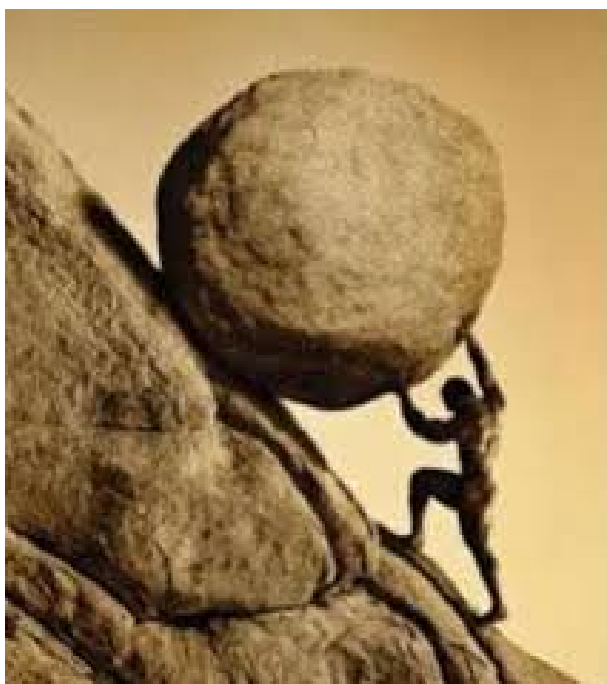




Unione Sindacale di Base

Motorizzazione Legge 177/24 Non ci siamo. Si fissano i compensi ma si svincolano le prestazioni.



Roma, 27/03/2025

Si svolgerà oggi nel pomeriggio, presso la sede della Direzione generale della Motorizzazione Civile, il secondo incontro effettivo del "tavolo tecnico" propedeutico all'applicazione dell'art. 13 comma 2 della legge 21 novembre 2024 n.177 che recita: *“Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le organizzazioni sindacali, con l'obiettivo di massimizzare il livello del servizio reso all'utenza, è disciplinato il numero delle operazioni che compongono ogni giornata completa od ogni seduta antimeridiana o pomeridiana.”*

Vanno ridefiniti in sostanza i cosiddetti "nastri operativi" per le diverse classi di operazioni svolte dai lavoratori della MCTC a fronte della norma suddetta che ha modificato l'art. 19 della legge 870/1986 introducendo, come noto, una retribuzione *forfettaria* ("a gettone") per i lavoratori impegnati sia per le sedute ed operazioni giornaliere esterne, sia per il rimborso per le relative spese di spostamento. Tutto ciò in luogo della precedente retribuzione su base

oraria e chilometrica.

Una norma da anni auspicata, orientata a superare le note criticità procedurali introducendo, almeno nelle intenzioni, un sistema indennitario più coerente e che tentasse di ridurre il divario tra i dipendenti pubblici della Motorizzazione e gli operatori privati autorizzati impegnati nelle stesse operazioni, realtà ormai purtroppo consolidata ed in evoluzione.

Le politiche governative che hanno portato al progressivo depauperamento del sistema pubblico, con conseguente vantaggio del profitto privato, hanno prodotto gravi danni e reso necessari correttivi ed il ministero non ha mai ottenuto e neppure preteso, a fronte di una situazione drammatica, un progetto di insieme per un effettivo potenziamento delle funzioni della Motorizzazione Civile, basato su un adeguato piano di assunzioni e rendendo il settore realmente attrattivo. (Siamo invece al 50% di esodo dei neoassunti).

Insomma si è ora prodotta questa norma di "semplificazione ed efficientamento" ma che, per ammissione della stessa Amministrazione, *non ha tenuto conto delle attività reali* e questo produce difficoltà oggettive nella stesura del decreto ministeriale applicativo. Speriamo però che dinanzi ad interpretazioni restrittive e chiusure dell'Amministrazione non siano in arrivo per i lavoratori maggiori disagi invece che vantaggi.

Una norma, quella in oggetto, che CGIL CISL e UIL rivendicano appieno, sebbene sia opinabile proprio per quanto "non c'è scritto" nel testo normativo, forse perchè quei sindacati si sono illusi che gli impegni non scritti con i vertici ministeriali del tempo (2022) sarebbero stati rispettati.

Nel merito: l'Amministrazione, o perlomeno i due "tecnici" titolari per essa (l'Amministrazione ha voluto istituire un "tavolo tecnico preliminare") e cioè lo stesso Direttore della Motorizzazione Civile ing. Stefano Riazola ed il Direttore della DGT SUD ing. Gaetano Servedio, scelto in veste di suo consulente tecnico, ha tuttavia subito esposto posizioni piuttosto criticabili se non ambigue, trincerandosi dietro i vincoli della norma.

Tenendo fissa la retribuzione (forfait ope legis) l'Amministrazione "massimizza il servizio" con incrementi spropositati delle operazioni giornaliere pro capite, con l'aumento di fatto dell'orario di lavoro ed oblitera al momento possibili soluzioni per le percorrenze di trasferta più onerose. (Vedi la proposta dell'Amministrazione a fondo pagina).

Per USB MIT i "nastri operativi" medi sono quelli attuali, reali e consolidati nelle UMC sul territorio nazionale, certo più bassi di quanto l'Amministrazione propone.

Per USB poi la "semplificazione" non può essere talmente spinta da non considerare alcune differenze e parametrizzazioni indispensabili di fatto, basti pensare al rispetto dei tempi necessari per gli esami guida o alla necessità comunque di differenziare meglio i

“coefficienti” (e quindi il numero di eventi) per alcune operazioni tecniche o ispettive che implicano responsabilità.

Così come l'efficientamento non può essere perseguito pregiudicando il benessere e la vita dei lavoratori e delle lavoratrici sia di quelli, non più giovanissimi, sia dei neoassunti.

Efficientamento infatti non vuol certo dire incremento del numero di operazioni pro capite, peraltro improponibile al momento, ma introduzione di tecnologie, soddisfazione dei lavoratori, sicurezza e misurazione dello stress, misure organizzative per favorire l'efficienza e l'attrattività della Motorizzazione e soprattutto programmi per nuove stabili assunzioni solo così aumentando le operazioni complessive.

I cittadini avrebbero grande giovamento da una Motorizzazione Civile sana ed efficiente, come appunto prevede la norma.

Ma soprattutto efficienza per la PA nel caso della MCTC vuol dire garantire l'attività primaria per la Motorizzazione cioè aumentare la sicurezza stradale per i cittadini.

La concezione politica per cui ridurre la qualità delle verifiche aumentando il numero porti ad incremento della efficienza (performance) per il momento la lasciamo, purtroppo, ma ben volentieri ai privati (profitti) e respingiamo che la proponga il MIT.

I "tecnici" per l'Amministrazione hanno invece fatto chiaro ed esplicito riferimento, per esempio, alla possibilità di comprimere i tempi per le tre fasi degli esami di guida (da 40 minuti attuali per la patente B a 25?).

Ancora, se la norma primaria preclude la esplicita indicizzazione/differenziazione sulle ore di viaggio (certo, è un forfait fisso anche il rimborso viaggio) è del tutto evidente che trasferte di due ore per raggiungere la sede porterebbero a sedute di 15 ore giornaliere con rischi e costi alti (vedi 18 candidati guida e/o operazioni su due sedi). Anche le “forchette” tra massimi e minimi nella proposta dell'Amministrazione appaiono tuttavia discrezionali, non chiari ed insufficienti. Un impianto che, se adottato, favorirebbe peraltro possibili discriminazioni tra lavoratori che in tanti anni si era cercato di contenere.

Insomma, è evidente che al di là di correttivi *col bilancino* su parametri per alcune classi di operazioni e coefficienti vari (0,9-0,85 ecc.) il problema che si pone non è affatto “tecnico” ma di carattere “politico” (da qui le virgolette in questo testo).

Sarebbe paradossale, ma anche indecente, che mentre da un lato il Ministro Salvini dopo aver aumentato le sanzioni ex CdS e stia prefigurando *urbi et orbi* il progetto di aumentare la sicurezza, ad esempio incrementando le ore obbligatorie di guida preliminare per i giovani candidati agli esami avvicinandosi alle medie europee, dall'altro lato emani un decreto ministeriale che diminuisce i controlli della Motorizzazione ma aumenta le responsabilità dei lavoratori e rende la MCTC persino meno attrattiva di come è.

Con buona pace degli ingegneri del MIT che come lo stesso Ministro Salvini ci ricorda sui media sono maltrattati e malpagati.

Auspichiamo quindi che l'Amministrazione introduca sostanziali modifiche alla proposta iniziale, impegnandosi a trovare insieme migliori soluzioni e fornendo anche chiarimenti su aspetti collaterali, ma non meno importanti. (regime fiscale, buoni pasto, assicurazione, ecc.)

Infine, essendo ormai emerse tutte le sfumature "tecniche" e chiariti i dati reali, dopo le valutazioni dell'ulteriore incontro di oggi pomeriggio, USB chiederà l'urgente avvio del tavolo sindacale effettivo, per cercare di superare le criticità sulla base delle proposte di ognuna delle parti.

Vi terremo informati

USB Pubblico Impiego

Ministero Infrastrutture e Trasporti.

Vedi qui sotto la proposta dell'Amministrazione per la discussione portata al tavolo del 17 marzo u.s.

AGGIORNAMENTO 28 MARZO 2025



Si è concluso venerdì u.s. presso la sede della Direzione generale della Motorizzazione in Roma il tavolo tecnico propedeutico alla definizione del decreto "nastri operativi" ai sensi della norma in oggetto che modifica la legge 870/86.

L'Amministrazione ha manifestato l'intenzione di apportare diverse modifiche migliorative alla prima bozza presentata, probabilmente di fronte all'evidenza che un aumento del numero di operazioni (palese ad es. l'incongruenza di un aumento del numero di esami di guida giornalieri a 18, in relazione ai tempi delle fasi previste), avrebbe portato ad uno

stravolgimento degli attuali livelli operativi, provocando da un lato dilatazioni dei tempi lavorativi giornalieri improponibili per i dipendenti e dall'altro un inevitabile pregiudizio per la sicurezza con conseguente abbassamento dei livelli di servizio: proprio il contrario di ciò che la norma prevede.

*Per USB PI MIT la nuova modalità retributiva, qualora siano anche chiariti favorevolmente alcuni aspetti importanti in sospeso, sarà di per sé una leva più che sufficiente verso l'efficientamento, in quanto può massimizzare **l'attrattività e la disponibilità** dei lavoratori già in ruolo e/o i nuovi da assumere quanto prima. ([Tutto ciò lo avevamo già evidenziato nel nostro comunicato di giovedì u.s.](#)).*

*Indubbiamente l'Amministrazione ha assunto venerdì u.s. un atteggiamento diverso rispetto a quello di sostanziale chiusura del precedente incontro tuttavia, mentre leggiamo comunicati di altre sigle con numeri e dettagli anche su aspetti che sono ancora tutti da chiarire, ci riserviamo di **vedere la nuova proposta che l'Amministrazione porterà al tavolo sindacale** per valutarne i contenuti.*

Per questo ci siamo riservati di produrre una proposta successivamente, dopo aver valutato gli aspetti tecnici ed intravisto le intenzioni sul piano politico dell'Amministrazione.

Qualche sigla parla addirittura di "accordo già formalizzato" oppure di risultati su questioni ancora in sospeso ed emendamenti migliorativi alla norma come fossero già cosa fatta.

Vista l'importanza della innovazione in corso, ma al tempo stesso il rischio di svantaggi difficili poi da correggere, i lavoratori devono avere risposte chiare.

Attendiamo quindi a breve la convocazione delle OO.SS. rappresentative previsto dall'art. 13 comma 2 della legge in oggetto e l'invio da parte dell'Amministrazione della nuova bozza di decreto di cui

forniremo informativa.

Unione Sindacale di Base Pubblico Impiego MIT

31/03/2025