

SINTESI DEI LAVORI E DELLE POSIZIONI EMERSE IN SEDE DI CONFRONTO

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alla luce dell'articolo 4, comma 5, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300 che stabilisce che “.....*omissis* **si procede alla revisione periodica dell'organizzazione ministeriale, con cadenza almeno biennale**”, ha avviato una riorganizzazione di cui ha provveduto a fornire completa informazione alle Organizzazioni Sindacali rappresentative di seguito elencate: FP CGIL; CISL FP; UIL PA; FED. CONFSAL UNSA; FED. INTESA FP; FLP; USB PI; UNADIS; DIRSTAT; CIDA FC

In particolare con nota n. 25221 del 31 maggio 2019 l'Amministrazione ha provveduto ad inviare:

- a) bozza completa del nuovo regolamento di organizzazione;
- b) organigramma di riorganizzazione completo, con i Dipartimenti e le rispettive direzioni generali;
- c) organigramma delle direzioni generali, con le rispettive divisioni.

Contestualmente l'Amministrazione ha provveduto a convocare l'incontro sindacale per la data del 6 giugno 2019.

L'incontro sindacale si è tenuto alla presenza del Ministro e del Capo di Gabinetto e delle OO.SS. sopra citate, dove è stato ampiamente illustrato il progetto di riorganizzazione, chiedendo alle OO.SS. di far pervenire le rispettive osservazioni.

Le note inviate da parte delle OO.SS. sono le seguenti:

- nota del 25 giugno 2019 delle OO.SS. CGIL, CISL e UIL;
- nota del 13 giugno 2019 della O.S. CONFSAL UNSA;
- nota del 25 giugno 2019 della O.S. FLP;
- nota del 6 giugno 2019 della O.S. UNADIS;
- nota del 26 giugno 2019 della O.S. USB;
- nota del 13 giugno 2019 del Coordinatore Nazionale Uilpa Mit.

Si è successivamente tenuto l'incontro del 27 giugno, nell'ambito del quale è stato chiesto se, per ciascun tema fossero da acquisire ulteriori osservazioni. Si evidenzia che l'O.S. CONFINTESA ha in quella sede consegnato una dichiarazione.

Alla luce delle riunioni del 6 e del 27 giugno e della documentazione inviata dall'Amministrazione per l'informativa e discussa nel corso delle riunioni e delle note prodotte dalle OO.SS. e di quanto emerso durante degli incontri, si fornisce la sintesi dei lavori e delle posizioni emerse in sede di confronto.

POSIZIONI DELL'AMMINISTRAZIONE

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche a seguito della istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali di cui all'articolo 12 del decreto-legge 28 febbraio 2018 n. 109 convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, L. 16 novembre 2018, n. 130, ha ritenuto necessario, da una parte, adeguare la struttura organizzativa tenendo in considerazione le funzioni che vengono trasferite alla nascente Agenzia, dall'altra valorizzare le attività di

core del Ministero, nel rispetto di quanto stabilito dal decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300 e delle funzioni ad esso attribuite dalla normativa vigente (intervenute dall'ultima riorganizzazione avvenuta con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72 ad oggi).

Sotto il profilo organizzativo si prevedono modifiche dell'attuale assetto finalizzate al miglior presidio delle attribuzioni già riservate al Ministero.

Nello specifico la proposta prevede l'articolazione del Ministero, a livello centrale, in tre Dipartimenti, come di seguito indicati:

1. Dipartimento per lo sviluppo delle costruzioni edili e idriche, le risorse umane, strumentali e informatiche;
2. Dipartimento per le infrastrutture a rete;
3. Dipartimento per i trasporti e la navigazione.

I tre Dipartimenti si articolano in complessive 15 Direzioni generali ed assicurano l'esercizio organico ed integrato delle funzioni del Ministero. Ai Dipartimenti, ai sensi dell'articolo 5, comma 1, del decreto legislativo n. 300 del 1999 e successive modificazioni e integrazioni, sono attribuiti compiti finali concernenti grandi aree di materie omogenee e i relativi compiti strumentali ivi compresi quelli di indirizzo e coordinamento delle unità di gestione in cui si articolano i Dipartimenti stessi, quelli di organizzazione e quelli di gestione delle risorse strumentali, finanziarie ed umane ad essi attribuite. In particolare:

- Il **Dipartimento per lo sviluppo delle costruzioni edili e idriche, le risorse umane, strumentali e informatiche** è articolato nelle seguenti Direzioni generali:
 - a) Direzione generale per l'edilizia statale e abitativa e gli interventi speciali;
 - b) Direzione generale per la regolazione dei contratti pubblici;
 - c) Direzione generale per i sistemi informativi e statistici;
 - d) Direzione generale del personale e degli affari generali;
 - e) Direzione generale per le dighe, le opere di derivazione e le costruzioni idricheLa Direzione generale del personale e degli affari generali e la Direzione generale dei sistemi informativi e statistici operano al servizio dei tre Dipartimenti.
- Il **Dipartimento per le infrastrutture a rete** è articolato nelle seguenti Direzioni generali:
 - a) Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione ed i progetti internazionali;
 - b) Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali e per la vigilanza sulle concessioni autostradali;
 - c) Direzione generale per il trasporto, le infrastrutture ferroviarie;
 - d) Direzione generale per la vigilanza su ANSFISA e sulle società partecipate o controllate del Ministero.
- Il **Dipartimento per i trasporti e la navigazione** è articolato nelle seguenti Direzioni generali:
 - a) Direzione generale per la motorizzazione e la sicurezza della mobilità stradale;

- b) Direzione generale per i servizi ai cittadini ed alle imprese in materia di trasporti e navigazione;
- c) Direzione generale per il trasporto stradale di persone e cose e per la logistica e l'intermodalità;
- d) Direzione generale per il trasporto pubblico locale, la mobilità pubblica sostenibile e gli interventi nel settore del trasporto ferroviario regionale;
- e) Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne;
- f) Direzione generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo.

La riorganizzazione avviene nel limite delle posizioni dirigenziali generali e non generali disponibili a legislazione vigente, non ci sono tagli al personale.

POSIZIONI SINDACALI

In sede di riunioni sono state espresse le posizioni sindacali, che sono state formalizzate e ribadite con una serie di note, in particolare:

Le **OO.SS. CGIL, CISL e UIL**, con nota del 25 giugno 2019, preliminarmente evidenziano la loro contrarietà al tema che riguarda il regionalismo differenziato, discussione che interessa anche il settore delle infrastrutture e dei trasporti, sottolineando che per materie di tale natura, il ruolo dello Stato dovrebbe essere preservato. Assicurare elevati standard di sicurezza e di erogazione dei servizi omogenei a tutti i cittadini della Repubblica non può che essere compito ascrivibile al perimetro delle funzioni pubbliche, valorizzando economie di scala che rendano, in tali ambiti, più efficiente l'azione pubblica.

Pertanto, chiedono di conoscere quale sia l'orientamento in materia del Ministro e quali siano le azioni che intende intraprendere per tutelare le funzioni del Ministero.

Nel merito della discussione riguardante la riorganizzazione del Dicastero, esprimono perplessità sull'istituzione di un terzo Dipartimento e sulla soppressione e contestuale nascita di Direzioni le cui competenze appaiono enfatizzate e prive di contenuti. Segnalano che in più occasioni queste Organizzazioni sindacali hanno suggerito la messa in campo di proposte che favoriscano il giusto e necessario amalgama tra le tre anime del Ministero: trasporti, infrastrutture e marittima, dando vita ad un Ministero più coeso. Obiettivo che non pare prioritario nella proposta di riorganizzazione formulata dal Dicastero.

La creazione di un terzo Dipartimento non apporta nessun valore aggiunto ai servizi resi ai cittadini e rischia di creare ulteriore confusione, nonché un incremento dei costi di gestione del Ministero.

Peraltro, la nascita di tre Dipartimenti, con conseguente mutamento delle Direzioni Generali (soppresse, ampliate e nuove) porterà inevitabilmente a problemi contabili in quanto cambiano i Centri di responsabilità.

Il disegno di riorganizzazione non sembra investire le strutture territoriali. L'articolazione delle Direzioni Generali Territoriali e dei Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, con il presidio di vastissime aree, non può consentire un'efficiente

gestione delle attività affidate ai territori. Tra gli uffici periferici andrebbe, inoltre, definito il ruolo delle Direzioni Marittime e delle Capitanerie di Porto che debbono essere individuate come strutture periferiche del MIT per restituire dignità al personale che vi opera.

Le OO.SS. sostengono che sia necessario lo sblocco immediato del turnover e un piano straordinario di assunzioni per rilanciare il ruolo istituzionale del MIT. Propongono che il Ministero allochi le risorse disponibili prioritariamente per tale finalità e chiedono al Ministro di mettere in atto ogni opportuna iniziativa in seno al Governo affinché questo diventi un tema prioritario e non più rinviabile.

In ogni caso le OO.SS., fermo l'inopportunità di creare un terzo dipartimento, al fine di non sottrarsi comunque al confronto, nel merito allegano uno schema di rimodulazione della struttura organizzativa, finalizzato a migliorare l'impianto, sulla base di tre Dipartimenti:

Dipartimento per le infrastrutture e i Lavori Pubblici

1 Direzione Generale per le Strade Autostrade e Sicurezza Stradale e per la gestione dell'Archivio nazionale delle strade e del CCISS; 2 Direzione Generale per la Vigilanza sulle concessioni Autostradali; 3 Direzione generale per l'edilizia statale e abitativa e gli interventi speciali; 4 Direzione generale per le dighe, le opere di derivazione e le costruzioni idriche ed elettriche; Provveditorati OOPP

Dipartimento per le risorse umane, strumentali, informatiche, la regolazione la vigilanza e programmazione

1 Direzione generale del personale e degli affari generali; 2 Direzione generale per i sistemi informativi e statistici; 3 Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali; 4 Direzione generale per la regolazione e i contratti pubblici e la vigilanza su ANSFISA e le società controllate.

Dipartimento Trasporti e Navigazione

1 Direzione generale per la motorizzazione, la sicurezza stradale ed archivi nazionali di veicoli e conducenti; 2 Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie; 3 Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità Portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne; 4 Direzione generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo; 5 Direzione generale per il trasporto pubblico locale, la mobilità pubblica sostenibile e per la regolazione del trasporto ferroviario; 6 Direzione generale per il trasporto stradale di persone e cose e per la logistica e l'intermodalità.

La O.S. Confsal-Unsa, con nota del 13 giugno 2019 e in sede di riunioni ha confermato che la riorganizzazione rappresenta una nuova ed ennesima riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che giunge inaspettata e intempestiva, a fronte di una carenza di personale.

Evidenzia che la riorganizzazione presentata frammenta ulteriormente la struttura centrale e può solo generare ulteriori gravi difficoltà in tutti i settori.

Ribadendo la propria contrarietà alla creazione di un terzo Dipartimento con le annesse attività di supporto che vengono a drenare ulteriori preziose unità di personale da compiti più specifici, volendo conservare la suddivisione a tre Dipartimenti, la O.S. osserva e propone quanto segue:

Il primo Dipartimento (“Servizi e tematiche trasversali”) dedicato a gestire soprattutto le attività di supporto a tutto il ministero o le attività che interessano più Direzioni Generali del Ministero. In tale Dipartimento dovrebbero, quindi, confluire la Direzione Generale del personale e degli affari generali, la Direzione Generale per i sistemi informativi e statistici, la Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione e i progetti internazionali, la Direzione generale per la vigilanza su ANSFISA e sulle società partecipate o controllate del Ministero, la Direzione Generale per la logistica, l’intermodalità e le reti TEN.

Il secondo Dipartimento (“Infrastrutture, strade e lavori pubblici”) dovrebbe essere dedicato ai temi tipici infrastrutturali, stradali e dei lavori pubblici. In tale Dipartimento sarebbe opportuno inserire la Direzione Generale per l’edilizia statale e abitativa e gli interventi speciali, la Direzione Generale per la regolazione e i contratti pubblici, la Direzione Generale per le dighe, le opere di derivazione e le costruzioni idriche ed elettriche, la Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali e per la vigilanza sulle concessioni autostradali.

Il terzo Dipartimento (“Trasporti”) che dovrebbe avere competenza su tutti i sistemi di trasporto ad eccezione delle strade, e dove far confluire le seguenti Direzioni Generali: Direzione generale per la motorizzazione, Direzione generale per il trasporto stradale di persone e cose, Direzione Generale per il trasporto pubblico locale; Direzione Generale per il trasporto ferroviario; Direzione Generale per il trasporto marittimo e le acque interne, comprensivo della vigilanza sulle autorità portuali; Direzione Generale per gli aeroporti e il trasporto aereo.

Sarebbe, inoltre opportuno riequilibrare il numero delle Direzioni Generali Territoriali con quelli dei Provveditorati interregionali per le opere pubbliche.

E’ fondamentale, poi, procedere ad una contestuale ricognizione del personale ed ad una sua redistribuzione in linea con i nuovi Uffici e le nuove competenze al fine di evitare evidenti squilibri tra l’organico e le funzioni ad esso attribuite.

Inoltre, non appare chiara e condivisibile la scelta di creare la direzione Generale per i servizi ai cittadini ed alle imprese. Le competenze ivi previste, ad avviso della O.S., dovrebbero essere ripartite nelle Direzioni Generali sopra proposte.

Si osserva, poi che è auspicabile prevedere inserire, nelle premesse un riferimento alla “sorveglianza del mercato in materia di prodotti”, di cui ai Regolamenti UE 167/2013, 168/2013, 2016/1628 e 2018/858”.

Particolare attenzione dovrebbe essere, poi, dedicata, alle questioni europee, evidenziando una struttura di riferimento per quanto riguarda gli atti UE.

La O.S. FLP, con nota del 25 giugno 2019 e in sede di riunioni ha confermato che esprime contrarietà all'esistenza della proposta di riorganizzazione su base Dipartimentale e propone di abolire i due attuali Dipartimenti del MIT, che di fatto svolgono solo coordinamento, controllo e vigilanza sugli uffici dirigenziali generali a loro subordinati, per attribuire tali competenze ad un unico Segretariato Generale, che opererebbe alle dirette dipendenze del Ministro, così come avvenuto in altri ministeri (esteri, difesa, beni culturali), al quale potrebbero fare capo due Uffici di Supporto che, per la trasversalità delle competenze svolte, abbracciano l'intero Dicastero e sarebbero così più organicamente collocati:

1) La Direzione Generale del Personale che, tra l'altro:

- a) potrebbe assorbire le competenze proprie degli attuali uffici di coordinamento presso i due Dipartimenti per costituire, avvalendosi del personale di quegli uffici, un Ufficio legale e notifiche atti giudiziari competente al supporto giuridico legale e di rilascio di pareri agli uffici del Dicastero;
- b) potrebbe costituire e gestire un efficiente Ufficio Relazioni con il Pubblico, per indirizzare i cittadini e le imprese all'interno della struttura ministeriale;
- c) potrebbe assorbire anche le competenze dell'Organismo Indipendente di Valutazione della performance, acquisendo più organicamente, al livello di Direttore Generale del Personale le competenze proprie dell'attuale titolare di questo organismo e di Divisione della Direzione Generale del personale, le competenze proprie della Struttura tecnica permanente per la misurazione della performance, attualmente a supporto dell'OIV.

2) La Direzione Generale per i sistemi informativi e statistici che, tra l'altro fornisce il supporto tecnico all'OIV per la gestione del sistema dei controlli assistito dalla piattaforma SIGEST.

La O.S. rappresenta l'esigenza di fare chiarezza sull'esistenza e attualità di numerosi organismi, che risulterebbero incardinati nel Dicastero, rinnovando opportunamente il sito istituzionale, assolutamente poco chiaro, che raffigura una struttura ministeriale non corrispondente alla realtà.

Inoltre, nell'ottica di una efficiente riorganizzazione che tenga conto delle necessità della *spending review*, chiede che:

- siano stabilite con chiarezza le competenze della Struttura tecnica di missione;
- siano decise le sorti del Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici le cui competenze paiono parzialmente attribuite alla STM;
- siano decise le sorti della Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e marittime e propongono che tale DG sia sottoposta per materia al Dipartimento dei Trasporti ovvero eliminata, anche alla luce della nascita di ANSFISA; e, in tal caso, assegnare le funzioni riconducibili alle investigazione marittime alle Capitanerie di porto;
- sia valutata la possibilità di espungere dal Dipartimento Trasporti la competenza sulla navigazione, per attribuirla alle Capitanerie di porto;

- sia istituito presso la Direzione Generale competente un efficiente URP che indirizzi i cittadini e le imprese, piuttosto che proporre la creazione di una Direzione Generale per i servizi ai cittadini e alle imprese;
- sia effettuata una attenta verifica delle competenze ministeriali trasferite all'Agenzia dei trasporti terrestri e delle infrastrutture, all'Autorità di regolazione dei trasporti, all'ANSFISA; pertanto, esprime contrarietà al continuo trasferimento di funzioni all'esterno del Ministero, attraverso la nascita di Agenzie e strutture varie, e chiede che tali materie ritornino ad essere di competenza del Dicastero.

Inoltre, qualora si dovesse confermare l'esistenza dei due Dipartimenti, propone la seguente suddivisione: 1) *Dipartimento OO.PP, infrastrutturali a rete e portuali*; 2) *Dipartimento di programmazione, gestione e servizi alla OO.PP.*

Inoltre esorta l'inserimento sul sito istituzionale della Conferenza permanente istituita dall'art. 3- del D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72 e dell' AINOP - Archivio Informatico Nazionale delle Opere Pubbliche.

Infine, coglie l'occasione per denunciare la forte carenza di personale in tutti gli ambiti ministeriali, ma soprattutto nelle strutture periferiche delle Motorizzazioni e dei Provveditorati interregionali alle opere pubbliche. Per quest'ultimi ritiene fondamentale aumentarne il numero, al fine di poter avere, per ogni singolo Provveditorato, solo una sede principale ed una coordinata.

La O.S. UNADIS con nota del 6 giugno 2019 e in sede di riunioni ha confermato che ritiene che lo schema di riorganizzazione proposto dal Dicastero fa emergere una capacità di visione e un tentativo di rilancio di funzioni proprie del MIT.

Apprezza la creazione di una struttura di livello dirigenziale generale denominata "Servizi al cittadino", linea di attività che ci si augura possa estendersi ed essere mutuata anche in altre funzioni. L'O.S. evidenzia che la locuzione chiave di questa riorganizzazione deve essere innovazione sostenibile.

Apprezza l'impostazione concettuale di ripartire meglio le competenze all'interno del Ministero creando un terzo Dipartimento, dato che il MIT nasce dall'accorpamento di addirittura 4 Ministeri a cui corrisposero, all'origine, 4 Dipartimenti. La creazione del terzo Dipartimento, inoltre, dà anche maggior peso all'esterno dell'amministrazione. Apprezza, in particolare, che ben due Dipartimenti siano dedicati alle infrastrutture, uno inteso per le strutture "puntuali", le costruzioni, e l'altro per le infrastrutture "a rete": è necessario, infatti, un rilancio del settore, per la crescita del Paese. Appare importante aver evitato la creazione di un unico Dipartimento avente funzioni strumentali e serventi di tutta l'amministrazione, in maniera trasversale. Apprezza la presenza della DG Programmazione nel dipartimento delle infrastrutture a rete proprio perché la logica non è quella dei tre dipartimenti di cui uno dovrebbe avere funzioni trasversali, ma è quella di due dipartimenti dedicati alle Infrastrutture ("puntuali" e "a rete") e uno dedicato ai Trasporti. Proprio nella consapevolezza che sia necessario potenziare un settore, tipo quello delle Infrastrutture, che tanto è stato in sofferenza negli ultimi anni, rispetto al

tema del “MARE” evidenzia l’opportunità che la materia delle Opere marittime (costruzione e manutenzione) sia distinta da quella del Trasporto marittimo, e invita a valutare l’opportunità di una DG in tal senso.

Ritiene che nello schema proposto non sono abbastanza sviluppati alcuni temi, quali: *green procurement*, politiche di riqualificazione urbana sostenibile, politiche di sviluppo sostenibile in ambito marittimo, linee di sviluppo sostenibile nelle strutture territoriali MIT, politiche di sviluppo delle risorse umane e di potenziamento dei talenti, efficientamento degli immobili in uso al MIT, politiche interne di sviluppo sostenibile.

Pertanto, propone di:

1. Istituire una conferenza permanente con il comitato per la sostenibilità composto dai vertici apicali del MIT e dal responsabile per la sostenibilità (figura da individuare);
2. Prevedere nel Dipartimento 1 l’istituzione di una nuova direzione dedicata alla innovazione sostenibile che sia di supporto a tutte le DG e le strutture territoriali per la ricerca e lo sviluppo di progetti sostenibili in ambito ambientale, sociale ed economico
3. Prevedere la funzione di stazione unica appaltante per il MIT per l’acquisizione di beni e servizi sostenibili (i Provveditorati restano invece Stazioni Uniche appaltanti in materia di lavori) in linea con le indicazioni della Corte dei Conti.
4. Istituire l’Ufficio legale in materia di gestione contrattuale per le strutture interne al MIT per evitare/contenere i contenziosi contrattuali.

Suggerisce di valorizzare maggiormente le strutture decentrate dei Provveditorati Interregionali alle OOPP:

Inoltre, ritiene necessario che il bilancio sia gestito da una struttura di livello dirigenziale generale, che ne curi il coordinamento: a tal fine, propone che ad occuparsi di tale funzione potrebbe essere la Direzione del personale, che già in passato era denominata “Affari generali, Bilancio e Personale” e svolgeva tale funzione.

In merito a tale punto, segnala l’esigenza che in tale fase, per una maggiore efficienza ed efficacia, vengano riviste le allocazioni delle poste di bilancio, sia dal punto di vista di una diversa attribuzione ai centri di responsabilità tale da renderli in linea con le funzioni attribuite, sia riguardo alla distribuzione all’interno degli stessi centri di responsabilità.

Osserva che nel Dipartimento dei servizi trasversali potrebbe essere opportunamente creato un servizio Bilancio eventualmente accorpato con la DG Programmazione o in sostituzione di altra DG di nuova istituzione ovvero contestuale soppressione di figura di consulente ministeriale.

Rispetto all’accorpamento di alcune DG attualmente esistenti rileva che:

- l’unificazione della DG per la vigilanza con quella delle strade e autostrade va intesa come conseguenza della nascita di Ansfisa: pur tuttavia, segnala che non si rileva una chiara e distinta separazione tra le attività della Direzione Strade e Autostrade con i compiti di vigilanza e controllo assegnati alla ANSFISA.
- La previsione dell’accorpamento della Direzione generale per la condizione abitativa con quella dell’Edilizia statale ed i progetti speciali crea una nuova struttura di tale peso e rilevanza, per quantità e qualità di materie trattate, per cui

appare necessaria una adeguata valorizzazione, un numero congruo di uffici dirigenziali di seconda fascia all'interno e l'attribuzione di diverse unità di personale. Per le forti riflessi e ricadute sociali che l'edilizia assume nel contesto socioeconomico del Paese, ove non fosse reconsiderabile il mantenimento delle due Direzioni generali esistenti, che auspica, segnala la necessità di una specifica, ulteriore divisione competente in materia di "recupero e rigenerazione urbana sostenibile".

- l'istituzione della "Direzione generale per la vigilanza su ANSFISA e sulle società partecipate o controllate dal Ministero" rappresenta un maggiore onere per il bilancio statale che potrebbe essere ovviato qualora i compiti e le funzioni attribuite alla nuova Direzione generale venissero svolti dalla Struttura Tecnica di Missione.

Sono poi indicate una serie di puntuali proposte di miglioramento delle Direzioni generali:

- A) Direzione generale per l'edilizia statale e abitativa e gli interventi speciali;
- B) Direzione generale per la regolazione dei contratti pubblici;
- C) Direzione generale per le dighe, le opere di derivazione e le costruzioni idriche.

La O.S. USB con nota del 26 giugno 2019 e in sede di riunioni ha confermato che valuta positivamente il tentativo di regolare ed integrare le attività dei dipartimenti infrastrutture e trasporti; tuttavia il terzo Dipartimento presenta delle criticità e incongruenze, perché non appare di supporto e di natura trasversale.

L'organizzazione sindacale propone la creazione di un Segretario Generale, con uffici direttamente dipendenti, o la creazione di un terzo Dipartimento dell'Amministrazione generale e dei servizi, non appesantito da competenze non trasversali, che contenga la Direzione generale del personale e quella dell'informatica, nonché la direzione generale per la vigilanza.

Detta organizzazione potrebbe garantire maggiore incisività di intervento sull'intera struttura operativa ministeriale, rafforzando l'omogeneità di applicazione dei processi amministrativi, il superamento di duplicazioni di spesa tutt'ora esistenti e garantendo, nel contempo, maggiore indipendenza e supporto alle strutture ispettive/vigilanza. (Modello Dip. AAGG e servizi del MEF).

Andrebbe rafforzata una unità organizzativa specifica ed univoca per regolamentare le politiche generali di sicurezza e salute, spesso carenti e fortemente disomogenee e frammentate.

Ritiene condivisibile il potenziamento della Direzione generale dei servizi informativi e non condivisibile mantenere la duplicazione con la Direzione per i servizi ai cittadini in quanto in contrasto con criteri di economia di scala e in contrasto con la normativa sul CAD. Le due direzioni andrebbero unificate.

Circa la fusione della Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali e la Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture Stradali si ravvisano criticità in ordine ai carichi di lavoro ed alla scarsità di personale.

Necessario anche potenziare il piano delle assunzioni e un potenziamento della motorizzazione e dei provveditorati.

Pertanto, chiede un impegno immediato al reperimento di risorse ed una pianificazione delle stesse e dei fabbisogni organici, in carenza delle quali si rischia l'ennesima riforma di facciata.

Su tale aspetto, non ipotizzare sostegno alle fondamentali strutture territoriali della Motorizzazione, quando il settore degli UMC necessiterebbe di nuove e più ampie risorse per un servizio sicuro e economico per i cittadini.

Per l'O.S. è essenziale e non procrastinabile un pronunciamento urgente sulle intenzioni governative in merito ad ACI/PRA/UMC anche in termini di contenimento della spesa pubblica.

Stesso dicasi per i Provveditorati alla Opere Pubbliche cui da un lato si sottraggono competenze storiche e dall'altro si aggiungono competenze di "supporto", ma senza risorse, piani di formazione e chiarezza sulle distinzioni di compiti.

Si segnala che dallo schema di riorganizzazione proposto i Provveditorati dovrebbero essere dipendenti dal Dipartimento per le infrastrutture a rete; in realtà non risultano agganciati in alcuna DG di detto Dipartimento. Viceversa risultano di supporto al Dipartimento per lo sviluppo delle costruzioni edili e idriche, le risorse umane, strumentali e informatiche/ DG per l'edilizia statale ed abitativa e gli interventi speciali. Pertanto si chiede un chiarimento su tale aspetto, atteso che il Dipartimento per le infrastrutture a rete svolge attività di vigilanza su ANSFISA.

Il Dicastero vive una inaccettabile diminuzione di professionalità ed opportunità di crescita professionale per i lavoratori; basti pensare all'impatto che ha sul depauperamento di funzioni e risorse umane da parte del Ministero la nascita di nuove strutture e Agenzie tipo ANSFISA, Centrale di Progettazione, Infrastrutture S.p.A.

In particolare, si segnala anche in questa sede la netta contrarietà dell'ANSFISA. L'impianto della proposta di riorganizzazione non dissipa i dubbi, ma anzi li conferma, circa le difficoltà operative che l'Agenzia sconterà e mette invece in luce soprattutto per il MIT molteplici incongruenze, se non veri "corto circuiti" nella distinzione di competenze.

Il Coordinatore Nazionale Uilpa Mit con nota del 13 giugno 2019, evidenzia che appare del tutto necessario, imprescindibile ed urgentissimo un adeguamento corposo delle risorse umane del Ministero soprattutto nel settore Trasporti della motorizzazione civile. Nel merito ritiene che appare più opportuna la creazione di un Segretariato Generale, alla pari di altri Ministeri ed Enti, che coordini e sovrintenda alle varie Direzioni Generali e non la creazione di Dipartimenti nei quali non risulta facile l'inserimento delle pertinenti Direzioni Generali che vanno ad intersecare le loro funzioni con Direzioni Generali incastonate in altri Dipartimenti.

Inoltre, posto che la scelta politica è stata di trasferire le competenze del trasporto rapido di massa alla istituenda ANSFISA, chiede di inglobare nel passaggio tutti i sistemi di trasporto attualmente vigilati dagli USTIF. Al personale degli USTIF dovrebbe essere consentito di optare, su base volontaria, per il trasferimento all'ANSFISA.

Un altro tema posto riguarda le competenze e la dipendenza funzionale del personale civile esistente ed operante presso le Capitanerie di porto. Ritiene che vada finalmente colta l'occasione della riorganizzazione per definire esattamente i limiti di doppia

dipendenza del personale civile (una dipendenza funzionale ed operativa da parte della struttura ministeriale a ciò adibita ed una dipendenza gerarchica dal Comandante di riferimento).

Rappresenta che il neo Dipartimento per lo sviluppo delle costruzioni edili e idriche, le risorse umane, strumentali ed informatiche potrebbe facilmente confliggere e sovrapporsi alle attività attribuite al Dipartimento per le infrastrutture viarie a rete, per cui, al fine di evitare conflitti e/o duplicazioni, sarebbe forse preferibile effettuare un altro tipo di scelta. Appaiono poco chiari anche i compiti che dovrebbe esercitare la neo Direzione Generale per la vigilanza su ANSFISA e sulle società partecipate o controllate del Ministero.

Per quanto riguarda il Dipartimento per i Trasporti e la Navigazione, fermo restando le considerazioni in ordine alla carenza del personale ed alle problematiche relative al personale civile delle Capitanerie, delle perplessità sorgono sulla distribuzione delle competenze di alcune Divisioni allocate in particolare nella Direzione Generale per la motorizzazione e la sicurezza stradale.

Infine chiede che vi sia un tavolo di confronto nella stesura del D.M. di secondo livello.

La O.S. CONFINTESA con nota del 27 giugno 2019 consegnata nel corso dell'incontro, chiede che venga messa a verbale la seguente dichiarazione:

“così come esposto durante il precedente incontro del 6 giugno scorso, a causa dell'emorragia di personale della periferia del settore trasporti terrestri ma anche nei Provveditorati e nel settore marittimo si sono determinate situazioni di gravi danni all'attività lavorativa. I lavoratori si trovano a fare il lavoro di tre persone. La situazione risulta in via di ulteriore peggioramento a causa della futura uscita di altro personale in via di pensionamento e per la quota 100. Questa O.S. da sempre schierata dalla parte dei lavoratori, abbandona il tavolo in segno di protesta fin quando non si avranno garanzie sul reintegro del personale per i servizi operativi ridotti in stato di agonia. Si pensa di aiutare i lavoratori cambiando il metodo di valutazione dell'OIV perfezionando l'accanimento su chi fa il proprio dovere. Noi siamo contrari ad ogni forma di protesta violenta, vedi i gilet gialli in Francia, ma chi governa non deve approfittare di questo senso di attaccamento e responsabilità nei confronti del proprio datore di lavoro: non si deve esasperare chi è già esasperato. Non possiamo accettare che "il MEF ha chiuso i rubinetti", non possiamo accettare di dismettere centri operativi che vengono chiusi per mancanza di personale dove il personale rimanente viene costretto ad accorparsi a sedi sicuramente non agevoli per i lavoratori, non possiamo inoltre continuare ad accettare i criteri, peraltro assenti di trasparenza, con i quali vengono assegnati gli Incarichi.

Dimostrateci che siete veramente il Governo del cambiamento, noi non chiediamo di meglio.”.

Di tutte le posizioni sindacali così riassunte è stata data lettura ai rispettivi rappresentanti nella riunione del 27 giugno 2019.

L'Amministrazione, nell'esercizio del suo pieno potere datoriale in merito alla riorganizzazione, valuterà tutte le posizioni emerse in sede di confronto.

Roma 27 giugno 2019