



Al Ministro per le Infrastrutture e Trasporti
Sen. Danilo Toninelli
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

Al Capo Gabinetto del Ministro
Prof. Gino Scaccia
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

Ai Capi dipartimento Infrastrutture e Trasporti
Cons. Elisa Grande
dip.trasporti@pec.mit.gov.it

dip.infrastrutture@pec.mit.gov.it

Al Capo del Personale
Dr. Enrico Finocchi
dg.personale@pec.mit.gov.it

Alla Responsabile Relazioni Sindacali
Dr.ssa Silvana Transirico
dg.personale-div1@pec.mit.gov.it

e p.c.

Al Presidente del Consiglio dei Ministri
Prof. Giuseppe Conte
presidente@pec.governo.it

Al Ministro per la Pubblica Amministrazione
Avv. Giulia Bongiorno
protocollo_dfp@mailbox.governo.it

Ai lavoratori MIT

Oggetto: osservazioni USB PI schema Dpcm riorganizzazione MIT 2019

Con riferimento all'oggetto ed alla richiesta di osservazioni formulata dall'Amministrazione in occasione dell'incontro con le OO.SS. u.s., inerente l'oggetto, la scrivente USB Pubblico Impiego trasmette la presente nota in vista della riunione convocata per 27 giugno p.v..

PREMESSA

L'Amministrazione, in sede di una prima informativa in merito al regolamento in oggetto, ha sostenuto la ratio di un cambiamento volto a conservare le funzioni essenziali del dicastero, anche potenziando le funzioni di vigilanza, ma demandando ad altri soggetti alcune funzioni operative/ispettive.

Una ricetta non nuova e sulla quale questa O.S. manifesta forti perplessità in quanto, al di là della terminologia aziendale utilizzata (mantenere le funzioni "core"), la frammentazione progressiva e la perdita di compiti dello Stato centrale (ministeri) ha portato, di fatto, da un lato ad esternalizzare le attività con aumento dei costi e dall'altro a rinunciare in molti casi alle stesse funzioni istituzionali, lasciando ai dicasteri funzioni di controllo che, senza risorse e senza capacità progettuale, non riescono più neppure ad esercitare.

Mentre il lavoro muta forma e sostanza, si assiste alla proliferazione di enti, authority, agenzie, società, "sacche" caratterizzate da ulteriore ricorso all'outsourcing o alla privatizzazione, contraddistinte da privilegi economici e bassa operatività, tutto ciò al di fuori di un progetto unitario e razionale di riforma del Pubblico Impiego.

La Scrivente non è certo contraria al potenziamento di funzioni di vigilanza e alla riallocazione di competenze qualora dette variazioni si innestassero in un contesto organizzativo chiaro e non confuso o carente nel progetto di insieme.

Sarebbe opportuna, a sostegno di questo disegno, una valutazione effettiva dei costi/benefici per lo Stato dando prova con ragionevole certezza del mantenimento della centralità del MIT e

delle responsabilità politiche, mettendosi al riparo dal rischio di creazione di una vera e propria subordinazione nei confronti dei controllati.

L'esame del documento, privo di una relazione a sostegno dello schema proposto, rivela elementi contraddittori e forte disarticolazione.

L'Amministrazione appare pervicacemente restia ad impegnarsi in una ricognizione ed analisi delle professionalità esistenti e dei fabbisogni, a progetti per la necessaria valorizzazione delle professionalità e come detto, ad una valutazione sui costi dell'alienazione di funzioni prevedendo i riflessi sul servizio che, come noto, nella materia di cui trattasi, significa in primis sicurezza dei cittadini e protezione civile.

Detta carenza assume aspetti preoccupanti atteso che, a fronte di una riorganizzazione non orientata al risparmio ed al riuso, non si possono d'altronde prevedere consistenti incrementi di spesa, seppure fortemente auspicabili, visto lo scenario economico generale ed i vincoli di bilancio.

Nello specifico si evidenziano le tematiche generali con riferimento all'impianto proposto:

RISORSE: non viene fornito un piano di assunzioni, né un impegno minimo sufficiente rispetto alle modifiche fatte e soprattutto a quelle non fatte nella riorganizzazione proposta.

“Non fare”, cioè non ipotizzare sostegno alle fondamentali strutture territoriali della Motorizzazione, quando il settore degli UMC necessiterebbe di una vera e propria “cura da cavallo” in termini di risorse, equivale a “staccare la spina” alla macchina della Motorizzazione Civile (MCTC) e quindi alla possibilità di un servizio sicuro ed economico per i cittadini, a solo vantaggio degli interessi privati nel settore trasporti.

Stesso dicasi per i Provveditorati alle 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.

Il dicastero vede semmai una inaccettabile diminuzione e sottrazione di professionalità ed opportunità di crescita professionale per i lavoratori, basti pensare alle declamate intenzioni del direttore della Agenzia ANSFISA di dotarsi (sottraendole anche al MIT) delle “migliori risorse” a vantaggio della Agenzia vigilata, così come può facilmente prevedersi anche con riferimento alle fantomatiche Strutture di progettazione, Infrastrutture SpA, ecc.

ANSFISA: come già rappresentato da questa O.S. anche in occasione dell'incontro di novembre u.s. si esprime tutt'ora contrarietà alla costituzione stessa dell'Agenzia, nata sull'onda del vetusto “alibi” dell'emergenza e già destinata ad una farraginoso esistenza operativa, con tempistiche incoerenti con le finalità dell'urgenza quando peraltro ANSF non ha risolto le proprie criticità, alle quali si somma lo sbilanciamento di merito tra le competenze ferroviarie e stradali accorpate.

L'impianto del DPCM 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.

La USB ha in atto formali denunce volte a verificare la legittimità delle modalità di reclutamento di molti degli attuali dirigenti ex ANSF, designati senza concorso e provenienti dalle stesse società che dovrebbero controllare. Analogamente le modalità di primo reclutamento previste nel c.d. decreto Genova per ANSFISA vengono ritenute inaccettabili da questa O.S.. (comandi, contatti diretti “riservati”, “preselezioni/selezioni”, compilazioni di albi di ispettori privi di trasparenza, ecc.)

Sottesa alla costituzione di Agenzie, come nel caso in oggetto, è l'idea che maggiori salari (contratto ENAC) dovrebbero creare eccellenza e sostenere professionalità.

Modifiche dell'assetto dello Stato, con l'ennesima creazione di una Agenzia di 500 unità in organico, ma con stipendi ben maggiori per i dipendenti e soprattutto dei dirigenti preclude a priori, sbilancia, e rende difficile il rapporto tra controllato e controllore (controllore povero di risorse e controllato ricco e meglio professionalizzato) e diluisce le responsabilità politiche alimentando attività di lobby.

Peraltro anche la costituzione di Agenzia ANPAL (Min Lavoro) ha poi evidenziato le criticità ed il grave vulnus arrecato alle delicatissime funzioni ispettive nel mondo del lavoro: di fronte ad un errore si può e si deve tornare indietro.

L'USB non rinuncerà ad evidenziare tutte le contraddizioni che sempre nascono da un uso frettoloso di decreti *omnibus* emanati in emergenza.

FUNZIONI VIGILANZA ed ISPETTIVE

A seguire si evidenzieranno in dettaglio proposte migliorative nei settori delineati nella bozza di DPCM e relativi allegati.

Tuttavia, anche a fronte di quanto sopra già esposto, va contenuto preventivamente e con la massima cura il rischio di un potenziamento solo fittizio delle funzioni di vigilanza pregresse e nuove attraverso una effettiva e coerente definizione della collocazione delle strutture e delle risorse.

Si rischia di replicare gli errori in altri settori di “vigilanza” del MIT.

Il paradigma del fallimento di un sistema riorganizzativo (anche Regolamento 2014), calato in un contesto *debole* per risorse e capacità di gestione, è oggi rappresentato emblematicamente dai due esempi della D.G. per gli aeroporti ed il trasporto aereo e della DGFEMA Direzione investigazioni ferroviarie e marittime – strutture che non vengono peraltro né toccate né potenziate in questa riorganizzazione, ma semplicemente ignorate e volutamente ridotte all’inefficienza.

A parte la disponibilità dei lavoratori, che spesso si sobbarcano le carenze funzionali per ciò che residua, la vigilanza ed il controllo della DG per gli aeroporti ed il trasporto aereo su ENAC sono oggi, (per ammissione della stessa ENAC), ridotti a ben poca cosa, con pregiudizio delle professionalità rimaste al MIT, dopo lo svuotamento di funzioni e la “migrazione” di lavoratori verso la più appetibile ENAC stessa.

La DGFEMA, organismo essenziale per la sicurezza dei cittadini di investigazione e prevenzione degli incidenti ferroviari e marittimi, peraltro volutamente svuotata con atti incoerenti, vede oggi da un lato un solo investigatore ferroviario in organico e si appoggia dall’altro su albi “professionali” esterni di ben dubbia composizione, mentre il settore investigazioni marittime, altrettanto delicato ed essenziale, è totalmente in mano a personale militare.

La dotazione organica delle Capitanerie di porto di 11.478 unità militari (che svolgono spesso anche le funzioni sottratte al personale civile MIT delle Capitanerie di porto), contro le attuali ed effettive 6900 unità in organico al MIT, fornisce un’istantanea di quanto sopra rappresentato.

STRUTTURE PERIFERICHE

Motorizzazione Civile, Provveditorati Opere Pubbliche e Capitanerie di Porto costituiscono la struttura dell’intervento dello Stato sul territorio per le competenze MIT.

L’attribuzione di nuove non chiare competenze ispettive e di supporto ai Provveditorati, l’apparente immobilismo già evidenziato rispetto agli UMC, l’assenza di riferimenti al personale civile e alle funzioni delle Capitanerie, sono tutti elementi che emergono chiari dalla lettura del testo presentato e debbono purtroppo essere letti in unione alle normative volute dall’attuale governo: prosciugamento risorse UMC, attribuzione ai privati funzioni storiche relative alla revisione mezzi pesanti (legge di bilancio 2019), costituzione di Strutture di progettazione, SpA delle Infrastrutture, Agenzie per le dighe, tutte entità che appaiono e scompaiono tra un emendamento ed un comma e denotano il prevalere di interessi esterni da sempre in gioco, che riemergono prepotenti a fronte di una debolezza politica, riempiendo il vuoto di un disegno organico che non c’è.

In tale contesto la riorganizzazione ministeriale attuale può essere letta come propedeutica non solo al mantenimento di funzioni ristrette, come l’Europa chiede (ma solo ad alcuni paesi), ma allo smantellamento progressivo del dicastero e delle sue funzioni.

E’ inaccettabile per la USB, che pure ha chiesto di avviare con i tempi necessari il confronto sul DPCM riorganizzativo, che esso si avvii ma non venga fatta menzione a livello governativo in merito al destino della UMC rispetto ad ACI/PRA, mentre il *documento unico* del veicolo è in fase di avvio ed è sostanzialmente gestito dalle strutture non ministeriali.

Nulla è dato comprendere rispetto al personale e funzioni di USTIF né alla sorte delle risorse e strutture immobiliari, questione non secondaria anche in correlazione ad altri settori distribuiti sul territorio e connessioni con ANSFISA (per es. U.T. vigilanza concessionarie autostradali).

L’unica cosa certa è l’interesse comprensibile di molti funzionari amministrativi e tecnici incardinati in USTIF, che hanno palesemente manifestato alle OO.SS. l’interesse al trasferimento per recepire il suddetto vantaggioso contratto ENAC in occasione del passaggio di funzioni ad ANSFISA. Altrettanto certa l’ulteriore sottrazione di professionalità amministrative e tecniche qualificate che non saranno reintegrate.

STRUTTURE INFORMATICHE

E' d'obbligo per la scrivente una valutazione specifica sui sistemi informatici e strutture preposte alla gestione degli stessi, sia in termini di sistemi (data center) che di opere d'ingegno prodotte a supporto delle sempre più pressanti e molteplici esigenze.

La Scrivente denuncia da anni il depauperamento delle professionalità tecnico/informatiche interne, il costante esodo di personale fortemente professionalizzato dalla Direzione sistemi informativi e statistici, mai arginato dalla dirigenza succedutasi, così come ha denunciato la strumentalità della netta separazione tra la gestione dei sistemi informatici tra i dipartimenti, in contrasto con la normativa che prevede l'unificazione dei progetti e del controllo ai fini dell'efficienza (CAD).

La soluzione di esternalizzazione dei servizi informatici o anche di costituzione di "società in house", come avviene in altre realtà, senza un effettivo controllo centrale è sempre fortemente dannosa per l'erario e per il servizio (sicurezza, protezione civile).

A fronte della specificità dei servizi da supportare nel dicastero e della riservatezza dei dati, basti pensare ai sistemi di monitoraggio opere (banche dati appalti, strade, dighe, viadotti, strade, eventi sismici, protezione civile, trasporti), dette funzioni non possono essere considerate "esternalizzabili", neppure attraverso "società in house" sulla base della presunzione di "non rientrare nel perimetro della "mission" del dicastero.

Peraltro, contrariamente per quanto in genere avviene con il ricorso all'outsourcing nelle aziende private, i costi sottostanti alla gestione dei sistemi ed applicativi informatici sono moltiplicati al pari degli interessi privati in gioco.

Così come ingentissimi sono i possibili risparmi economici e di risorse in questi settori, come la USB MIT evidenzia da anni, attraverso una gestione più oculata e centralizzata che preveda politiche di riutilizzo delle risorse e controllo, occasione che non può e non deve essere persa con la attuale riorganizzazione.

La strutturazione proposta nel testo di decreto trasmesso va in direzione contraria: se da un lato si potenziano, molto correttamente, se si chiarisse con quali risorse, le funzioni informatiche in capo a DGSIS, dall'altro si mantengono duplicazioni dannose con pesante aggravio di costi.

Con la ennesima riorganizzazione MIT 2019 si configurano infatti ancora le due (tre) anacronistiche soggettività e che anzi si cristallizzano, quando dovrebbero essere invece unificate, almeno in prospettiva e per quanto possibile:

- DG sistemi informativi e statistici
- DG per i servizi ai cittadini e alle imprese (sostanzialmente l'intero CED MCTC, CISS, trasporti)
- (ACI/PRA - ACI Informatica)

I costi di massima assommata delle tre strutture, comunque totalmente a carico dei cittadini, sono dell'ordine delle centinaia di migliaia di euro per anno. Una politica di integrazione e pianificazione in tali settori che, rappresenterebbe una vera innovazione nel dicastero, permetterebbe ingenti risparmi, riutilizzo delle risorse, professionalizzazione recupero della conoscenza ed assunzioni, riappropriandosi di quelle funzioni di controllo, anche a vantaggio della sicurezza, senza le quali il ministero rimane sempre più sotto scacco delle grandi e piccole imprese private del settore, con ovvie conseguenze.

Come già esposto in premessa non può essere più sottaciuta, vista anche l'entrata in vigore del documento unico del veicolo, la vertenza ACI/PRA/MCTC, nuovamente scomparsa dall'agenda politica del governo, quando invece richiederebbe di essere affrontata e governata con la massima ponderazione, con riferimento alla attuale organizzazione del MIT/MCTC, con riferimento alle migliaia di lavoratori coinvolti ed all'efficienza del servizio reso ai cittadini.

DIRIGENZA

Allo stato attuale la USB Pubblico Impiego ritiene che una riorganizzazione, che non sia caratterizzata da una rinnovata e radicale attenzione nelle modalità di scelta, formazione, qualità, competenza e rinnovo del corpo dirigenziale, è destinata a fallire, qualora l'intento sia dell'efficienza e del sostegno al rinnovamento e non dell'immobilismo e della continuità.

A fronte di tanti dirigenti capaci e competenti, la scelta di direttori generali e dirigenti anche in settori e direzioni specifiche è stata spesso nel MIT in contrasto con la logica della effettiva

coerenza con la competenza professionale, mentre peraltro il corpo dirigenziale non ha dimostrato in alternativa capacità organizzative atte a valorizzare i funzionari, limitandosi semmai spesso all'inerzia, limitandosi talvolta alla dichiarazione di insufficienza delle risorse, pur raggiungendo sempre gli obiettivi massimi.

Ciò che è da respingere è la mancanza di informazione e trasparenza "di contesto" effettive e percepite da tanti lavoratori, che vivono realtà sempre più critiche. Sono questi atteggiamenti dirigenziali ormai tendenti a sedimentarsi, ma tuttavia inaccettabili per la scrivente O.S. a tutela dei lavoratori subordinati. Ciò detto anche volendo rispettare la norma, che attribuisce ai dirigenti *esclusività nelle prerogative organizzative con i poteri del privato datore di lavoro nonché strumenti per la valutazione del merito altrui intrinsecamente fallaci*, (due elementi strutturalmente ed intimamente rivelatisi dannosi per il pubblico impiego), cioè la nota Legge Brunetta, convintamente sostenuta dal precedente governo e mai sconfessata dall'attuale governo, manca in genere l'elemento della trasparenza.

Basti pensare che nelle direzioni centrali spesso i lavoratori non sanno chi più chi fa cosa. Molti direttori generali non hanno neppure risposto, in dispregio della trasparenza alle istanze della RSU sedi centrali e delle OO.SS., fosse anche per fornire la fotografia dell'esistente in termini di mansionari, risorse umane impiegate, programmi.

E' lecito chiedere la massima trasparenza e dati effettivi sulla rotazione dei dirigenti ai fini delle norme anticorruzione, così come sul reclutamento dei dirigenti sempre più spesso a mezzo interPELLI ai sensi del comma 6 dell. Art. 19 del d.lsg 165/01, per la copertura di posizioni dirigenziali vacanti, affidato a bandi sospetti perché cangianti volta per volta e/o incongruenti nei requisiti,.

Si ritiene inoltre che i dirigenti generali rinviati a giudizio per corruzione o gravi reati analoghi, fatta salva la presunzione di innocenza, siano, per ovvie ragioni di opportunità e soprattutto coerenza, rimossi provvisoriamente dall'incarico, così come avviene spesso per i funzionari.

La USB PI MIT è ancora in attesa di ricevere almeno una risposta, che qui si sollecita nuovamente, dall'attuale Ministro in merito alle tredici domande della USB circa quanto accade ad un funzionario ingegnere trasferito (espulso dalla suddetta DGFEMA – DG non proprio in esubero), solo per aver compiuto il suo dovere al servizio dei cittadini, denunciando gravi responsabilità in occasione di incidente ferroviario e attualmente destinato al più "professionalizzante" servizio copie, in attesa di essere licenziato per possibile scarso rendimento.

Basterebbe analizzare certe sequenze, come quella sopra menzionata, per condividere forse il sospetto di atteggiamenti collusivi che serpeggiano entro un corpo dirigenziale poiché, la rotazione dei dirigenti si effettua spesso, come fosse *un giro di ballo*, solo *da una porta a quella di fronte*, per tutto l'arco del proprio servizio lavorativo, ma non solo.

Infatti la USB PI MIT chiede di interrompere con urgenza l'utilizzo sempre più frequente di personale dirigenziale generale in quiescenza che ritorna all'amata poltrona ministeriale, forse per sostenere adeguatamente il nuovo ordine del ministero, ma che poi finisce per comparire inesorabilmente in elenchi di esperti, collaudatori, commissari.

L'affezione al lavoro commuove, ma più che il cambiamento che avanza rischiamo tutti noi di apparire, anche agli occhi della opinione pubblica, più che un ministero della repubblica, un "*reparto di geriatria*".

NUOVA STRUTTURA DIPARTIMENTALE

La scrivente USB Pubblico Impiego valuta positivamente il tentativo di regolare ed integrare le attività dei dipartimenti infrastrutture e trasporti, viste le difficoltà del passato e ancora attuali, attraverso una struttura separata più autonoma che possa accorpare funzioni comuni e duplicate e fornire indirizzi nelle competenze omogenee (terzo dipartimento).

Tuttavia, proprio alla luce delle considerazioni precedenti, l'istituzione del nuovo dipartimento (primo dip - in ordine nello schema fornito) espone criticità ed alcune incongruenze, non secondarie, che emergono anche dalla lettura del testo, fino a rendere dubbia la possibilità che esso possa esercitare una attività "trasversale" inglobando competenze incoerenti (ed. dighe) e non centralizzandone di fatto alcune (es. informatica).

La Scrivente propone la creazione di un organismo schematicamente e di fatto sovraordinato (segretariato generale con uffici direttamente dipendenti) oppure anche di un terzo Dipartimento dell'Amministrazione Generale e servizi, ma non appesantito da competenze non "trasversali", che contenga quindi unicamente Ufficio/Direzione del Personale ed Ufficio/Direzione Informatica

(settori, del personale, strumentali ed informatici univoci e centralizzati e non duplicati anche in altri dipartimenti/Uffici) nonché, in una ipotesi da questa O.S. proposta, anche la nuova Direzione Generale per la vigilanza (al momento ANSFISA controllate e partecipate), in posizione così di maggiore autonomia e qualora non fosse ancor meglio collocata direttamente tra gli organismi sovra-dipartimentali e non nel dipartimento Trasporti.

Detta strutturazione potrebbe garantire maggiore incisività di intervento sull'intera struttura operativa ministeriale, in applicazione delle direttive del vertice politico od in accordo con gli altri organismi MIT non dipartimentali, la verifica dell'applicazione omogenea dei processi amministrativi, il superamento di duplicazioni di spesa tutt'ora esistenti, ecc., garantendo maggiore indipendenza e supporto alle strutture ispettive/vigilanza. (Modello Dip. AAGG e servizi del MEF)

Andrebbe rafforzata infine una unità organizzativa specifica ed univoca per regolamentare le politiche generali di sicurezza e salute spesso carenti nel ministero, fortemente disomogenee e frammentate tra stesse sedi omogenee in relazione all'autonomia datoriale e la carenza di direttive.

Quanto espresso fin qui in premessa evidenzia proposte e criticità riorganizzative che questa O.S. intende avanzare rispetto ad aspetti generali che hanno chiaramente riflessi nei settori. Più in dettaglio, con riferimento alle direzioni generali ed a uffici specifici, di pregressa e nuova istituzione, seguono qui alcune valutazioni o richieste:

MOTORIZZAZIONE (DGT)

Stante la progressiva paralisi dei servizi resi ai cittadini, si è già sopra rappresentata l'esigenza di presentare contestualmente al regolamento di organizzazione un serio piano di assunzioni e dei fabbisogni, coerente e motivato da una analisi costi/benefici di quell'unica alternativa possibile, cioè del conferimento ai privati di tutte le residue funzioni MCTC.

Per quanto già esposto, è essenziale per questa O.S. e non procrastinabile un pronunciamento urgente sulle intenzioni governative in merito ad ACI/PRA/UMC anche in termini di contenimento della spesa pubblica e visti i grandi riflessi sul settore MIT.

PROVVEDITORATI OPERE PUBBLICHE

Appare evidente la difficoltà a svolgere alcune nuove funzioni seppure in parte solo abbozzate, in carenza di nuove assunzioni e di formazione specifica per le funzioni trasversali di supporto attribuite.

Si richiama più in dettaglio l'attenzione particolare agli Uffici dei Provveditorati OO.PP.

La USB PI concorda sull'utilizzo degli uffici OO.PP. al pieno delle competenze assegnate dal decreto proposto.

Particolare attenzione dovrebbe riferirsi alla Edilizia demaniale in capo allo Stato.

Si segnala, per esempio, che per la particolarità di destinazione, gli edifici in uso alle FF.OO. (Carabinieri, GG.FF., P.S., VV.F. etc.) le attività di Manutenzione Ordinaria e/o Straordinaria destinate a questi edifici, non possono essere sottratte alle competenze dirette degli Uffici Mit decentrati sul territorio e per motivi legati alla sicurezza degli stessi e per la conoscenza che i tecnici provveditoriali da anni hanno acquisito su questi edifici.

Si propone, altresì, di utilizzare i Provveditorati OO.PP. in relazione agli interventi, non più procrastinabili, per l'edilizia scolastica. Da tempo questi edifici dovrebbero già essere stati assoggettati a lavori di sicurezza, messa a norma antisismica, adeguamento alle norme energetiche.

Altra attività da non sottrarre, per similitudine alle Caserme di cui sopra, è ciò attinente agli edifici di Grazia e Giustizia e Penitenziari.

Queste attività devono essere, per quanto descritto, di competenza diretta del MIT e degli Uffici decentrati MIT.

Sembra altresì cancellata, con un colpo di spugna, la competenza sulle Opere Marittime in uso alle FF.AA. (sedi Guardia di Finanza, Carabinieri, Polizia di Stato ed relativi approdi), da tempo immemore attività peculiare e caratterizzante i Provveditorati.

Dalla lettura degli schemi proposti 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.

Sebbene sia, come già espresso, frutto di semplice refuso negli schemi proposti, occorre un chiarimento su tale aspetto, atteso che il Dipartimento per le infrastrutture a rete svolge attività di vigilanza su ANSFISA.

Anche per tali attività di supporto è indispensabile l'inserimento di ulteriori unità di personale tecnico ed amministrativo.

Circa l'esame istruttorio di progetti e perizie presentati dalle concessionarie autostradali, esso pare prevedere ulteriori carichi di lavoro per l'esame istruttorio di progetti e perizie presentati infatti dall'ANAS, tutto secondo gli importi innalzati a 75 mln di euro fino a tutto il 2020 i Provveditorati dovranno fornire supporto all'attività di vigilanza sull'ANAS s.p.a., passaggio questo poco comprensibile: a chi dovranno fornire il supporto? Per ciò che riguarda il supporto all'attività di vigilanza sull'ANAS s.p.a., si evidenzia la ulteriore competenza attribuita, senza risorse e ancora senza formazione specifica, che va pertanto pianificata.

Il Comitato Tecnico Amministrativo è chiamato ad esaminare i progetti delle Concessionarie Autostradali (vedi caso Ponte Morandi); si ritiene che questo debba essere specificato nel Decreto e comunque si dovranno prevedere, anche in tal caso, risorse annuali per la formazione continua del personale tecnico di supporto.

Permane in generale una attribuzione di nuove competenze ai Provveditorati interregionali *nebulosa* (si prevedono funzioni in mera dipendenza o supporto di qualità?), che rischia di portare i Provveditorati ed il personale addetto a lavorare su più fronti, ma senza alcuna formazione programmata e tutela, proprio mentre il depauperamento delle dotazioni organiche entra nella fase più critica per le note questioni anagrafiche.

DIREZIONI GENERALI

Già motivata sopra la proposta di istituire un organismo sovraordinato o un dipartimento centrale che ricomprenda le sole direzioni di supporto opportunamente potenziate: AAGG, beni strumentali, informatica e vigilanza.

Nella strutturazione proposta (tri-dipartimentale), non si comprende come detto la collocazione della direzione dighe nel primo dipartimento, direzione che vede un coerente potenziamento di funzioni connesse alle opere di derivazione ed è relativamente autonoma dal punto di vista della spesa indipendentemente dalla collocazione (contributi concessionari), così come di altre direzioni (Dg edilizia), se non al fine di ripartire le direzioni nei dipartimenti.

Condivisibile il potenziamento della direzione per i sistemi informatici al fine di supportare la trasformazione digitale ed i nuovi servizi.

Non condivisibile, come esposto in premessa, mantenere la duplicazione tra la suddetta direzione generale per informatica DG per i servizi "ai cittadini ed alle imprese" collocata nel Dipartimento Trasporti, che al di là della denominazione scelta di fatto contiene essenzialmente funzioni di natura informatica oltre che i sistemi fisici su cui sono implementate con inaccettabile incremento di spesa in contrasto con i criteri minimi di *economia di scala* (vedasi sopra nella premessa costi per Strutture informatiche.)

Le due direzioni nell'ambito di una gestione efficiente e di revisione della spesa vanno unificate attraverso una revisione accurata delle competenze attribuite alle divisioni, con grandi vantaggi attraverso l'utilizzazione efficiente professionalizzante del personale informatico ora disperso tra i dipartimenti o da assumere per concorso.

Si corre altrimenti il rischio che il "*servizio reso alle imprese*" sia solo quello di garantirne profitti ai privati a scapito del servizio reso ai cittadini.

Come già detto più volte si propone la collocazione della nuova Direzione per la vigilanza su ANSFISA concessionarie e partecipate in ambito sovraordinato ai dipartimenti oppure in dipartimento AA.GG./Servizi e Vigilanza.

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, punto centrale della riorganizzazione proposta, si ravvisano le stesse criticità in ordine ai carichi di lavoro ed alla scarsità di personale, più volte sopra richiamate, con ulteriore aggravio per il personale che spesso svolge mansioni superiori a quelle riconosciutegli ma sempre con la dovuta professionalità, con forte disagio espresso negli ultimi anni dai lavoratori (soprattutto il settore ex SVCA dopo confluenza nel MIT).

Si ravvisa nello specifico che le attività previste all'interno delle divisioni 2,3,4 non sono uniformi e

specifiche.

Non si individua dalla bozza di DPCM "la vigilanza sull'attuazione, da parte dei concessionari, delle leggi e dei regolamenti concernenti la tutela del patrimonio delle autostrade in concessione nonché la tutela del traffico e della segnaletica", presente nel vigente DPCM; peraltro tali attività devono essere supportate dagli UIT. (Uffici Ispettivi Territoriali vigilanza concessionarie autostradali.)

UIT (DGVCA)

Ulteriore passaggio da chiarire riguarda la dipendenza dei suddetti Uffici Ispettivi Territoriali ora sottoposti alla DGVCA. Unico riferimento possibile riguarda i compiti dei Provveditorati che dovranno fornire "supporto alla 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, per le attività di competenza" .

Funzioni d.lvo 35/2011 e d.lvo 264/2006

A margine si evidenzia che l'articolo 12 del decreto Genova prevede che le funzioni previste dal d.lvo 35/2011 (sicurezza stradale rete TEN e di interesse nazionale) sono trasferite alla costituenda ANSFISA mentre per le gallerie della rete TEN sono trasferite le funzioni ispettive previste dal d.lvo 264/2006.

Tali funzioni in precedenza erano assegnate al MIT.

In particolare alla lettura dell' Art. 12 (stralcio) del Decreto legge Genova 109/2018 convertito che di seguito si riporta:

Con riferimento alla sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, oltre all'esercizio delle funzioni già disciplinate dal decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35 e fermi restando i compiti e le responsabilità dei soggetti gestori, l'Agenzia, anche avvalendosi degli altri soggetti pubblici che operano in materia di sicurezza delle infrastrutture:

..omissis..

c) sovrintende alle ispezioni di sicurezza previste dall'articolo 6 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35 sulle infrastrutture stradali e autostradali, anche compiendo verifiche sulle attività di controllo già svolte dai gestori, eventualmente effettuando ulteriori verifiche in sito.

Si rileva, a tal proposito, come paradossalmente ANSFISA dovrebbe sovrintendere alle ispezioni condotte dalla Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali laddove questa recentemente ha individuato, sebbene in via provvisoria, le professionalità interne ed esterne previste ai sensi dell'articolo 12 comma del d.lvo 35/2011 in questione per la verifica della sicurezza in progettazione e per la viabilità esistente.

Da ultimo si rileva come ad oggi (da ben 27 anni) non è stato emanato il Decreto di competenza del Ministero inerente la normativa tecnica di classificazione della viabilità esistente così come previsto dall'articolo 14 comma 4 del nuovo codice della strada.

Tenuto conto del contesto che si è inteso evidenziare, la scrivente USB PI ribadisce la propria contrarietà alla frammentazione delle funzioni centrali da un lato ed il potenziamento di funzioni ispettive dall'altro senza un piano previsionale ed analitico per le politiche del personale.

E' necessario pertanto un impegno immediato al reperimento risorse ed una pianificazione delle stesse e dei fabbisogni organici in carenza del quale si rischia l'ennesima riforma di facciata che non aggredisce i problemi, ma li nasconde sotto un neppur tanto nuovo vestito, mettendo in difficoltà gravi tutti i settori del dicastero.

Da ultimo questa O.S. stigmatizza **la mancata convocazione** alle riunioni informative e di consultazione in corso del rappresentante del **Comitato Unico di Garanzia per le pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni (C.U.G.)**. Si chiede l'immediato coinvolgimento formale dell'organismo ai fini della **consultazione** dello stesso in occasione di atti riorganizzativi, come esplicitamente previsto dalle direttive.

La USB Pubblico Impiego MIT integrerà questa nota con ulteriori osservazioni in occasione della riunione con le OO.SS. rappresentative del 27 giugno p.v..

Roma, 23 giugno 2019

*Il Coordinamento USB PI
Ministero Infrastrutture e Trasporti*