



COMUNICATO INFORMATIVO



**"I DIRIGENTI PROPONGANO AI VERTICI DEL MIT : ASSUNZIONI SUBITO
NON PRIVATIZZAZIONI!!!!!! CON LA SICUREZZA NON SI SCHERZA!!!!!!"**

In data 29 aprile 2019 il programma satirico *"Striscia la notizia"* ha trasmesso in TV un servizio in merito agli inaccettabili tempi di attesa ([qui il link al video](#)) per la prenotazione dei collaudi di impianti GPL presso la motorizzazione di Padova e non solo. Le Motorizzazioni sono infatti chiamate a controllare i serbatoi degli impianti ed effettuare il collaudo obbligatorio dopo dieci anni di vita. La norma prevede che l'operazione possa essere compiuta presso gli stessi uffici della Motorizzazione, oppure presso una officina privata ma da un Tecnico della Motorizzazione.

Ma da qualche tempo il meccanismo per effettuare questo controllo è rallentato.

Nell'anno 2009, grazie agli incentivi, si è registrato un vero boom di vendite di auto con serbatoi a GPL, in quell'anno a fronte di piante organiche sufficienti le operazioni di collaudo da parte delle Motorizzazioni civili venivano tempestivamente effettuate.

Attualmente, a dieci anni di distanza, è prevista la visita e prova di tutti quegli impianti, per tale operazioni però sono previsti tempi lunghissimi a fronte della prevedibile carenza di personale del MIT, ritardi che provocano un forte impatto negativo, sia sulla sicurezza stradale, in quanto la circolazione dei veicoli con **serbatoi non collaudati è pericolosa**, sia a livello legale, in quanto la circolazione di veicoli non in regola, prevede anche la sanzione del fermo amministrativo del veicolo.

MOLTI COLLAUDI, POCHI TECNICI, QUALI SOLUZIONI?

Al cittadino che presenta istanza per il collaudo si prospetta ad oggi, come dimostrato dal servizio, un'attesa di **circa un anno**.

Il servizio si conclude con un'intervista del dirigente dell'UMC responsabile della Motorizzazione Civile ben 10 Motorizzazioni provinciali del NE tra cui Bologna e Padova Ing. **Francesco Baldari** che, raggiunto direttamente nel suo Ufficio, incredibilmente risponde alla specifica domanda del cronista: *"Come risolviamo questo problema?"*: *"Servirebbe a mio avviso un atto normativo allo scopo di responsabilizzare le officine private per questo tipo di operazioni attribuendogli responsabilità aggiuntive"*.

Se appare lecito che un Dirigente dello Stato dichiari apertamente lo stato di crisi di un determinato settore, **ciò che sconcerta è che lo stesso Dirigente non prenda nemmeno in considerazione l'idea di far funzionare il sistema Pubblico al quale è preposto e di cui ha responsabilità invitando il Ministro ad assumere, ma che suggerisca esplicitamente una ulteriore riduzione di competenze di natura ispettiva in capo allo Stato, facendosi di fatto portavoce di interessi privati e scaricando sul cittadino il maggior costo del profitto** a fronte di una incertezza sulla validità dei controlli.

Si completa così il messaggio, *veicolato* a nostro parere attraverso il servizio televisivo: la situazione di crisi è evidente e sono gli stessi funzionari della Motorizzazione a suggerire ai cittadini la soluzione a portata di mano: **la privatizzazione**.

La USB MIT ha evidenziato al Ministro Toninelli, chiedendone l'intervento con una specifica nota, l'inopportunità di queste dichiarazioni non imparziali, e peraltro non nuove, da parte degli stessi dirigenti del MIT che, dato il contesto ed il modo in cui sono resi travalicano i limiti della libertà di espressione.

La scrivente O.S. USB da anni denuncia la carenza ormai cronica di risorse, (umane e strumentali) negli UMC, un dilagante stato di abbandono delle **funzioni storiche del MIT** a fronte di una gestione debole ed unilaterale dei modelli organizzativi e dei processi produttivi. Restano, sullo sfondo le promesse della valorizzazione del personale, della formazione, le promesse di assunzioni e di interventi finalizzati al ripristino dell'efficienza mentre continua l'esodo di dipendenti (pensionamenti, comandi, etc.) ed un conseguente squilibrio spesso dei carichi di lavoro e di concessione di distacco di dipendenti presso altre sedi della MCTC, non supportate dal pubblico interesse che postula l'equo equilibrio di fabbisogni e piante organiche o da effettive necessità, ma spesso da presupposti clientelari e discrezionali.

TUTTO CIÒ È CONSEGUENZA DEL DISSESTO E DELLO SMANTELLAMENTO IN ATTO DEL MIT, percorso che viene da lontano e che inizia con il progressivo svuotamento delle competenze, con il mancato sostegno delle funzioni ispettive sulla sicurezza del trasporto e sulle infrastrutture.

Quello che si sta delineando è inserito centralmente in un modello di P.A. alleggerito delle sue funzioni primarie e del rapporto non solo di servizio al cittadino ma anche del suo ruolo di presidio, di **legalità** e riferimento nel territorio.

La USB sta conducendo da tempo una battaglia generale contro le politiche di smantellamento del Servizio Pubblico.

È ora, prima che sia troppo tardi, che i lavoratori del MIT e della Motorizzazione Civile si riappropriano dei propri compiti istituzionali e scelgano nei posti di lavoro di cambiare pagina davvero costruendo uniti un'azione comune per la tutela del proprio lavoro nell'interesse dei cittadini.

24 maggio 2019

USB Pubblico Impiego

Coordinamento Ministero Infrastrutture e Trasporti

