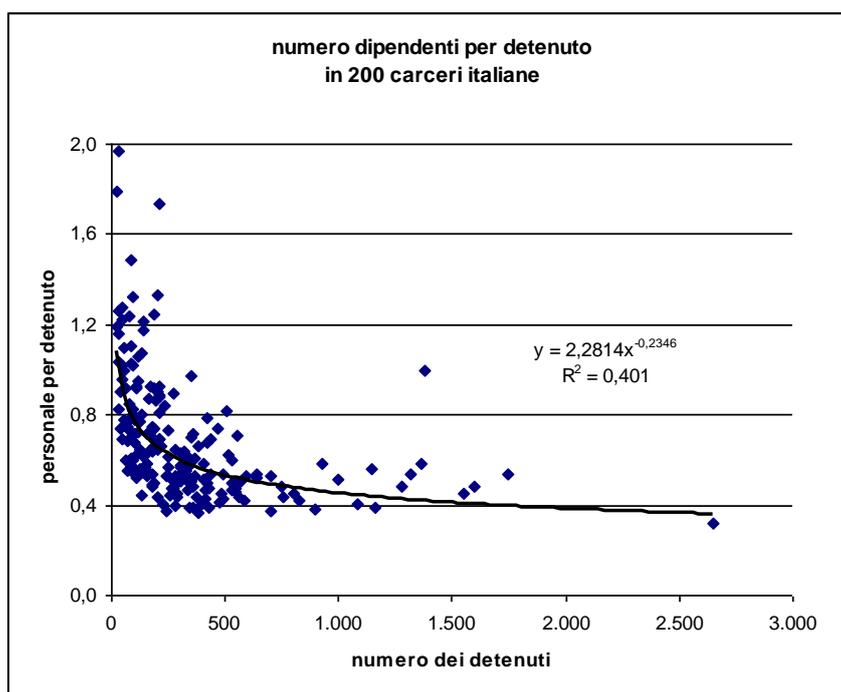


Per la gestione dei bisogni dell'utenza di potrebbe ricorrere alla valorizzazione e al potenziamento dei sistemi informativi esistenti nonché alla ricerca di soluzioni informatiche oggi disponibili a basso costo.

Il miglioramento qualitativo dell'attività amministrativa potrà anche essere conseguito attraverso più accorte allocazioni delle risorse umane e più stringenti semplificazioni amministrative, e gradualmente con la specializzazione degli operatori, in ragione della tipologia delle sedi ove essi prestino servizio, così perseguendo anche quel benessere organizzativo cui più volte si è cercato negli anni, di dare un concreto seguito.

**FIGURA 7**



#### **4.5 Il settore trasporti del Ministero Infrastrutture e Trasporti<sup>4</sup>**

Nell'ambito della gestione del servizio di trasporto e delle attività ad esso legate, appare necessario il ridimensionamento nelle funzioni di gestione diretta nella prospettiva di divenire un ente di programmazione e valutazione dei risultati a favore degli spazi di competenza regionale, ai sensi del titolo V della Costituzione. Per questa ragione gli interventi principali di razionalizzazione della spesa sono orientati alla riduzione dei costi della struttura organizzativa e di supporto. Al Ministero possono rimanere responsabilità di promozione e valutazione degli interventi infrastrutturali sulle reti, che assumono rilevanza teorica e pratica tra le priorità dell'intervento pubblico. Le aree di criticità individuate sono le seguenti.

<sup>4</sup> Documento MIT

*4.5.1 Lo snellimento della struttura centrale.* Le criticità in corso di analisi riguardano la necessità di una riduzione significativa della struttura centrale del Ministero in relazione anche all'accorpamento con l'ex Ministero delle Infrastrutture. Sarebbe opportuno concentrare le proprie attività nella sede centrale. E' possibile prefigurare una possibile riduzione con effetto immediato degli organici dirigenziali e delle aree, oltre quelle già realizzate in attuazione delle disposizioni già vigenti ed una possibile riconversione dei profili e delle qualifiche a favore di quelle tecniche e di controllo.

*4.5.2 La riorganizzazione della struttura territoriale.* Analogamente è possibile ridefinire i compiti della struttura territoriale del Ministero, con l'obiettivo di un drastico ridimensionamento. Sono noti il significativo squilibrio del personale in servizio negli uffici territoriali e la possibilità di risparmi collegati alla definizione di uno standard di personale in relazione al carico di lavoro ed alla dimensione di scala delle attività.

*4.5.3 La riforma della Motorizzazione Civile: verso un'agenzia di servizi autofinanziati.* Il Ministero gestisce una articolata e pletrica struttura amministrativa per garantire i servizi di supporto, garanzia della sicurezza del trasporto su strada, attraverso un significativo numero di strutture territoriali, con significativi squilibri, nonostante lo sviluppo dei sistemi informativi di gestione. Garantiti i servizi di interesse pubblico, la trasformazione della struttura in agenzia potrebbe consentire una gestione economica più efficiente ed un'ampia copertura dei costi attraverso l'erogazione dei servizi di interesse privato.

*4.5.4 Attuare la riforma del Trasporto Pubblico locale.* Il servizio di trasporto pubblico locale di competenza delle Regioni e degli enti locali è tuttora finanziato ampiamente con trasferimenti dello Stato anche a copertura dei rinnovi contrattuali del personale. La cancellazione dei trasferimenti a favore di una più responsabile gestione delle regione, a valere su una compartecipazione all'accisa sul gasolio da autotrasporto, non è stata completata. Sta per essere attivato l'Osservatorio sul trasporto pubblico locale che consentirà di analizzare le significative differenze di costo del servizio sul territorio nazionale, non giustificate da economie di scala e caratteristiche del territorio. Il finanziamento del servizio sulla base della definizione di costi standard appare ineludibile per consentire una riduzione delle ampie aree di inefficienza del servizio, al fine di compensare le riduzioni lineari del finanziamento negli ultimi anni.

*4.5.5 La dismissione e il trasferimento alle Regioni dei servizi.* Il Ministero gestisce direttamente ancora alcuni servizi di trasporto pubblico locale, il cui trasferimento alle regioni non è ancora avvenuto: dalla Gestione della navigazione laghi (Garda, Como e Maggiore), alle Ferrovie della Calabria, alle Ferrovie Appulo-Lucane, Sud-Est e alla Circumetnea. Appaiono evidenti le inefficienze della gestione ministeriale di tali servizi, che dovrebbero essere rapidamente trasferiti alle Regioni.

*4.5.6 Nuove forme di sostegno all'autotrasporto.* Il settore è largamente sussidiato con risorse di parte corrente destinate alla riduzione dei contributi assicurativi ed i pedaggi,

erogate con interventi di carattere annuale senza una prospettiva strutturale di riforma del settore che appare ineludibile.

4.5.7 *La riduzione del numero e la riqualificazione delle autorità portuali.* Il numero e le caratteristiche delle autorità portuali appaiono legate alle scelte storiche ed alle pressioni localistiche, più che alla effettiva evoluzione dinamica del settore dei trasporti ed alla necessità di privilegiare le economie di scala negli investimenti e nella gestione. Al tempo stesso appare opportuna una riflessione sull'incremento degli spazi di autonomia ed iniziativa imprenditoriale delle più importanti autorità portuali nella prospettiva di consentire l'autofinanziamento degli investimenti.

#### 4.6 INPS<sup>5</sup>

Il percorso di soppressione dell'INPDAP e dell'ENPALS e della loro contestuale incorporazione nell'INPS, deve conseguire risparmi strutturali attraverso la riduzione delle spese complessive di funzionamento. I principali vettori su cui è possibile ipotizzare dei risultati in termini di **eliminazione degli sprechi, riduzione delle inefficienze e miglioramento della qualità dei servizi**, sono:

- ***modello organizzativo e personale***; attraverso la realizzazione di strutture organizzative mirate alla semplificazione delle articolazioni territoriali, la riduzione della frammentazione degli ambiti di responsabilità e la corretta valutazione dei fabbisogni di forza lavoro privilegiando la saturazione sui processi istituzionali;
- ***articolazione dei punti di erogazione delle prestazioni e logistica strumentale***; attraverso la corretta localizzazione rispetto alla domanda di servizi, la collocazione del personale su un unico stabile per ogni polo secondo standard di occupazione degli spazi e dimensionato secondo standard di produzione omogenei a livello nazionale;
- ***sistemi e strumenti di interazione con l'utenza***; attraverso l'estensione dei servizi di telematizzazione della domanda a tutte le nuove tipologie di utenti, la realizzazione di un unico servizio di *contact center* e l'abilitazione della fruizione *on line* dei servizi;
- ***gestione delle funzioni di supporto a livello centrale e territoriale***; attraverso l'automazione e l'accentramento a livello nazionale/regionale di tutte le attività necessarie al funzionamento delle strutture (contabilità, personale, acquisti..) e quindi la possibilità di razionalizzare le risorse per la gestione delle attività istituzionali;
- ***gestione degli investimenti immobiliari e mobiliari***; attraverso lo sfruttamento di economie di scala sui servizi di gestione dei patrimoni e la realizzazione di forme di valorizzazione efficaci;
- ***infrastruttura tecnologica e applicativa***; attraverso la realizzazione di un unico sistema informativo che veda l'integrazione delle banche dati, la razionalizzazione delle soluzioni applicative, l'ottimizzazione dei costi di gestione e manutenzione;

---

<sup>5</sup> Documento dell'INPS