



Schema di regolamento di organizzazione del ministero dei trasporti e osservazioni della RDBCUB

Nazionale, 08/08/2007

Schema di regolamento di organizzazione del ministero dei trasporti e osservazioni della RDBCUB

In relazione allo schema del regolamento di organizzazione del ministero dei trasporti presentatoci in occasione della riunione del 22 giugno 2007, la scrivente O.S., premesso che il tempo a disposizione non consente un esame approfondito del regolamento stesso, formula comunque le seguenti osservazioni di ordine generale, riservandosi di esprimere ulteriori considerazioni:

- in merito alla struttura periferica proposta, si rileva che, ai fini dell'instaurazione di corrette relazioni sindacali e delle imminenti elezioni delle RSU, è di fondamentale importanza che sia chiarito quale sia il livello di contrattazione (reale) più decentrato: in altre parole, se siano i dirigenti territoriali formalmente responsabili e titolari ai fini della contrattazione (vale a dire pienamente e discrezionalmente responsabili dell'assegnazione delle risorse finanziarie dei FUA decentrati e non solo, genericamente, delle relazioni sindacali, come indicato dall'art. 8, co 2°, lettera e) o se, invece, il rapporto di dipendenza delle nuove cinque direzioni territoriali dal dipartimento trasporti terrestri sia tale da richiedere la contrattazione diretta con il capo dipartimento (ove questi fosse l'unico reale rappresentante dell'amministrazione titolare del potere discrezionale di decidere, in ultima istanza, la destinazione delle risorse), nel qual caso sarà necessario che coincida con il dipartimento stesso (che è comunque, evidentemente, l'unico competente in materie che investano più di una direzione territoriale, come la mobilità tra le cinque DGT: si sottolinea che, considerate le enormi distanze all'interno delle DGT, anche i processi di mobilità interna alle DGT stesse, previsti dall'art. 8, comma 2°, lettera a, presentano gravi problemi, compresi quelli relativi alla gestione di corrette relazioni sindacali al fine di tutelare adeguatamente i lavoratori interessati.); in ogni caso, nel testo proposto non si individuano livelli inferiori a quello di DGT: dunque una RSU eletta al di sotto di tale livello non potrà comunque svolgere realmente le sue funzioni e si ripresenteranno i medesimi problemi riscontrati nelle precedenti elezioni, poiché è

intendimento di questa O.S. di procedere ad elezioni di RSU che dispongano del reale potere di rappresentanza e contrattazione;

- in relazione alla ripartizione, tra i due dipartimenti, delle direzioni del personale e dei servizi informatici, si sottolineano le difficoltà prodotte dalla separazione di servizi comuni e trasversali, di supporto ad entrambi i dipartimenti;

-

in relazione all'art. 3, comma 1°, lettera b, si osserva che le tessere di servizio per l'espletamento delle funzioni di polizia stradale e per la vigilanza sono menzionate solo nell'ambito del Dipartimento dei trasporti terrestri: la scrivente O.S. ribadisce la propria richiesta, formulata più volte (l'ultima in data 4 dicembre 2006) e finalizzata ad offrire un incremento significativo alle attività di prevenzione, vigilanza e controllo in materia di sicurezza; si richiede di estendere le funzioni di servizio ispettivo, esercitate con le tessere di servizio (che devono tornare ad essere uno strumento di lavoro e non un privilegio ed attualmente previste solo per una parte del personale) a tutti i lavoratori del Ministero dei Trasporti, previa opportuna formazione dello stesso personale, con l'individuazione di una graduazione delle funzioni ispettive in relazione a tutte le qualifiche e a tutti i profili professionali, apportando le necessarie modifiche alla normativa vigente. In merito poi alle funzioni di polizia stradale ed alle relative tessere, sempre e al fine di incrementare la sicurezza, e anche in questo caso, previa opportuna formazione professionale, si richiede l'estensione delle relative funzioni ed il rilascio delle tessere di polizia stradale a tutto il personale del Ministero dei Trasporti, come, d'altronde, era stato già deciso dalla Direzione

Generale del Personale e AA GG dell'ex Ministero infrastrutture e trasporti "al fine di poter effettuare una concreta azione di prevenzione e sicurezza sul delicato tema della circolazione stradale" (malgrado gli inspiegabili pareri contrari in merito espressi fino ad oggi dal Dipartimento trasporti terrestri), che ne aveva dato comunicazione anche a tutte le OO.SS., con nota n. 3742/4/07/02 del 21 marzo 2003, ma che non ha più dato attuazione alla suddetta estensione, realizzabile attraverso la correzione dello schema di regolamento in oggetto, ma anche con la necessaria e indifferibile rettifica (senza comportare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato)

dell'art. 12, comma 3°, lettera a del DL 30 aprile 1992, n. 285 (codice della strada, attualmente in corso di modifica),

sostituendo l'espressione "Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione appartenente al Ministero dei trasporti" con "Ministero dei trasporti";

- in merito al personale civile impiegato presso le capitanerie di porto, questa O.S. è costretta a constatare che, malgrado le ripetute richieste, anche in questa occasione non è prevista alcuna forma di struttura periferica indipendente dal corpo militare per lo svolgimento dei compiti civili: in tal senso, si ritiene che il dipartimento per i trasporti aereo, marittimo, intermodale e per gli affari generali e del personale (attraverso la direzione generale dei porti e dei servizi marittimi) potrebbe esercitare le stesse funzioni del dipartimento trasporti terrestri nei confronti delle DGT: a tal fine si richiede l'inserimento di un'analogha disposizione nel testo normativo. Se, al contrario, con l'art. 7, co 1°, lettera f, si intende porre il citato personale civile alle dirette dipendenze dei comandi militari, sancendo di diritto una anomala condizione di fatto che si protrae da anni, la scrivente O.S. manifesta tutto il suo disappunto e ritiene inaccettabile una simile soluzione; la RdBCUB richiede pertanto che sia sostituita la norma citata con la seguente formula: "impiego del solo personale militare delle capitanerie di porto". Si rileva inoltre, sempre ai fini della questione delle elezioni RSU, che non si evince dal testo proposto quali siano i possibili collegi elettorali, gli ambiti di contrattazione e le controparti delle rappresentanze elette da detto personale.
- in relazione all'art 11, si fa presente che la costituzione del ruolo unico del ministero dei trasporti e la soppressione dei precedenti tre ruoli (motorizzazione, aviazione e marina, oltre al quarto, relativo al personale proveniente dall'ex ministero lavori pubblici) non può essere effettuata senza risolvere le complesse questioni che riguardano sia il trattamento economico (che prevede indennità di amministrazione tutt'ora diverse per ciascun ruolo) sia aspetti normativi (come la decorrenza del primo inquadramento, questione che presenta problemi irrisolti di equità tra i lavoratori); senza maggiori o nuovi oneri (come previsto

dall'art 15) la costituzione di un unico ruolo è solo un atto formale che non può che esasperare gli animi del personale, da lungo tempo in attesa di una reale equiparazione.

Roma, 27 giugno 2007

Coordinamento Nazionale RdBCUB

Ministero Trasporti

Massimo MANCINI