



Roma, 20/7/2020

Una nuova riorganizzazione per il MIT

Con nota del 14 luglio 2020 ci è pervenuta la bozza del Regolamento di riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la convocazione per la data odierna. Si è tenuto, infatti, nella mattinata di oggi l'incontro con il Capo di Gabinetto, dott. Alberto Stancanelli, che ha illustrato sinteticamente le motivazioni che hanno portato alla scelta di ampliare il numero dei Dipartimenti da due a tre.

In premessa abbiamo sottolineato, ancora una volta, che l'idea di una riorganizzazione non è una priorità, soprattutto quando non intervenga con decisione in alcuni nodi fondamentali, quali una maggior integrazione funzionale e strutturale delle diverse anime del ministero (opere pubbliche e trasporti), nonché un più capillare presidio dei territori. L'aspetto che ci preoccupa con urgenza è la mancanza di personale, soprattutto in periferia. Se non si pone rimedio con immediatezza, questa situazione porterà alla chiusura di sedi di motorizzazioni e provveditorati. Non si è potuto fare a meno di notare che nella tabella relativa alla dotazione organica complessiva, allegata alla bozza, invece che un incremento vi è un'ulteriore riduzione nel numero dei dirigenti di seconda fascia. La situazione appare ancora più grave se confrontata con le effettive presenze: al 31/12/2018 erano presenti solo 152 unità. Anche per il personale delle aree vi è, rispetto alla dotazione organica prevista (7713), una presenza di sole 7018 unità (dati 31/12/2018). Abbiamo sollecitato quanto già chiesto lo scorso anno, un piano straordinario di assunzioni per rilanciare il ruolo istituzionale del MIT e chiesto che il Ministero destini le risorse disponibili prioritariamente per tale finalità. E' necessario mettere in atto ogni opportuna iniziativa in seno al Governo affinché questo diventi un tema prioritario e non più rinviabile, abbiamo quindi rappresentato l'urgenza che, prima della pausa estiva, sia pubblicato il bando per le progressioni tra le aree e che si trovi una soluzione normativa idonea per la progressione di area degli esaminatori e dei tecnici delle motorizzazioni e dei geometri dei provveditorati, che di fatto svolgono mansioni di alta professionalità, attinenti alla terza area nonché il transito degli addetti già abilitati alla funzione di esaminatore nel profilo di assistente.

Il progetto di riorganizzazione, inoltre, non sembra investire le strutture territoriali, lasciando irrisolta la problematica da noi sollevata più volte: l'articolazione delle Direzioni Generali Territoriali e dei Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, con il presidio di vastissime aree, non può assicurare la gestione di tutte le attività affidate sul territorio. Vi sono direzioni che hanno competenza in regioni diverse accorpate secondo una incomprensibile logica. Abbiamo sollecitato nuovamente che è ormai inderogabile rivedere.

Tra gli uffici periferici è improcrastinabile chiarire nella nuova organizzazione che le Direzioni Marittime e le Capitanerie di Porto sono strutture periferiche del MIT e che i civili che operano dipendono funzionalmente dal Ministero.

Abbiamo quindi ribadito che l'articolazione in tre dipartimenti proposta non ci convince del tutto. Apprezzabile sicuramente è il tentativo di creare condizioni organizzative uniformi per lo sviluppo delle reti stradali, autostradali e ferroviarie mantenendo una separazione con la gestione del servizio che resta in capo al Dipartimento Trasporti e Navigazione. Il terzo dipartimento avrebbe un senso, a nostro avviso, se riuscisse trasversalmente a garantire programmazione, sviluppo del territorio e innovazione. Un fattore

prioritario è l'obiettivo di superare la tradizionale bipartizione che deriva dall'unione dei Ministeri Lavori Pubblici e Trasporti e Navigazione per favorire le sinergie esistenti tra i Trasporti e le Infrastrutture, diversamente il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non avrebbe alcuna ragione di esserci. In questo senso la creazione di un terzo dipartimento può rappresentare un piccolo passo anche se decisamente troppo timido.

Permangono, inoltre, numerose criticità nella bozza inviata, solo a titolo esemplificativo e non esaustivo se ne riportano di seguito alcune:

- 1) alla Direzione generale per la regolazione contratti pubblici si annette la vigilanza sulle grandi opere e non si fa menzione né della struttura tecnica di missione né del Servizio Alta Sorveglianza Grandi Opere (SASGO), istituito nel 2002, che si avvale di personale esterno appartenente all'arma dei Carabinieri e della Guardia di Finanza;
- 2) l'attività relativa ai decreti interdittivi per il contrasto al lavoro nero dovrebbe essere prevista nella Direzione Generale Contratti Pubblici e Vigilanza sulle Grandi Opere e non nella Direzione Generale per le Strade e Autostrade;
- 3) dovrebbero essere chiaramente definiti i rapporti tra Agenzia del Demanio/Provveditorati;
- 4) si dovrebbe riconsiderare l'attuale organizzazione periferica della Direzione Dighe che prevede che gli uffici periferici dipendono funzionalmente dalla Direzione ma sono incardinati nei Provveditorati;
- 5) in riferimento alle competenze della DG per Trasporto Pubblico Locale, la mobilità pubblica sostenibile e gli interventi nel settore del trasporto ferroviario regionale, si rende necessario evidenziare che il concetto di "collaborazione" con la neo struttura ANSFISA può inevitabilmente creare problemi nell'individuare chi fa cosa. Trattandosi di sicurezza dei sistemi di trasporto è opportuno dettagliare le competenze di ognuno e segnare confini netti non solo di competenze ma anche di conseguenti responsabilità anche in relazione allo svolgimento delle future attività ed alla allocazione del personale nei rispettivi ambiti;
- 6) nella Direzione Digitalizzazione, Sistemi Informativi e Statistici non vi è alcun accenno agli sviluppi della "Progettazione BIM "Building Information Modeling - in italiano Modellizzazione delle Informazioni di Costruzione, un metodo per l'ottimizzazione della pianificazione, realizzazione e gestione di costruzioni tramite aiuto di un software. Dal 02/01/2019 è in vigore l'obbligo all'utilizzo del BIM per le opere pubbliche di importo pari o superiore a 100 milioni di euro; successivamente tutte le opere dovranno essere progettate con tale modello ed è inoltre prevista l'attuazione di un piano di formazione del Personale.

Abbiamo infine sollecitato la risoluzione delle problematiche per il decreto per l'erogazione degli incentivi al personale tecnico di cui all'art.113 del codice degli appalti, l'emanazione di un nuovo decreto riguardante l'individuazione dei datori di lavoro che, in particolare nel settore trasporti, presenta anomalie e disfunzioni individuando datori di lavoro differenti da chi ha la potestà di spesa, il chiarimento definitivo da parte del MEF in relazione all'ipotesi di accordo per le progressioni orizzontali tra le fasce economiche.

Il Capo di Gabinetto ha raccolto tutte le osservazioni ed ha chiuso la riunione comunicando che terrà conto delle indicazioni pervenute.

FP CGIL
Camardella
Sabbatella

CISL FP
De Vivo
Casamassima

UIL PA
Lichinchi
Carino