



Roma, 27 settembre 2021

Gent.le Ministro delle Infrastrutture  
e della mobilità sostenibili  
dott. Enrico Giovannini

Al Capo della Segreteria  
Dott. Andrea Tardiola

Al Capo di Gabinetto  
Dott. Stancanelli

Al Direttore del Personale  
Dott. Massimo Provinciali

Oggetto: Osservazioni Decreto di Il livello

In principio Le facciamo presente lo stato delle **relazioni sindacali** all'interno di questo Ministero. Al netto di quanto previsto dalle norme e dai contratti (che pure dovrebbero dettare i tempi e i modi del nostro interloquire), è dall'8 giugno scorso che noi non abbiamo avuto alcuna convocazione su questioni che sono oggetto di contrattazione, confronto o informativa. Ci importa il giusto individuare le responsabilità: epperò non si può sottacere che in questi mesi si è andati a vista provando a trovare soluzioni, a volte anche fantasiose, rispetto ai problemi che si prospettavano, interfacciando con un ufficio i cui dirigenti, lo vogliamo sottolineare, sono sempre stati disponibili ad avviare ad una mancanza che ha reso particolarmente faticosa la fase che abbiamo trascorso. E che però, ci consenta la franchezza, ha fatto sedimentare problemi che sono all'ordine del giorno e di cui avremmo dovuto – vista l'urgenza – già averne discusso. A tal proposito, appena venuti a conoscenza della nomina del nuovo Direttore del Personale, abbiamo inviato un cronoprogramma. Per questo ci attendiamo una convocazione ad horas: per rimettere sui giusti binari le relazioni sindacali, per provare a trovare, insieme, le soluzioni più idonee alle questioni che abbiamo sollevato. Per economia di tempo, Le evidenziamo le più urgenti: elezioni CPA, questione Ustif con annessa necessità, in sede di conversione del dl 121, di intervenire sulla definizione delle sedi e sulla possibilità di opzione, sistema di valutazione dei dirigenti, proroga, almeno fino al 15 ottobre, di quanto disposto dal Capo Dipartimento dott.ssa Ilaria Bramezza il 28.7.2021 sull'attuazione del lavoro agile.

Circa l'oggetto della convocazione:

Qualsiasi ragionamento sull'organizzazione non può che partire dalla constatazione che oggi abbiamo una PA generalmente intesa con un deficit strutturale di oltre 600.000 lavoratori e un'età media di circa 55 anni (la più alta d'Europa). Nello specifico del MIMS, i dati ufficiali forniti a tal proposito, sono in linea con l'assetto generale: infatti, a fronte di quanto previsto dal DPCM del 24 giugno scorso in tema di risorse umane – 7999 lavoratori - al MIMS, a fine febbraio 2021, ne erano presenti 6.429 (esattamente 1570 unità in meno di quanto il MIMS stesso preveda in dotazione organica) e ovviamente, questo dato, oggi, è molto più basso stante gli avvenuti pensionamenti intervenuti sino ad oggi. La situazione è drammatica in particolare in periferia. Mancano molte figure professionali e tutti gli uffici periferici, siano essi Provveditorati che Motorizzazioni che Capitanerie di Porto sono, per essere eufemistici, in sofferenza. Solo

---

**FEDERAZIONE LAVORATORI FUNZIONE PUBBLICA CGIL**

VIA LEOPOLDO SERRA, 31 - 00153 ROMA

Tel. +39 06 585441 | PEC: [organizzazione@pec.fpcgil.net](mailto:organizzazione@pec.fpcgil.net) | [posta@fpcgil.it](mailto:posta@fpcgil.it)



**un piano di assunzioni straordinario** potrà consentire di dotarci di nuovo personale, potendo così garantire un'elevata qualità di servizi offerti ai cittadini e affrontare la sfida del PNRR.

Nello specifico del decreto di cui all'oggetto della discussione di oggi, come organizzazione sindacale pensiamo che una PA si connoti per la vicinanza alle esigenze dei cittadini e alla capacità di dare risposte ad essi. Ne deriva, pertanto, la necessità di garantire una **maggiore presenza dell'Amministrazione sul territorio**: nel decreto presentato, invece, al netto di qualche specificità, che come OS apprezziamo, gli uffici periferici del Ministero non appaiono essere in numero adeguato. Alcuni uffici hanno dimensioni sovra regionali, con evidente difficoltà per i cittadini di confrontarsi con il dirigente; a questo si aggiunga anche la necessità, per quest'ultimo, di rapportarsi, sui vari tavoli istituzionali, ad amministrazioni regionali con differenti connotazioni politiche (si pensi ad esempio alle differenti valutazioni poste in essere a proposito di TPL).

Emblematico è il caso degli uffici delle **Motorizzazioni** della Basilicata, smembrati tra gli uffici di Salerno (Potenza) e Bari (Matera), degli uffici del Molise (Campobasso e Isernia) entrambi alle dipendenze di Napoli.

Altro caso emblematico è quello dell'ufficio di Arezzo, unico della Toscana associato agli uffici umbri di Perugia e Terni.

Per ovviare a ciò proponiamo il criterio della regionalizzazione (Terni con Perugia, Arezzo con Firenze, Potenza con Matera e Campobasso con Isernia).

Per altro verso, degno di attenzione anche l'ufficio di Reggio Calabria, unico ufficio dirigenziale dell'intera Calabria ("lunga" oltre 300 Km!) con conseguenti problemi di rappresentatività sul territorio da parte del dirigente incaricato, in un territorio particolarmente esposto anche a infiltrazioni criminali. Su questo aspetto specifico, fermo restando la dirigenza incardinata a Reggio Calabria, proponiamo un'ulteriore dirigenza incardinata in altra provincia.

Da ultimo evidenziamo il caso del Lazio: pensare che un solo dirigente possa avere la responsabilità di coordinare Roma e le altre province, non tiene conto della complessità del territorio dal punto di vista istituzionale (Roma Capitale) e dal punto di vista dell'utenza (a Roma abitano circa tre milioni di persone). Meglio sarebbe, a nostro modo di vedere, intervenire con almeno una dirigenza specifica su Roma.

Va, invece, salutato positivamente il fatto che si sia proceduto, nel senso auspicato da questa OS, alla regionalizzazione delle dirigenze afferenti la DGT Nord Ovest (Lombardia, Liguria e Piemonte).

Per quanto riguarda il ramo **infrastrutture**: nella bozza di decreto di II livello, che si propone, accogliamo favorevolmente lo sdoppiamento dell'ufficio tecnico-amministrativo della sede coordinata di Genova in due uffici dirigenziali, uno tecnico e uno amministrativo, ma non comprendiamo perché si tiene un comportamento esattamente inverso a L'Aquila, i cui uffici, sempre tecnico e amministrativo, si fondono in un unico ufficio che ha entrambe le competenze. Questo accade in un'area geografica che è ancora impegnata nella ricostruzione dei danni del sisma del 2009. Lo stesso rileva a Bolzano a cui viene accorpata la sede di Trento; scelta incomprensibile visto che si tratta di due province autonome.

Non sono presenti nel decreto le **Capitanerie di Porto**, come uffici periferici del Mims - veri e propri figli di un dio minore. Ricordiamo che, all'interno di esse, opera circa il 10% dei lavoratori del Mims, svolgendo, in sede decentrata, funzioni e compiti del Dipartimento per la mobilità sostenibile. Continuiamo a ritenere necessario il riconoscimento di questi uffici all'interno del Decreto e pertanto ne chiediamo la modifica in tal senso.



A tutto ciò fa da contraltare qualche Direzione Generale del Ministero, dalla quale dipendono un numero apparentemente esagerato di divisioni. Giusto un esempio: La D.G. per le strade e le autostrade, forse sull'onda emotiva di quanto accaduto a Genova, conta ben 12 divisioni, alcune delle quali, a nostro parere, potrebbero essere accorpate, liberando qualche posizione dirigenziale da destinare alla periferia. Leggendo, per esempio, le competenze delle divisioni 9 (Analisi investimenti) e 10 (analisi esecuzione degli investimenti) non si può non pensare ad una possibile unificazione.

Vi è una evidente sperequazione rispetto ai compiti individuati in capo ad un dirigente di seconda fascia presente nei grandi palazzi di Roma e i compiti assegnati a un dirigente di prima o di seconda fascia che agisce sul territorio.

Per quanto suddetto, ritenendo che la funzione pubblica dell'amministrazione vada resa, in particolare, in prossimità dei cittadini, noi pensiamo che si debba procedere ad un riequilibrio, nel senso del territorio, rispetto agli uffici sedi di dirigenza.

A ciò si aggiunge la circostanza che vede **molti uffici dirigenziali sul territorio non assegnati**. Occorrerebbe destinare i pochi incarichi con comma 6, articolo 19, del D.Lgs.165/2001, alla copertura delle posizioni dirigenziali negli uffici territoriali, potendo, più efficacemente, coprire le posizioni vacanti a livello centrale con incarichi ad interim, sicuramente meglio gestibili dal singolo dirigente incaricato.

Per quanto riguarda le attività degli **uffici ispettivi territoriali** sembra non essere cambiato molto rispetto al Decreto 346/2014. Le sedi dei 4 "Uffici Ispettivi Territoriali" (Genova, Bologna, Roma e Catania) e delle 5 sezioni sul territorio da essi dipendenti (Milano, Venezia, Bolzano, Torino e Pescara/Ancona) restano invariate e sembra siano pensate in assonanza con la distribuzione della sola rete autostradale. Si viene così a creare l'evidente paradosso che una ristrutturazione del MIMS che ha il PNRR quale motore e che dunque dovrebbe potenziare i controlli dove maggiori sono le criticità infrastrutturali di settore presenti e prevedibili (senza dubbio la rete stradale del SUD Italia) nasce priva di alcuna struttura ministeriale ispettiva operativa tra Roma e Catania, lasciando così l'intera rete stradale del sud affidata in gestione all'ANAS, verso cui sono indirizzate vasta mole di risorse strategiche, di fatto priva di una vigilanza tecnico-operativa da parte dello Stato.

La Coordinatrice nazionale Mims  
Carmen Sabbatella

Fp Cgil Mims Dirigenza  
Umberto Volpe

per la Fp Cgil Nazionale  
Paolo Camardella