



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

## **Relazione sullo schema di regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è stato istituito in data 12 giugno 2001 all'atto dell'insediamento del primo Governo successivo alla data di entrata in vigore del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300 recante la "riforma dell'organizzazione del Governo a norma dell'art.11 della legge 15 marzo 1997, n.59.

Nell'attuale Dicastero risultano accorpate le competenze dei soppressi Ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione. Quest'ultimo risultava già frutto dell'accorpamento tra il precedente Ministero dei trasporti e quello della Marina mercantile.

Con D.P.R. 26 marzo 2001, n.177, in vigore dalla stessa data, si è provveduto a regolamentare l'organizzazione del Ministero contestualmente all'intervenuta istituzione. Tale atto regolamentare, in sede di prima attuazione, ha avuto specifico riguardo alla disciplina organizzativa dell'Amministrazione centrale con riferimento all'istituzione dei dipartimenti e delle direzioni generali, all'individuazione delle relative competenze ed alla dotazione organica complessiva.

La complessità e la molteplicità delle attribuzioni conferite al Ministero per effetto della riforma testè citata ha indotto il Legislatore a sottoporre a verifica l'assetto organizzativo anche al fine di riordinare la struttura decentrata per adeguarla alle nuove dimensioni funzionali e logistiche nel frattempo delineatesi.

Per tali motivi, con decreto legislativo n.152 del 2003, sono state arretrate importanti modifiche al precedente d.lgs. n.300 del 1999 ed in particolare all'art. 42, in tema di aree funzionali e all'art.43, in tema di organizzazione centrale e decentrata.

Tra le novità di maggior rilievo, occorre annoverare l'introduzione di alcune importanti competenze relative alle politiche infrastrutturali e trasportistiche, la riduzione del numero delle direzioni generali in sede centrale e l'istituzione dei Servizi integrati infrastrutture e trasporti (SIIT) quali organi decentrati del Ministero. Con i SIIT si è concretizzata l'intenzione di unificare, in ambito territoriale definito, i numerosi uffici decentrati e periferici derivanti



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

dalle pregresse Amministrazioni al fine di rendere omogenea ed organica la trattazione delle materie di competenza.

Lo schema di regolamento che si sottopone ora all'esame di codesto illustre Consesso dà attuazione alle disposizioni recate dal predetto decreto legislativo ed, in particolare, alle disposizioni di cui ai commi 2-quinquies e 2-septies dell'articolo 43 del d.lgs. n.300/99, come novellato, che per economia di produzione sono state univocamente considerate.

Lo schema di regolamento disciplina tre aspetti di prima importanza, quali:

1. gli ambiti delle aree funzionali;
2. l'articolazione dei quattro dipartimenti di cui si compone la struttura in direzioni generali ridotte da n.19 a n.16 rispetto alla previsione del precedente DPR n. 177 del 2001;
3. la struttura organizzativa e funzionale dei SIIT e la loro articolazione territoriale.

Il provvedimento si compone di 5 Capi.

Il primo è relativo all'organizzazione del Ministero. In esso è regolamentata la struttura centrale e decentrata nonché la Conferenza permanente dei Capi dipartimento.

L'articolo 1 descrive la struttura organizzativa del Dicastero. Il comma 2 dà conto della conferma dei quattro precedenti Dipartimenti e della riduzione da 19 a 16 del numero delle direzioni generali ivi incardinate. La denominazione di tre dipartimenti su quattro è variata per renderla più aderente sia al modello organizzativo recato dal regolamento in esame sia alle novelle attribuzioni conferite.

Il comma 3, in aderenza alla previsione recata dal nuovo comma 2 dell'art.43 citato, provvede all'istituzione di quattro uffici di funzioni di livello dirigenziale generale, cui sono preposti, ai sensi dell'art.19, comma 4 del decreto legislativo n.165 del 2001, dirigenti generali da collocare in posizione di supporto al Capo Dipartimento in ragione dei gravosi compiti ad esso attribuiti.

Come precisato nel primo periodo del successivo comma 4, tali uffici supportano il Capo dipartimento provvedendo al coordinamento di singole attività di volta in volta assegnate dal rispettivo Capo dipartimento od assolvendo ulteriori incarichi.

Il secondo periodo del richiamato comma 4 individua, già nella sede che ci occupa, uno specifico compito da attribuirsi all'ufficio collocato in posizione di supporto al Capo dipartimento per i trasporti terrestri. Tale determinazione ha avuto origine dalla necessità di dare una prima, ancorché parziale, attuazione alle previsioni recate dal decreto legislativo 8



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

luglio 2003, n.188 recante l'attuazione delle direttive comunitarie in materia ferroviaria. Stante il breve lasso di tempo trascorso dall'emanazione del provvedimento ora citato e fatta salva ogni futura e più ampia regolamentazione organizzativa degli uffici deputati alla trattazione della complessa materia, si è ritenuto di costituire, nell'ambito della struttura ministeriale, un primo nucleo funzionale esercitante le attività di regolazione e vigilanza sulla concorrenza nei mercati dei servizi ferroviari, la cui competenza è stata attribuita a questo Ministero dall'art.37 della norma citata, e di allocarlo nel dipartimento pertinente per materia.

Nel secondo periodo del comma 3 dell'art.1 in questione, si dà atto della avvenuta individuazione, nell'ambito della dotazione organica complessiva, senza maggiori oneri, di quattro incarichi di consulenza, studio e ricerca da conferire ai sensi dell'art.19, comma 10 del d.lgs. n.165 del 2001. Anche in questo caso, si è reputato opportuno attribuire, da subito, specifiche competenze a due degli incarichi testè citati, relativamente al coordinamento ed monitoraggio delle politiche sulla sicurezza dei trasporti e delle infrastrutture e alla attuazione delle politiche culturali connesse alla realizzazione delle infrastrutture. La scelta di individuare nell'ambito del provvedimento normativo l'oggetto dell'incarico conferito, scelta che può apparire statica e non conforme alla natura ed alla tipologia degli incarichi in questione, risponde, al contrario, proprio alla volontà di rendere talune attribuzioni strategiche nell'ambito dell'attività del Ministero. In tal modo, si ritiene di poter creare per tali delicate questioni, uno strumento di raccordo tra le strutture deputate all'espletamento delle competenze di gestione e l'Organo politico, garantendo un monitoraggio costante dello stato di attuazione delle politiche di settore.

Il comma 5 da conto della istituzione dei SIIT quali organi decentrati del Ministero e ne ribadisce l'articolazione in due settori organici relativi all'area delle infrastrutture e dei trasporti.

Il successivo comma 6 ripete la precedente analoga disposizione contenuta nel dpr n.177 del 2001 relativamente al rapporto funzionale tra il Ministro ed il Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto per le attività di competenza.

L'articolo 2 conferma nell'attuale assetto la Conferenza permanente dei capi dei dipartimenti, quale organismo che si è ritenuto tuttora necessario per garantire il coordinamento gestionale ed operativo dei profili comuni ai dipartimenti. La Conferenza funge anche da strumento di raccordo operativo tra la struttura e l'Organo politico per



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

assicurare il coordinamento strategico delle linee di indirizzo. Nel corpo dell'articolo, sono previste le condizioni e le modalità di integrazione della composizione della Conferenza per la trattazione di specifiche questioni. Il comma 3, infine, ribadisce la natura trasversale delle funzioni svolte dalla Direzione generale per il personale, il bilancio ed i servizi generali e della Direzione generale per i sistemi informativi e statistici.

Il capo secondo definisce le attribuzioni dei dipartimenti.

L'articolo 3, in particolare, si occupa di individuare le aree funzionali nell'ambito delle quali si esplica l'attività dei dipartimenti. Nella ripartizione delle competenze, sono state tenute nel debito conto le previsioni recate dall'articolo 1 del decreto legislativo n.152 del 2003.

Per l'effetto, si è optato per una suddivisione funzionale che, per rispondere a logiche di coesione e coerenza interna, consentisse di concentrare ed allocare in modo logico, organico ed efficace le nuove funzioni contemplate dalle lettere d-ter) e d-quater) del citato articolo 1, per come incardinate tra le competenze già attribuite ai dipartimenti.

In tal senso, sono state attribuite al Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale, i servizi generali le attività inerenti la programmazione delle politiche di settore ed al Dipartimento per le infrastrutture e l'edilizia l'attuazione di tali politiche, definendo i rispettivi ambiti di operatività.

L'ulteriore nuovo profilo recato dalla lettera d-bis), inerente la sicurezza e la regolazione tecnica, pur conservando la natura trasversale a tutte le attività del Dicastero, è stato principalmente attribuito sia al Dipartimento per la navigazione ed il trasporto marittimo ed aereo sia a quello per i trasporti terrestri, secondo le rispettive competenze.

Vale, inoltre, sottolineare la previsione comune per effetto della quale ciascun dipartimento svolge compiti di indirizzo coordinamento, monitoraggio e verifica dell'attività dei SIIT per le materie di rispettiva competenza. Tale disposizione si è resa necessaria sia con riferimento alla varietà e molteplicità delle materie trattate in sede decentrata - per le quali una attività di indirizzo e coordinamento funzionale è da ritenere assolutamente indispensabile - sia in ragione dell'attuale modello di ripartizione delle risorse finanziarie per effetto del quale gli uffici decentrati, in qualità di centri di costo, afferiscono ai centri di responsabilità-dipartimento competenti per materia. Tale modello è stato sostanzialmente confermato nel presente regolamento.



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Il Capo terzo provvede alla articolazione dei dipartimenti ed alla individuazione delle rispettive direzioni generali.

L'articolo 4 si occupa del Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali. Esso è principalmente connotato da due principali linee di attività: l'una dedicata alle politiche di programmazione e sviluppo del territorio (direzioni per le reti, per lo sviluppo del territorio, per la programmazione ed i programmi europei); l'altra inerente allo svolgimento dei servizi comuni (direzioni per il personale, il bilancio e i servizi generali e per i sistemi informativi e statistici). Rispetto alla precedente organizzazione, si è ritenuto di accorpate, per affinità di materia, la direzione per la programmazione con quella dei programmi europei, tenuto anche conto del fatto che le attività in questione, sia in materia infrastrutturale che trasportistica, oltre a presentare evidenti picchi di contiguità e di complementarietà, devono riferirsi necessariamente ai vincoli derivanti dalle analoghe politiche attuate in sede comunitaria. Ulteriormente, è stato dato maggiore risalto alle attività connesse allo sviluppo del territorio ed alle trasformazioni territoriali tramite l'istituzione della direzione per le politiche dello sviluppo del territorio. Infine, la direzione per i sistemi informativi e statistici è stata più propriamente allocata nell'ambito del dipartimento in parola al fine di creare un polo unico attinente all'espletamento dei servizi generali, in linea anche con la previsione di cui al comma 3 dell'art.2 del testo in esame.

L'articolo 5 ha specifico riguardo al Dipartimento per le infrastrutture e l'edilizia. Tra le novità di maggior rilievo, occorre annoverare il trasferimento delle attività di attuazione delle politiche abitative nell'ambito della direzione per l'edilizia residenziale e le politiche urbane ed abitative. Tale direzione ha, inoltre, recepito anche le competenze afferenti alla lotta contro l'abusivismo edilizio. In sostanza, si è inteso unificare, nell'ambito della medesima unità gestionale, tutti i compiti relativi all'attuazione di tali politiche, con riferimento sia ai programmi di assetto e riqualificazione urbana sia al momento preventivo e patologico dell'abusivismo. Assume sicuro rilievo anche la riconferma della direzione per la regolazione dei lavori pubblici. In effetti, nell'attuale fase storica di profonde trasformazioni del settore infrastrutturale e della relativa normativa, nell'ottica anche dell'azione di Governo mirata alla realizzazione delle grandi opere, è apparso indispensabile dotarsi di uno strumento di regolazione che consenta di tenere il passo con i mutamenti socioeconomici del comparto, al fine di individuare e sanare i vulnus normativi



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

determinatisi, pur nel rispetto del riparto delle competenze con altri organismi istituzionali di settore.

Si precisa che, per mero errore materiale, all'art. 5, comma 3, lett.a) si è omesso di considerare le Capitanerie di Porto tra i soggetti destinatari degli interventi di cui all'art.30 della legge 1° agosto 2002, n.166 di competenza della Direzione generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali.

L'articolo 6 tratta del Dipartimento per la navigazione ed il trasporto marittimo ed aereo. Tale dipartimento ha mantenute inalterate le competenze già assegnate nel precedente regolamento di organizzazione. Sono state riconfermate le tre direzioni che lo compongono ed è stata fatta salva la competenza degli enti di comparto nel settore della aviazione civile.

L'articolo 7 disciplina l'assetto organizzativo e funzionale del Dipartimento per i trasporti terrestri. Con la sola eccezione della direzione per i sistemi informativi e statistici, di cui si è già detto, non è stata variata la composizione del Dipartimento rispetto al precedente assetto. Sotto il profilo funzionale, si è provveduto ad adeguare le competenze delle singole direzioni alle novità normative nel frattempo emerse per come derivanti anche dal rispetto delle direttive comunitarie. E' stato, altresì, esaltato il profilo della sicurezza anche tecnica della circolazione su strada e su ferro in aderenza alla politica governativa particolarmente attenta sulla questione.

L'articolo 8, infine, definisce le attività di competenza del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto. Anche in questo caso non si registrano variazioni rispetto al precedente modello.

Il Capo quattro concerne l'apparato organizzativo dell'Amministrazione decentrata.

Con le disposizioni recate dagli articoli 9, 10 e 11 si soddisfa l'indilazionabile esigenza di riassetto la struttura territoriale del Ministero che, tuttora, si fonda sui precedenti modelli organizzativi. La filosofia di riassetto, sottesa al provvedimento in esame, tende ad unificare, per materia, nella medesima unità gestionale, tutti i servizi resi in ambito locale dalle strutture preesistenti.

L'articolo 9 provvede, in primo luogo, alla articolazione territoriale dei SIIT. Tale articolazione è, principalmente, effettuata, in aderenza alla previsione legislativa, per aree sovraregionali ritenute omogenee, la cui individuazione è il frutto di una obiettiva ponderazione degli elementi di carattere storico, culturale e socioeconomico, oltrechè



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

organizzativo, presenti. Si è optato per una soluzione monoregionale solo con riferimento alla Regione Lombardia ed alla Regione Sardegna.

Nel primo caso, si è considerato l'amplessimo bacino di utenza di riferimento, valutato in rapporto all'entità della popolazione presente ed al conseguente tessuto produttivo. Nel secondo caso, hanno prevalso ragioni di ordine logistico se rapportate alle conseguenze ed alle difficoltà operative che avrebbe determinato l'accorpamento della Regione Sardegna con qualsiasi altra Regione. Non ultimi, sono intervenuti motivi di raccordo con la ripartizione territoriale ipotizzata nella realizzazione delle grandi infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici di cui alla legge 21 dicembre 2001, n.443.

Nei successivi commi 2 e 3 si provvede a denominare i settori organici dei SIIT ed a individuare le figure dirigenziali e le relative modalità di nomina.

Data la rilevanza dell'argomento, il comma 4 concerne le attribuzioni del Direttore del settore infrastrutture del SIIT per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia in materia di salvaguardia della città di Venezia e della sua laguna. A tale dirigente, come nel passato, per conservare inalterata la valenza di un organismo che ha lontanissime origini storiche ed è ben radicato nell'assetto amministrativo lagunare, sono state, altresì attribuite le funzioni di Presidente del Magistrato alle Acque.

Il comma 5 del citato articolo 9 disciplina poteri e funzioni del direttore generale del SIIT per il Lazio e per l'Abruzzo. Com'è noto, il decreto legislativo n.152 del 2003 ha previsto per tale soggetto le modalità di nomina stabilite dall'art.19, comma 3 del d.lgs n.165 del 2001.

E' da ritenere che il Legislatore abbia voluto conferire a tale soggetto un rilievo soggettivo di rango superiore in considerazione del ruolo svolto dal medesimo, soprattutto nel settore infrastrutture, nei confronti dei massimi organi istituzionali aventi sede nella città di Roma. Tale superiore condizione, non seguita da ulteriori precisazioni dispositive nella fonte delegata, ha però portato in questa sede a talune conclusioni che discendono da una lettura sistematica e sostanziale della norma e che hanno motivato il contenuto dell'articolato in questione.

I SIIT, per espressa disposizione normativa, come sopra detto, sono articolati in due settori, rispettivamente relativi all'area infrastrutture e all'area trasporti : tale previsione è recata dal secondo periodo del comma 2-ter dell'art.43, introdotto dal decreto legislativo n.152/03, e si ritiene che, per il fatto di essere espressa in termini generali, debba applicarsi a tutti i SIIT, ivi compreso, dunque, quello per il Lazio e l'Abruzzo. Lo stesso comma



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

stabilisce anche le modalità di nomina dei dirigenti preposti ai settori organici dei SIIT (art.19, comma 4 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n.165) ai quali viene riconosciuto il rango di uffici di livello dirigenziale generale. Nel SIIT per il Lazio e l'Abruzzo, su tale impostazione organizzativa, impatta la preposizione di un terzo soggetto di rango superiore che, per comodità, definiremo Direttore generale (art.9 comma 5), sulle cui funzioni il decreto legislativo 152/03 nulla dispone. In tal senso, si ritiene che, in virtù del comma 2-quinquies dell'art.43, la presente sede regolamentare debba occuparsi anche di provvedere alla struttura organizzativa e funzionale del SIIT Lazio e Abruzzo tenendo in conto la realtà oggettiva del futuro assetto, cioè la co-presenza di un Direttore generale e di due Direttori di settore. Poiché il novero delle attribuzioni funzionali dei dirigenti preposti ad uffici di livello dirigenziale generale (Settori dei SIIT) è ben definito dalla previsione dell'art.16 del d.lgs. n.165/01, il ruolo del Direttore generale risulta minato alla radice qualora ad esso non fossero attribuiti compiti diversi rispetto a quelli tipicamente di gestione imputabili ai Direttori di settore. Tali compiti, per ovvia conseguenza, non potrebbero non essere adeguati proprio a quel profilo soggettivo di rango superiore che il Legislatore ha conferito al Direttore generale. Nello schema di regolamento in esame, pertanto, pur nella consapevolezza e nel rispetto del limite numerico stabilito dal primo comma dell'art.43 del d.lgs n.300/99, le funzioni soggettive da attribuire al Direttore generale sono state mutate dall'art.5 comma 5 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n.300, avvalendosi di quanto disposto dall'art.16, comma 5 del citato decreto legislativo 30 marzo 2001, n.165 in base al quale i compiti e i poteri di dirigenti, comunque denominati, con funzioni di coordinamento di uffici di livello dirigenziale generale sono definiti con gli ordinamenti delle pubbliche amministrazioni. E, in questo specifico caso, si ritiene che al predetto Direttore generale, nel silenzio della norma primaria e per le considerazioni sopraesposte, possano ben essere assegnati compiti e poteri specifici attinenti alla realtà istituzionale cui si riferisce.

Diversamente argomentando, sarebbe disattesa la volontà del Legislatore, così chiaramente manifestata nei termini sopra riportati, riconducendo il predetto Direttore generale ad un ruolo indefinito e, forse, indefinibile nell'ambito della costruzione organizzativa delineata dal decreto legislativo n.152 del 2003.

L'ultimo periodo del più volte citato comma 5 dell'art.9 attribuisce all'ufficio del Direttore generale del SIIT Lazio e Abruzzo la dignità di centro di responsabilità amministrativa ai



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

sensi dell'art.3 della legge 7 agosto 1997, n.279. Nella visione ipotizzata, ad esso afferiscono i relativi Settori organici quali centro di costo.

Tale impostazione si incardina nelle considerazioni testè espresse quale logico corollario del potere di allocazione delle risorse finanziarie assegnato al Direttore generale del SIIT dalla lettera b) del comma 5. Anche in questo caso, pur avendo contezza delle norme che regolano l'istituzione dei centri di responsabilità amministrativa e degli uffici cui si attribuiscono tali funzioni, la decisione presa trae spunto dalla lettura sistematica e sostanziale della norma in esame secondo cui il SIIT per il Lazio e l'Abruzzo e, per esso, il suo Direttore generale devono considerarsi entità autonoma all'interno della struttura, dotati di autonomi poteri di direzione. Supporto normativo alla determinazione assunta sembra altresì recare la disposizione di cui all'art.18, comma 9 della legge 27 dicembre 2002, n. 290 in base al quale, per l'attuazione dei provvedimenti di riordino, qual'è quello in esame, il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad individuare centri di responsabilità amministrativa. In tale direzione si muove la disposizione di cui all'art.16 comma 5 del provvedimento in esame.

Il comma 6 del richiamato articolo 9 completa la struttura contabile dell'organizzazione decentrata prevedendo l'elezione dei settori organici dei SIIT a centri di costo afferenti ai dipartimenti competenti per materia.

L'articolo 10 individua per ciascun Settore organico del SIIT le rispettive competenze. Tali attribuzioni mutuano da un lato quelle già svolte dai Provveditorati regionali alle opere pubbliche e dagli uffici del genio civile per le opere marittime; dall'altro quelle assolve dagli Uffici provinciali della motorizzazione, dai centri prova autoveicoli e dagli Uffici dei sistemi di trasporto ad impianti fissi. In entrambi i casi si provvede a far salve le disposizioni recate dal decreto legislativo 31 marzo 1998 n.112. Le funzioni assorbono sostanzialmente tutte le competenze del Ministero in sede decentrata in linea con la previsione normativa contenuta nel quarto ed ultimo periodo del citato comma 2-ter dell'art.43.

Si precisa che tra le attività del Settore trasporti del SIIT, quelle relative alla navigazione (art.10, punto 2, lett.f) devono intendersi riferite alla sola navigazione interna al fine di non intaccare le analoghe competenze del Corpo delle Capitanerie di Porto secondo quanto disposto dall'art.18 del Codice della navigazione.

L'articolo 11 detta disposizioni di organizzazione e di prima attuazione.



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Nel primo comma, si ribadiscono i criteri di carattere generale che sottendono all'organizzazione dei SIIT. In particolare, anche per i futuri atti di organizzazione di livello secondario o subordinato, si stabilisce quale corollario imprescindibile il principio dell'integrazione e cooperazione tra uffici del medesimo ambito territoriale. Proprio in ragione della molteplicità e varietà dei servizi resi all'utenza in sede locale, l'applicazione pratica di tale principio, da recepire anche negli atti di organizzazione interna, consentirà di migliorare la qualità delle prestazioni tendendo ad un migliore funzionamento complessivo del Ministero, come raccomandato dal comma 2-quinquies del citato art.43.

Il comma 2 provvede ad una prima sistemazione logistica degli uffici, valida soprattutto per i SIIT sovraregionali, stabilendo che ciascun settore dei SIIT abbia sede presso i capoluoghi di Regione. Sarebbe, infatti, impensabile che utenti di un settore di una determinata regione fossero costretti a recarsi presso il capoluogo di regione diversa. Tale primigenia impostazione potrà essere variata in seguito con provvedimenti ministeriali di natura non regolamentare.

Tra le difficoltà principali di ordine organizzativo registrate in sede di predisposizione del provvedimento in esame va evidenziata proprio quella relativa alla presenza di strutture doppie nello stesso ambito territoriale previsto per i SIIT sovraregionali, sia con riferimento agli uffici dell'Amministrazione sia rispetto agli organi collegiali ivi operanti. Per questo, si è ritenuto di introdurre una norma (comma 5) volta ad assicurare continuità all'azione amministrativa ed ulteriori due disposizioni (commi 3 e 4) che rinviano a successivi decreti ministeriali il compito di provvedere all'unificazione di uffici ed organismi esercitanti la medesima attività. Con specifico riferimento al comma 4, occorre promuovere alcune considerazioni. Il riassetto degli organismi collegiali, operanti in sede decentrata, presenta problemi di particolare complessità soprattutto nell'attuale fase di ri-avvio dell'assetto organizzativo del Ministero. Le normative di riferimento di tali organismi, infatti, risultano superate in quanto riferite ai precedenti Ministeri, ora accorpati, ed ai relativi modelli organizzativi. In sostanza, aspetti di natura funzionale di tali organismi ovvero di composizione collegiale andrebbero adattati all'attuale realtà. Inoltre, l'accorpamento sovraregionale dei SIIT, come sopra detto, ha determinato, per lo stesso settore o per la stessa materia (si pensi al Comitato Tecnico amministrativo che siede presso i Provveditorati alle opere pubbliche), la coesistenza di un doppio organismo pur se afferente a regioni diverse. In tal senso una compiuta riorganizzazione nella presente sede regolamentare



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

soffrirebbe l'assenza del supporto esperienziale derivante dalla sperimentazione dell'assetto organizzativo oggi in discussione che, è bene precisare, ha caratteristiche senz'altro innovative se riferite ai precedenti modelli dei Ministeri accorpati. Per tali motivi, pur nella consapevolezza degli ambiti di estensione della delega regolamentare che si esaurisce all'atto sottoposto a parere, si è ritenuto di affidare a successivi decreti ministeriali la definizione delle concrete modalità di organizzazione e convocazione sul territorio di siffatti organismi, fissando, sin d'ora, taluni principi cardine quali il rispetto del principio di rappresentatività delle componenti territorialmente interessate e la possibilità di articolare i collegi per ambiti territoriali e per materia.

Il comma 8 provvede poi all'istituzione della Conferenza permanente dei Direttori dei settori organici dei SIIT. Analogo organismo, com'è noto, era stato già previsto per i Capi dipartimento in sede di regolamentazione dell'Amministrazione centrale intervenuta con dpr n.177/01. Allo stesso modo, si è ritenuto di istituire il medesimo organismo in sede decentrata perchè possa costituire valido strumento di riferimento per l'Organo politico. Tale conferenza ha esclusivamente funzioni di natura consultiva, propositiva e di coordinamento al fine di omogeneizzare sul territorio le diverse attività da svolgere soprattutto in termini di servizio all'utenza. In ragione del richiamato profilo soggettivo di rango superiore attribuito al direttore generale del SIIT per il Lazio e l'Abruzzo, è stato attribuito a tale soggetto il compito di presiedere la citata Conferenza.

Il quinto ed ultimo Capo detta disposizioni sulla dotazione organica e norme finali.

Nell'art.12 viene fissata la dotazione organica del Ministero in applicazione delle disposizioni recate dall'art.34 commi 1 e 2 della legge 27 dicembre 2002, n.289. La dotazione del personale di livello dirigenziale generale non ha subito modificazioni rispetto alla previsione di cui alla tabella A allegata al precedente regolamento di organizzazione n.177 del 2001.

L'analogia dotazione del personale dirigente di livello non generale è stata ridotta di due unità in applicazione della disposizione recata dall'art.43 comma 2, come novellato.

L'articolo 13 modifica, al comma 1, la previsione di cui all'art.5, comma 4, del dpr n.320 del 2001 prevedendo, presso il Servizio di controllo interno, l'istituzione di un ufficio di funzione di livello dirigenziale generale allineando il Dicastero alle analoghe previsioni regolamentari degli altri Ministeri.



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Con l'articolo 15 si provvede ad abrogare il precedente regolamento di organizzazione di cui al Decreto del Presidente della Repubblica 26 marzo 2001, n.177 nonché le disposizioni ulteriormente incompatibili.

Il terzo comma estende l'istituto della Cassa di previdenza ed assistenza, costituita tra gli ex dipendenti della motorizzazione civile, a tutto il personale proveniente dai soppressi Ministeri.

L'articolo 16 si propone di assicurare la continuità dell'azione amministrativa sino alla piena operatività delle disposizioni del provvedimento in esame. In particolare, il comma 5, considerato quanto disposto dal citato art.18, comma 9 della legge 27 dicembre 2002, n.290, consente al Ministro dell'economia e delle finanze di apportare conseguenti variazioni di bilancio pur nei termini ammessi dalla vigente normativa giuscontabilistica.

L'articolo 17 fissa l'entrata in vigore.



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

## **Schema di regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**

### **Relazione tecnica**

L'attuazione dello schema di regolamento di riforma dell'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non comporterà nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, nel rispetto del principio dell'invarianza della spesa.

A riprova, sono state predisposte le unite tabelle e si forniscono, di seguito, brevi indicazioni esplicative.

La dotazione organica complessiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è stata determinata dal D.P.R. 177/2001 quale semplice sommatoria delle rispettive dotazioni dei Ministeri soppressi ivi confluiti, nonché delle altre strutture accorpate ai sensi dell'art.10, comma 1 lett. d) e comma 5 del D.Lgs. 303/1999 (*Commissione Reggio Calabria - Ufficio per Roma capitale e grandi eventi*) provenienti dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Peraltro, ai sensi dell'art. 9 - comma 4 - ultimo periodo - del D.P.R. 177/2001, "*prima della costituzione del ruolo unico, sono comunque portati a compimento i processi di riqualificazione previsti dal Contratto collettivo nazionale di lavoro del personale dei soppressi Ministeri*".

A tale scopo, separatamente e ad esclusione delle ulteriori strutture accorpate in quanto provenienti da altre Amministrazioni, si è proceduto - successivamente all'emanazione del suddetto D.P.R. - alla rideterminazione delle piante organiche dei soppressi Ministeri dei Lavori Pubblici (*con D.P.C.M. 28.12.2001*) e dei Trasporti e della Navigazione (*con D.P.C.M. 22.05.2002*).



# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Inoltre, va precisato che il D.P.C.M. 28.12.2001 relativo al personale ex Lavori Pubblici è stato adottato **prima** dell'emanazione dei provvedimenti di trasferimento del Personale alle Regioni ed Enti Locali in attuazione del D.Lgs. 112/1998 (e *pertanto dallo stesso deve essere scorporato il contingente trasferito*), mentre il D.P.C.M. 22.05.2002, relativo al personale ex Trasporti e Navigazione, è stato emanato **dopo** l'attuazione delle norme sul federalismo amministrativo (e *pertanto dallo stesso non deve essere scorporato alcunché*).

E' rimasta, invece, invariata la pianta organica del personale proveniente dagli Uffici di Roma Capitale e Commissione per Reggio Calabria.

La dotazione organica dei posti dirigenziali di prima fascia è rimasta parimenti inalterata rispetto alla previsione recata dalla tabella annessa al DPR 26 marzo 2001, n.177 secondo la seguente ripartizione:

- 4 Capi Dipartimento
- 1 Direttore generale del SIIT Lazio e Abruzzo
- 1 Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici
- 6 Presidenti di sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici
- 1 Componente del Collegio di direzione del servizio di controllo interno
- 16 Direttori generali
- 20 Direttori dei SIIT
- 4 dirigenti uffici di funzioni di livello dirigenziale generale
- 4 incarichi di consulenza, studio e ricerca.

E' stato incluso, a mero titolo ricognitivo, anche l'organico dirigenziale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, pur in attesa della successiva riorganizzazione dell'Organo da effettuarsi ai sensi del comma 2-septies dell'art.43 del d.lgs.n.300 del 1999, come da ultimo modificato.

La dotazione organica dei dirigenti di seconda fascia, fissata dal medesimo DPR n.177/2001 in 321 unità, è stata determinata in 310 unità sottraendo le n.9 posizioni dirigenziali in corso di trasferimento all'AIPO e le n. 2 posizioni soppresse ai sensi dell'articolo 2, comma 1 del decreto legislativo n.152 del 2003.



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Pertanto, ai sensi dell'art. 34 - comma 2 - della L. 289/2002, la sola componente che, alla data del 29.09.2002, risulta variata rispetto all'organico precedentemente previsto è quella relativa ai ruoli ex Lavori Pubblici, da cui sono stati espunti i trasferimenti effettuati alle Regioni ed Enti Locali, i dipendenti ex Magistrato per il Po trasferiti all'AIPO (*Agenzia Interregionale per il Po*) e il personale della Direzione Generale per la Difesa del Suolo transitati al Ministero dell'Ambiente.

Nell'ambito del personale ex Lavori Pubblici, inoltre, è stato possibile accorpere quelli provenienti dalla Presidenza del Consiglio in quanto compatibili per funzioni svolte, inquadramento professionale nonché per trattamento economico.