

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 328

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante:
«Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»

*(Parere ai sensi dell'articolo 17, comma 4-bis, della legge 23 agosto 1988, n. 400,
e dell'articolo 13, comma 2, della legge 15 marzo 1997, n. 59)*

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 19 gennaio 2004)



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 accorpare, 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 ommesso 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'ampissimo 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.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER IL COORDINAMENTO DELLO SVILUPPO DEL TERRITORIO
PER LE POLITICHE DEL PERSONALE E GLI AFFARI GENERALI
DIREZIONE GENERALE PER LE POLITICHE DEL PERSONALE E GLI AFFARI GENERALI

VERBALE RIUNIONE CON OO.SS CONCERNENTE LO SCHEMA DI D.P.R. PER LA RIFORMA E L'ORGANIZZAZIONE DEL MINISTERO

Il giorno 31.10.2003 alle ore 10,00 le OO.SS aventi titolo sono state convocate presso la sala "Emiciclo" sita al primo piano della palazzina C della sede di via Caraci n. 36 per la riunione avente all'ordine del giorno lo schema di D.P.R. per la riforma e l'organizzazione del Ministero. Sono presenti:

per la parte pubblica:

dr.ssa Daniela BARBATO
dr.ssa Paola CALAMANI
dr.ssa NAPOLITANO
dr. Enrico TRAMAGLINO
dr. Antonio RENDA
dr. Vincenzo CINELLI
dr.ssa Daniela VINCENTI
dr. Oletta TEDALDI
dr.ssa Paola BARILE

Direttore generale Politiche del personale
Dirigente Ufficio relazioni sindacali
Consiglio Superiore Lavori Pubblici
Dipartimento II
Dipartimento III
Dipartimento I
Dipartimento IV
Direzione generale politiche del personale
Ufficio relazioni sindacali

I rappresentanti delle OO.SS risultano dagli allegati elenchi che qui si intendono riprodotti.

La dr.ssa BARBATO apre la riunione illustrando il nuovo assetto organizzativo delineato dallo schema di regolamento allegato al presente verbale (all.1) così come deliberata dal Consiglio dei Ministri e che investe, a differenza del D.P.R. 177/2001, l'Amministrazione nel suo complesso, centrale e decentrata.

In particolare, si sofferma sugli aspetti maggiormente rilevanti della nuova organizzazione quali l'estensione degli ambiti funzionali del Ministero, la riduzione del numero delle direzioni generali, la previsione di specifici incarichi per lo svolgimento di attività di rilevante preminenza nonché l'istituzione dei Servizi integrati infrastrutture e trasporti, organi decentrati del Ministero che sommano le competenze del settore trasporti e del settore lavori pubblici.

Tra le altre norme, la dr.ssa BARBATO fa esplicito riferimento alla norma che estende la Cassa di Previdenza ed Assistenza tra gli ex dipendenti della motorizzazione civile a tutto il personale del Ministero (art.15 comma 3). La copertura finanziaria di tale disposizione, prosegue la Dr.ssa Barbato, è garantita sia dall'incremento dell'importo delle tariffe che costituiscono il gettito di entrata della Cassa, sia dall'aumento delle operazioni connesse all'applicazione del nuovo codice della strada. In tal senso, si provvederà ad integrare la dotazione organica della Cassa per rispondere alle maggiori esigenze funzionali.

Tra le norme finali è previsto anche che l'attuazione del presente regolamento non comporti nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

Al termine della breve illustrazione prendono la parola i rappresentanti delle organizzazioni sindacali.

Interviene la dr.ssa PICCARDO (CIDA UNADIS) per lamentare il mancato inserimento del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici tra gli uffici dell'Amministrazione, come invece avviene per il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

La dr.ssa BARBATO replica che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici non è stato nominato in quanto il decreto legislativo 152/03 prevede per tale organo l'emanazione di uno specifico regolamento. Assicura comunque che è stato fatto cenno al Consiglio Superiore nella relazione illustrativa del provvedimento e che di esso si è tenuto conto nella predisposizione delle tabelle recanti la dotazione organica.

Prende poi la parola il dr.LEMBO (CISL-FPS) il quale esprime un giudizio di forte critica sullo schema di regolamento. In primo luogo, fa notare che le Capitanerie di Porto non risultano contemplate tra gli uffici dell'Amministrazione decentrata del Ministero e ciò contribuisce ad accuire il grave problema della definizione del ruolo e della dipendenza di detti uffici. In secondo luogo, a proposito della Conferenza permanente dei capi dei Dipartimenti di cui all'art.2, ritiene che la disposizione sia alquanto lacunosa perché non specifica gli aspetti organizzativi quali le modalità di convocazione dell'organo. Inoltre, Egli ritiene che la Direzione del personale non debba essere incardinata nel 1° Dipartimento in ragione delle specifiche funzioni trasversali da essa svolte che ne consiglierebbero una collocazione assolutamente autonoma. Ritiene non condivisibile la disposizione di cui all'art.9 comma 5 che, a suo parere, attribuisce al Direttore del SIIT del Lazio e dell'Abruzzo una posizione di eccessivo rilievo. Da ultimo solleva il problema, ancora non risolto, della perequazione delle partite stipendiali del personale di cui nel testo in esame non vi è alcuna traccia.

La dr.ssa BARBATO risponde sui vari punti evidenziati iniziando dall'osservazione relativa alle Capitanerie che sono, a suo giudizio, una realtà atipica. Al riguardo sottolinea che il Comando generale ha una dipendenza funzionale dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed una dipendenza organica dal Ministro della Difesa.

Interviene il dr.SERPICO (UIL PA) che evidenzia più dettagliatamente il problema delle Capitanerie, sostenendo la tesi che al personale civile debba essere riconosciuta autonomia operativa e funzionale rispetto a quello militare ma che, soprattutto, a tale personale debba essere garantita una idonea progressione di carriera, tale da poter acquisire anche incarichi di livello dirigenziale. Egli rileva che, a mente delle disposizioni recate dal codice della navigazione, gli uffici periferici delle Capitanerie di porto sono identificati quali uffici periferici del soppresso Ministero dei trasporti e della navigazione. In tal senso, in applicazione della norma codicistica citata, gli uffici in questione devono, a suo dire, trovare specifica disciplina nel corpo del provvedimento in esame.

La dr.ssa BARBATO afferma che effettuerà su tale problema un approfondimento. Comunica quindi, a seguito di apposita richiesta in tal senso, che, in sede di seconda deliberazione da parte del Consiglio dei Ministri, il testo potrà essere modificato a seguito di osservazioni eventualmente formulate dal Consiglio di Stato e/o dalle Commissioni parlamentari. E' questa la ragione per la quale il testo verrà inviato ai predetti Organi unitamente al verbale della riunione odierna, nel quale verranno recepite tutte le osservazioni delle organizzazioni sindacali.

La dr.ssa BARBATO continua poi a rispondere al dr. Lembo affermando, a proposito di quanto stabilito all'art.2, che le modalità di convocazione della conferenza permanente saranno specificate nel decreto ministeriale di attuazione. Ritiene comunque che ogni Capo Dipartimento possa promuovere la convocazione della conferenza ogni qualvolta lo ritenga opportuno.

Per quanto concerne poi la collocazione della Direzione Generale del Personale la dr.ssa BARBATO ricorda che l'impianto previsto dal decreto legislativo 300/99 individua due sole modalità di organizzazione del Ministero: l'assetto segretariale e quello dipartimentale. Nel primo caso le direzioni generali dipendono direttamente dal segretario generale e dal Ministro; nell'assetto dipartimentale, che è quello scelto per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le direzioni generali devono invece necessariamente essere incardinate in un Dipartimento.

Per quanto riguarda poi l'osservazione del dr.Lembo concernente la posizione del Direttore generale del SIIT del Lazio ed Abruzzo, la dr.ssa BARBATO risponde chiarendo che la norma attribuisce a tale figura una posizione di rango pari a quella di un capo Dipartimento, con funzioni di coordinamento del settore infrastrutture e del settore trasporti del solo SIIT del Lazio ed

Abruzzo. In altre parole tale soggetto espleta le funzioni connesse al rango con esclusivo riferimento alle regioni di sua competenza ed il fatto che presieda la Conferenza permanente dei Direttori dei settori organici dei SIIT assume valenza di mero coordinamento.

Prende successivamente la parola il dr. NOBILI (CGIL) per ribadire ed evidenziare che per il personale permane quale obiettivo prioritario la costituzione del ruolo unico, ma osserva altresì che tale istituzione non è attuabile in assenza dell'unificazione dei trattamenti giuridici ed economici del personale. Ritiene pertanto che il vincolo della invarianza della spesa, per come enunciato nello schema di provvedimento, sia in contrasto con l'obiettivo sopra indicato. A suo giudizio, anche l'estensione della Cassa di previdenza a tutti i dipendenti deve trovare adeguata copertura finanziaria in quanto, a fronte di un aumento di titolari, occorre un aumento di risorse per evitare un abbassamento generalizzato delle prestazioni erogate. Ulteriore critica concerne la dislocazione del personale. Al riguardo evidenzia che nell'art.12 si prevede che prima della costituzione del ruolo unico saranno portati a compimento i processi di riqualificazione del personale. Nelle more, tuttavia, è fatta salva la possibilità di utilizzare il personale nelle diverse articolazioni dipartimentali. A tale riguardo è necessario, a parere del dr. Nobili, un espresso richiamo al fatto che tutti gli atti organizzativi interni vengano adottati nel pieno rispetto del sistema di relazioni sindacali vigente. Per quanto riguarda le Capitanerie di porto e la specificità del SIIT del Lazio e dell'Abruzzo il dr. NOBILI si associa alle precedenti osservazioni.

La dr.ssa BARBATO, per quanto concerne la Cassa di previdenza, ricorda che dal 1.1.2004 ci sarà un adeguamento delle tariffe della Motorizzazione per cui non si registrerà alcun abbassamento delle prestazioni. Sul problema della perequazione ricorda tutti i tentativi già effettuati di reperire risorse e, da ultimo, l'inserimento di 60 milioni di euro nella tabella A allegata al disegno di legge finanziaria per l'anno 2004 proprio per le preminenti esigenze del Ministero e tra queste va ricompresa la perequazione dei trattamenti economici.

Interviene poi l'ing. ROSSI (FP CGIL) il quale pone l'attenzione sulla posizione dei dirigenti di seconda fascia evidenziando lo stato di disagio della categoria.

La dr.ssa BARBATO replica che anche per i dirigenti è stato esperito ogni tentativo per il reperimento delle risorse necessarie e che, sul piano fattuale, la posizione retributiva di ciascuno è rimasta invariata.

Interviene il dr. PILLA (UIL PA) secondo il quale il decreto in esame crea una indeterminatezza di funzioni. In particolare ritiene che le funzioni del direttore generale del SIIT del Lazio e Abruzzo duplichino in alcuni punti quelle dei capi Dipartimento. Ritiene che sarebbe stato preferibile istituire un Dipartimento ad hoc per il coordinamento dei SIIT. Si associa alle perplessità già evidenziate circa le Capitanerie di Porto

Prende poi la parola l'ing. IMBRICI (DIRSTAT) il quale non concorda sull'impianto del provvedimento in esame per una serie di motivazioni che farà pervenire all'amministrazione per iscritto (vedi allegato).

Interviene poi il coordinatore nazionale della RDB che si riserva anch'egli di inviare le proprie osservazioni per iscritto. Contesta, comunque, la clausola di invarianza di spesa in quanto ciò comporta, a suo parere, riversare sui dipendenti il costo dell'accorpamento. Evidenzia inoltre che le funzioni e le competenze delle varie strutture non sono definite in modo preciso.

La dr.ssa BARBATO replica che la normativa di dettaglio verrà esplicitata nel decreto ministeriale di attuazione.

Il coordinatore della RDB continua il suo intervento evidenziando l'anomala istituzione di 10 SIIT in presenza di 20 regioni. Ciò in controtendenza rispetto alle politiche ispirate al federalismo e si domanda inoltre in quale capoluogo di regione avrà sede il SIIT che accorpa più regioni. Mostra quindi preoccupazione per la mobilità del personale anche su base regionale.

La sig.ra CIPOLLA (SAMC) condivide le osservazioni dei colleghi, in particolare circa la riforma a "costo zero" e contesta la collocazione della Direzione Generale del personale nell'ambito del Dipartimento. Per quanto riguarda l'amministrazione periferica ritiene che nello schema di

regolamento non vi sia una risposta sostanziale ai problemi della periferia e, pertanto, non condivide nel merito il provvedimento presentato.

Prende la parola il dr.CROCCHIOLO (UGL) il quale condivide le osservazione delle altre organizzazioni sindacali e manifesta anch'egli preoccupazione per il futuro assetto degli uffici periferici.

Prende infine la parola il dr.LICHINCHI (UIL MCTC) per affermare che il tavolo di consultazione, ai sensi della legge 59/97, in ragione della rilevanza degli argomenti trattati, avrebbe dovuto registrare una presenza di spessore a livello politico e chiede che, comunque, venga verificata la presenza di tutta la delegazione di parte pubblica.

La dr.ssa BARBATO afferma che sono presenti tutti i rappresentanti dei Dipartimenti e del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il dr.LICHINCHI continua poi le sue osservazioni con una analisi puntuale del testo, elencando dettagliatamente le funzioni e le competenze attribuite al direttore generale del SIIT del Lazio e dell'Abruzzo di cui all'art.9. A tale riguardo fa notare che il testo usa la dizione "direttore generale" solo per quello del SIIT in questione, mentre per gli altri è indicata semplicemente la dizione "direttore". Ritiene, pertanto, che le competenze sopra elencate siano proprie di un segretario generale.

Pone poi il problema dell' organico dirigenziale che nell'ambito di quanto previsto nella tabella allegata allo schema di DPR dovrà, a suo parere, prevedere su un piano fattuale incarichi in numero uguale per quanto riguarda i dirigenti provenienti dal ruolo dell'ex Ministero dei trasporti e della navigazione e quelli provenienti dal ruolo dell'ex Ministero dei lavori pubblici.

Chiede inoltre di aumentare il personale assegnato alla Cassa di previdenza ed assistenza in previsione dell'aumento dei carichi di lavoro.Ribadisce anche il problema della perequazione dei trattamenti economici.

Ritiene infine che nell'ambito dei SIIT esiste un problema di coordinamento solo per il settore infrastrutture, mentre tale problema non esiste per il settore trasporti, le cui competenze sono incardinate in un unico Dipartimento.

Afferma pertanto che dichiarerà lo stato di agitazione del personale UIL ex motorizzazione qualora il testo non venga modificato.

La dr.ssa BARBATO replica che l'elencazione delle competenze del Direttore del SIIT del Lazio e dell' Abruzzo sono tipiche dei dirigenti nominati ai sensi del co.3 dell'art.19 del decreto legislativo 165/2001.

Interviene infine l'ing. BRANCIA D'APRICENA (DIRSTAT) che esprime un giudizio sostanzialmente critico sul DPR ed in particolare sulla norma che prevede l'invarianza della spesa.

OMISSIS

[Handwritten signature]

DIRSTAT - CONFEDIR

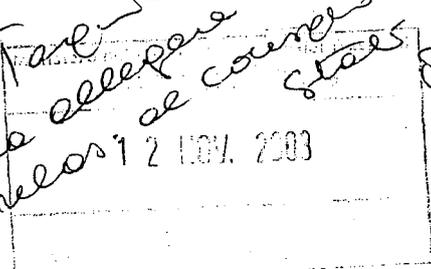
**ASSOCIAZIONE NAZIONALE FUNZIONARI DIRETTIVI E DIRIGENTI
DEL MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE
(A.N.A.F.DIR. - TRASPORTI)**

Prot n° 0418

Roma, 12/XI/2003

Via Giuseppe Caraci, 36
000157 Roma
Tel. 06/41584408
Fax 06/41584407

Tare
de allegare alla
relor' 2 NOV. 2003



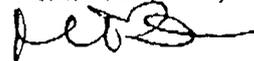
Al Sig. Direttore Generale
Capo del Personale
SEDE

Oggetto: Riunione del 31/10/2003 - Regolamento sulla riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Si trasmettono le osservazioni di questa O.S. al provvedimento in oggetto indicato, da allegare al verbale dell'incontro, come la S.V. ha affermato nella riunione del 31 ottobre u.s.

S'invita inoltre la S.V. medesima a trasmettere copia, non appena possibile, del suddetto verbale corredato delle osservazioni di tutte le OO.SS.

Il Presidente dell'A.N.A.F.DIR.
(Dr. Ing. Andrea Imbrici)



DIRSTAT - CONFEDIR

(A.N.A.F.DIR. - TRASPORTI)

OSSERVAZIONI ALLA BOZZA DI REGOLAMENTO DI RIORGANIZZAZIONE DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI DISCUSSO IN DATA 31/10/2003

Questa O.S. ritiene di formulare le proprie osservazioni seguendo l'articolato della bozza di decreto de qua.

Nelle premesse è necessario citare, dopo il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, la legge 15 luglio 2002, n.145 in quanto modificativa del decreto legislativo suddetto.

Art. 2

Non è chiaro da chi venga convocata la conferenza dei Capi Dipartimento.

Art. 4

Non appare corretto né tantomeno funzionale incardinare la direzione per il personale, il bilancio ed i servizi generali e quella per i sistemi informativi e statistici nel dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali.

Le suddette direzioni generali, nell'offrire servizi trasversali a tutti i dipartimenti, i SIIT e le capitanerie di porto, non possono gerarchicamente soggiacere ad un unico dipartimento che inevitabilmente ne limita e influenza l'indipendenza.

Tale previsione non può che favorire indiscriminatamente il personale e le strutture dell'ex Ministero dei LL.PP.

Ne deriva che l'allocazione di tali servizi, non potendosi prevedere legittimamente un 5° dipartimento, non può che essere individuata direttamente alle dipendenze del Sig. Ministro così come previsto per il Comando Generale delle Capitanerie di Porto.

Art. 9

1° comma L' articolazione dei SIIT non tiene conto né dei bacini d'utenza né dei carichi di lavoro e, almeno per il settore TRASPORTI, non considera che le regioni a statuto speciale quali la Valle d'Aosta e il Friuli-Venezia Giulia sono autonome rispetto al Ministero così come le province autonome di Trento e Bolzano, mentre per quel che concerne la Sicilia lo Stato opera in "regime di avvalimento". Infatti il personale è transitato tutto nei ruoli della Regione Siciliana.

5° comma Non è chiaro se il dirigente generale, nominato ai sensi dell'art. 19 comma 3 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, operi un sorta di coordinamento, oltre che tra i direttori dei due settori del SIIT Lazio e Abruzzo, anche per gli altri SIIT. L'uso delle preposizioni **del** e **dei** lascerebbe supporre una specie di sovrapposizione del "Direttore Generale" sugli altri SIIT. Infatti quest'ultimo ha delle prerogative superiori rispetto a tutti i direttori dei SIIT (art. 11, 8° comma presiede la Conferenza dei

DIRSTAT - CONFEDIR

(A.N.A.F.DIR. - TRASPORTI)

direttori dei settori organici dei SIIT) nonché anche poteri maggiori rispetto ai Capi Dipartimento. L'art. 2, nell'istituire la Conferenza permanente dei Capi Dipartimento non prevede la presidenza di alcuno di essi. Ai sensi poi del DPR 27 febbraio 2003, n. 97 ha responsabilità contabile di gran lunga superiore ai Capi Dipartimento. Le funzioni attribuite al Direttore Generale del SIIT Lazio di cui alle lettere a) b) c) i) j) dell'art. 9, 5° comma risultano non conformi alla normativa in quanto proprie esclusivamente dei Capi Dipartimento e come detto in precedenza in alcuni casi addirittura superiori. Ciò in evidente contrasto con l'art. 43 decreto legislativo 300/99 che prevede tassativamente il numero di 4 dipartimenti. Tali funzioni violerebbero il dettato normativo introducendo illegittimamente, di fatto, un 5° Dipartimento per gli uffici periferici e decentrati aggirando così la norma. La specifica previsione del Decreto Legislativo 152/2003 all'art. 2, comma 2-ter, da leggere in combinato disposto con l'art. 19, comma 3 del decreto legislativo 165/2001 deve intendersi esclusivamente derivante dalla necessità che a coordinare 2 dirigenti generali nominati ai sensi del successivo comma 2 preposti ai settori Infrastrutture e Trasporti non possa essere individuato che in un dirigente generale nominato ai sensi del comma 3. Ne consegue che l'attribuzione di funzioni proprie dei Capi Dipartimento al suddetto Direttore Generale sia arbitraria e contraria alle vigenti disposizioni normative in materia. In particolare si osserva che:

1. le funzioni di cui all'art. 9, 5° comma, lettera a) sono addirittura di ordine superiore a quelli dei singoli Capi Dipartimento in quanto riguardano più aree funzionali;
2. per quelle relative alla lettera b) non è specificato se riguardino tutti i SIIT o solo quello di competenza;
3. per quelle invece relative alla lettera i) e j) vale l'osservazione di cui al precedente punto 1.

La funzione attribuita al Direttore Generale di centro di responsabilità amministrativa ai sensi dell'art. 3 del decreto legislativo 7 agosto 1997, n. 279 è una palese violazione del limite tassativo imposto dal decreto legislativo 300/1999 all'art. 43 che limita il numero dei Dipartimenti.

Ulteriore prova della costituzione artificiosa di un quinto Dipartimento decentrato identificabile col Direttore Generale del SIIT per il Lazio è rappresentato dall'attribuzione al suddetto centro di responsabilità amministrativa ai sensi dell'art. 3 del decreto legislativo 7 agosto 1997, n. 279 di funzione tipica ed esclusiva dei Capi Dipartimento così come specificato al precedente art. 3, 2° comma, riconfermata tra l'altro, al successivo comma 6. E non solo. Infatti l'art. 1, lettera e) del DPR 27 febbraio 2003 n. 97 equipara il "Direttore Generale" al "Segretario Generale" o ad altra figura analoga e ciò prova la creazione di un dipartimento in più non previsto.

DIRSTAT - CONFEDIR
(A.N.A.F.DIR. - TRASPORTI)

Art. 12

Si è riscontrata una discrepanza numerica tra la dotazione organica della Tabella A, richiamata nel 1° comma, relativa ai dirigenti di I^a fascia: risulta che a fronte dei 57 posti di qualifica corrispondano 50 posti di funzione.

Art. 14

Non risulta chiara la dislocazione in prima attuazione, della sede di ciascun settore dei SIIT, così come enunciato nel 2° comma.

Un'ulteriore conferma della costituzione di fatto di un 5° dipartimento è rappresentata dal comma 8 laddove attribuisce al Direttore Generale del SIIT per il Lazio e l'Abruzzo la funzione di presiedere la conferenza permanente dei direttori dei settori organici dei SIIT.

Art. 16

Considerato che per la prima volta con il proposto schema di DPR viene attuato l'accorpamento tra gli Uffici centrali e periferici degli ex Ministeri dei LL.PP. e dei Trasporti e della Navigazione la riorganizzazione dell'unificato Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non può avvenire a costo zero per l'unificazione di fondi di Amministrazione diversi che comporterebbe una "reformatio in pejus" solo per i dipendenti ex Trasporti nei confronti di quelli dell'ex Ministero dei LL.PP.

La bozza del decreto in parola è carente per quel che riguarda le relazioni sindacali.

Parrebbe che esclusivamente il Direttore Generale di cui all'art. 9, 5° comma abbia questa delega che non si comprende se sia per tutta la periferia o solo per Lazio e Abruzzo. E per la Sede Centrale? Non si sa.

L'ultima parte del 5° comma dell'art. 9, letto in combinato disposto il 6° comma, rende, praticamente impossibile il funzionamento della periferia sia per quel che concerne la gestione economica che quella delle risorse umane. Il caos contabile è assicurato quello del funzionamento dei SIIT anche (manca completamente la predisposizione di un organigramma che evidenzia i canali di interrelazione tra le sedi periferiche e quelle centrali; organigramma che non può assolutamente essere predisposto con successivi provvedimenti).

B-



Consiglio di Stato

SECRETARIATO GENERALE

N. 54/04

Roma, addì 12-01 2004

Risposta a nota del.....

N. Div.

OGGETTO:

Schema di d.P.R.

Regolamento di organizzazione del
Ministero delle infrastrutture e dei
trasporti.

**MINISTERO DELLE INFRA-
STRUTTURE E DEI TRASPORTI**

- Gab. On.le Ministro -

ROMA

D'ordine del Presidente,
mi prego di trasmettere il
parere numero **5014/03**, emesso
dalla Sezione Consultiva per
gli atti normativi di questo
Consiglio sull'affare a
fianco indicato, in con-
formità a quanto disposto
dall'art.15 della legge
21.7.2000, n.205.

IL SEGRETARIO GENERALE

Paolo Grossi



CONSIGLIO DI STATO

Sezione Consultiva per gli Atti Normativi

Adunanza del 15 dicembre 2003

N. della Sezione: 5014/2003

OGGETTO:

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Schema di d.P.R. recante "Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti".

La Sezione

Vista la relazione trasmessa con nota n. 823/NOM. del 17 novembre 2003 e pervenuta a questo Consiglio di Stato in data 24 novembre 2003, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti chiede il parere in merito allo schema di regolamento indicato in oggetto;

Esaminati gli atti e udito il relatore ed estensore, consigliere Luigi Carbone;

PREMESSO e CONSIDERATO:

1. 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 (attuativo della legge di delega 15 marzo 1997, n. 59).

La disciplina del Ministero in questione è contenuta nel Capo IX del citato decreto legislativo e, segnatamente, negli articoli da 41 a 43 (l'articolo 44 è dedicato all'Agenzia dei trasporti terrestri e delle infrastrutture). Gli articoli 42 e 43, come si vedrà *infra*, al punto 6, sono stati oggetto di una rilevante novella ad opera del decreto legislativo 12 giugno 2003, n. 152, in attuazione dell'ampia delega di cui all'articolo 1 della legge 6 luglio 2002, n. 137, che ha riaperto i termini della delega di cui alla legge n. 59 del 1997, ribadendone i principi e i criteri direttivi.

Come è noto, nell'unica struttura organizzativa del nuovo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono confluite le funzioni dello Stato precedentemente attribuite al Ministero dei lavori pubblici non conferite al Ministero per l'ambiente e per la tutela del territorio; quasi tutte le funzioni del Ministero dei trasporti e della navigazione, nonché quelle del Dipartimento per le aree urbane, già istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Come è stato osservato anche in sede dottrinale, la riunificazione riflette l'evoluzione delle funzioni statali in materia di territorio. Il Ministero dei trasporti e delle infrastrutture è, infatti, uno dei due dicasteri – l'altro è quello, per certi versi "complementare", dell'ambiente e della tutela del territorio – cui la riforma del 1999 assegna la definizione e la gestione, a livello statale, delle politiche del territorio del nostro Paese in luogo dei precedenti tre ministeri dell'ambiente, dei lavori pubblici e dei trasporti.

2. La scelta di distribuire tra due ministeri le funzioni statali relative al territorio, distinguendo i profili della tutela ambientale da quelli relativi a

infrastrutture e trasporti, si pone in linea con l'esperienza della maggior parte dei grandi Paesi europei.

Anche in Germania e in Spagna, infatti, si riscontra una ripartizione delle competenze in materia di territorio su due Ministeri, con l'accorpamento delle politiche dei trasporti e delle infrastrutture, mentre l'ambiente rappresenta l'unico elemento su cui si incentra la tutela del territorio.

Nella Repubblica federale tedesca, il *Bundesumweltministerium* è competente per la tutela dell'ambiente mentre le materie dei trasporti, delle costruzioni e dell'edilizia abitativa sono attribuite al *Bundeministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen*.

In Spagna esiste da un lato il *Ministerio de Medio Ambiente* e dall'altro il *Ministerio de fomento* che – diversamente dagli altri Paesi esaminati – si occupa, oltre che di trasporti, edilizia e urbanistica, anche di poste e telecomunicazioni.

Un modello in parte analogo è quello francese, che però affianca in un solo Ministero alla materia ambientale quella della gestione del territorio: si tratta del *Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement*, che si occupa appunto di pianificazione del territorio e di ambiente. Una diversa struttura, il *Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement*, è invece competente per le infrastrutture, i trasporti e l'abitazione.

In senso difforme dai sistemi continentali si pone il Regno Unito, in cui un unico dicastero si occupa di ambiente, trasporti, edilizia abitativa, lavori pubblici e politiche governative regionali: si tratta del *Department of the Environment, Transport and Region*.

In nessuno dei grandi Paesi dell'Unione Europea esiste dunque, in quest'area, una ripartizione di competenze tra più di due Ministeri, come invece è accaduto in Italia sino al 2001.

3. Anche nel nostro Paese, l'ipotesi di ripartizione di competenze accolta è, oggi, quella che distingue tra un ministero responsabile delle

trasformazioni territoriali, funzionali all'attività umana e allo sviluppo sociale ed economico del Paese, e un ministero responsabile della tutela delle risorse territoriali contro le trasformazioni che possano pregiudicare la conservazione o gli usi "sostenibili" di lungo periodo. Tale ipotesi si fonda sulla distinzione tra territorio come insieme di risorse naturali (aria, acqua e suolo) che le attività umane devono usare senza comprometterne una preservazione ottimale e territorio come spazio, sul quale si "appoggiano" le attività umane produttive, residenziali e di servizio, legate tra loro da relazione di distanza-vicinanza che ne condiziona l'assetto. Il coordinamento tra "trasformazione" e "tutela" viene assicurato *ex ante* dalle linee di assetto territoriale, definite prevalentemente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ed *ex post* dalla compatibilità ambientale, verificata prevalentemente dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

L'alternativa al modello scelto dal decreto legislativo n. 300 del 1999 era, a non voler lasciare immutato il quadro preesistente, quella di concentrare in un unico dicastero il complesso delle competenze sopra descritte, considerandolo un tutto inscindibile, passando per la difesa del suolo e l'edilizia urbana. L'opzione per un assetto organizzativo "a due ministeri" trova invece fondamento nella valutazione – prevalente, come si è visto, tra i grandi Paesi europei – secondo la quale le funzioni pubbliche in materia di territorio non sono inscindibili, ma anzi si articolano in due blocchi ben definiti, entrambi facenti capo all'amministrazione statale: il primo relativo agli interventi finalizzati allo sviluppo infrastrutturale e alla mobilità sul territorio, rispetto al quale il territorio è visto come l'oggetto di detti interventi, e l'altro relativo alla preservazione e alla corretta gestione del territorio secondo parametri di sostenibilità, in cui il territorio si configura come bene ambientale.

A questi due blocchi corrispondono due gruppi di rilevanti interessi pubblici, che lo Stato deve garantire insieme con regioni e autonomie locali: questi due gruppi di interessi pubblici – è stato osservato – si presentano non

di rado come potenzialmente confliggenti. Di fronte all'esistenza di un dualismo di funzioni e di compiti, la scelta di incardinarne lo svolgimento in due diverse strutture ministeriali è stata ritenuta preferibile sotto un duplice profilo:

- quello politico, della dialettica fra soggetti portatori dei diversi interessi pubblici in gioco, che così assume un livello istituzionale piuttosto che mantenersi ad un livello endoministeriale, in buona parte privo di pubblicità;

- quello organizzativo – che è peraltro strettamente attinente allo schema in oggetto –, poiché risponde a principi di buona amministrazione dedicare ogni struttura amministrativa al perseguimento di un unico interesse primario, o di più interessi tra loro compatibili, piuttosto che alla continua ricerca di un equilibrio tra interessi tra loro ontologicamente confliggenti, quali sarebbero stati quelli della tutela e dell'utilizzo del territorio. In questo modo, come è stato affermato, si ha il vantaggio di costruire strutture ministeriali incentrate ciascuna su un blocco ben definito di funzioni omogenee e dunque di identificare con nettezza la “missione” di ciascun Ministero.

Dalla descritta bipartizione non consegue, però, un frazionamento delle funzioni attinenti ai rapporti con il territorio. Anzi, nell'assetto disegnato dalla riforma esse rimangono strettamente complementari, poiché ad entrambi i Ministeri spetta, per le materie di propria competenza, un ruolo nella identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio nazionale.

Ciò trova riscontro nel dettato del d.lgs. n. 300 del 1999, nella sua versione iniziale: l'art. 35 indicava come una delle funzioni “generaliste” del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio quella della *“identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio con riferimento ai valori naturali e ambientali”*, laddove l'art. 41, riguardo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, indicava quella della *“identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio con*

riferimento alle reti infrastrutturali e al sistema delle città e delle aree metropolitane”.

Questo stretto rapporto di parallelismo e di complementarità è stato in parte stemperato dalle successive modifiche al d.lgs. n. 300 del 1999 apportate, in momenti diversi e quindi senza una visione complessiva delle innovazioni, dal d.lgs. n. 287 del 6 dicembre 2002 e dal citato d.lgs. n. 152 del 2003. Tali interventi hanno modificato, rispettivamente, la disciplina relativa al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio (articoli da 35 a 37, oltre a novellare anche gli articoli 3 e 6 della parte generale) e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (modificando gli articoli 42 e 43).

In particolare, il d.lgs. n. 287 del 2002, nel sostituire integralmente il comma 2 dell'articolo 35 del d.lgs. n. 300, ha fatto completamente venir meno, in capo al Ministero dell'ambiente, la funzione generale di “identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio con riferimento ai valori naturali e ambientali”, senza neppure sostituirla con una funzione di tipo “orizzontale” a questa assimilabile.

Il d.lgs. n. 152 del 2003, invece, non è intervenuto sull'articolo 41 del testo originario del d.lgs. n. 300 ed ha quindi conservato, in capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la funzione in qualche modo parallela di “identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio con riferimento alle reti infrastrutturali e al sistema delle città e delle aree metropolitane”.

La modificazione del comma 2 dell'articolo 35 del d.lgs. n. 300 del 1999 e la conseguente ricaduta sulle funzioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio hanno, però, un riflesso solo relativo ai fini dell'esame dello schema in oggetto, tutto incentrato sul Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4. Come è stato correttamente osservato da autorevole dottrina con specifico riguardo alle nuove competenze del Ministero delle infrastrutture e

dei trasporti, un aspetto fortemente caratterizzante del nuovo assetto è la istituzionalizzazione, nella definizione della missione del nuovo Ministero, del concetto di “*rete infrastrutturale*”, contenuto nell’art. 41, comma 2, del d.lgs. n. 300 del 1999, non modificato dalla novella del 2003 ma, anzi, potenziato nella sua portata sostanziale dalle aggiunte al successivo articolo 42. Questo concetto appare del tutto innovativo nella sistematica dell’organizzazione delle amministrazioni centrali dello Stato e ha consentito di compiere una duplice, essenziale operazione.

Da un lato, ha permesso di ricondurre a razionalità ed unità la ricordata, sostanziale unificazione del Ministero dei lavori pubblici con quello dei trasporti, identificando ed espungendo una parte di competenze dei lavori pubblici in qualche modo estranee al concetto di “*rete infrastrutturale*”, in cui è prevalente la “missione” di tutela del territorio: competenze come la difesa del suolo, la tutela delle acque e delle risorse idriche, che sono confluite nel Ministero dell’ambiente e, appunto, della tutela del territorio. Ciò ha consentito, d’altro canto, di far venir meno antiche “debolezze” strategiche del sistema italiano dovute alla frammentazione delle competenze (si pensi, ad esempio, alla impossibilità di svolgere, sino al 2001, una politica unitaria – anche nella programmazione delle reti infrastrutturali – per il trasporto su gomma, condizionato dalle funzioni dei lavori pubblici sulle strade, e per quello su rotaia, rientrante invece nella materia dei trasporti).

Dall’altro, ha consentito di mantenere in capo al nuovo Ministero rilevanti competenze in materia di territorio, certamente, ben al di là di quanto sarebbe stato possibile se esso si fosse dovuto limitare ad occuparsi delle infrastrutture in quanto tali, indipendentemente dalla loro connessione in sistema e in rete.

Non a caso, infatti, il richiamato comma 2 fonda sul riferimento alle “*reti infrastrutturali*” e al “*sistema delle città e delle aree metropolitane*” l’attribuzione in capo a questo Ministero delle funzioni e dei compiti spettanti allo Stato in “*materia di identificazione delle linee fondamentali dell’assetto*

del territorio". Il richiamo alle reti viene ribadito, nella descrizione delle aree funzionali del Ministero, dall'articolo 43, non soltanto dalla lettera a) (che parla di "*programmazione, finanziamento, realizzazione e gestione delle reti infrastrutturali di interesse nazionale*", in un testo che è ancora quello risalente al 1999), ma anche alle nuove lettere d-ter) e d-quater) introdotte dal d.lgs. n. 152 del 2003, ove si parla, rispettivamente, di "*pianificazione delle reti, della logistica e dei nodi infrastrutturali di interesse nazionale*" e di "*politiche dell'edilizia concernenti anche il sistema delle città e delle aree metropolitane*".

5. Su questo assetto, sia sostanziale che organizzativo, è venuta ad incidere, prevalentemente sul primo profilo, ma con evidenti riflessi anche sul secondo, la riforma del Titolo V della seconda parte della Costituzione di cui alla legge costituzionale n. 3 del 18 ottobre 2001. Con particolare riguardo al settore in esame, il comma 3 dell'articolo 117 pone, come è noto, tra le materie di legislazione concorrente dello Stato e delle Regioni il "*governo del territorio*" e le "*grandi reti di trasporto e di navigazione*", oltre che i "*porti e aeroporti civili*".

Questo nuovo riparto delle funzioni normative – che ha lasciato comunque in capo allo Stato la "*determinazione dei principi fondamentali della materia*" – non ha impedito la conservazione di rilevanti funzioni amministrative in capo allo Stato e, quindi, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che su queste materie è la struttura competente ai sensi del d.lgs. n. 300 del 1999.

Di particolare importanza, per l'analisi del riparto in questione, è la recente giurisprudenza della Corte Costituzionale e, in particolare, la sentenza n. 303 del 1° ottobre 2003, relativa alla cd. "legge obiettivo" del 21 dicembre 2001, n. 443, di delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici.

La sentenza in questione afferma che – pur se il nuovo art. 117 Cost. distribuisce le competenze legislative operando un “rovesciamento completo della previgente tecnica del riparto”, secondo uno schema ora imperniato sulla enumerazione delle competenze statali – limitare l’attività unificante dello Stato alle sole materie espressamente attribuitegli in potestà esclusiva o alla determinazione dei principi nelle materie di potestà concorrente “vorrebbe anche dire svalutare oltremisura istanze unitarie che pure in assetti costituzionali fortemente pervasi da pluralismo istituzionale giustificano, a determinate condizioni, una deroga alla normale ripartizione di competenze”, sui modelli della legislazione concorrente dell’ordinamento costituzionale tedesco (*Konkurrierende Gesetzgebung*) o della clausola di supremazia nel sistema federale statunitense (*Supremacy Clause*).

Secondo la Corte, quindi, anche nel nostro sistema costituzionale “sono presenti congegni volti a rendere più flessibile un disegno che, in ambiti nei quali coesistono, intrecciate, attribuzioni e funzioni diverse, rischierebbe di vanificare, per l’ampia articolazione delle competenze, istanze di unificazione presenti nei più svariati contesti di vita, le quali, sul piano dei principi giuridici, trovano sostegno nella proclamazione di unità e indivisibilità della Repubblica”. Uno di questi elementi di flessibilità è rinvenuto nell’art. 118, comma 1, Cost., il quale si riferisce esplicitamente alle funzioni amministrative, ma – secondo la citata sentenza n. 303 – introduce per queste “un meccanismo dinamico che finisce col rendere meno rigida la stessa distribuzione delle competenze legislative, là dove prevede che le funzioni amministrative, generalmente attribuite ai Comuni, possano essere allocate ad un livello di governo diverso per assicurarne l’esercizio unitario, sulla base dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza”. Da ciò la Consulta fa discendere “un’attitudine ascensionale” del principio di sussidiarietà, con conseguenze non soltanto sul piano del riparto di compiti amministrativi, ma anche sull’esercizio della funzione legislativa, “giacché il principio di legalità, il quale impone che anche le funzioni assunte per sussidiarietà siano

organizzate e regolate dalla legge, conduce logicamente ad escludere che le singole Regioni, con discipline differenziate, possano organizzare e regolare funzioni amministrative attratte a livello nazionale e ad affermare che solo la legge statale possa attendere a un compito siffatto”.

Naturalmente, la Corte rinviene una serie di limiti a questa “capacità ascensionale” della sussidiarietà, affermando che una deroga al normale riparto di competenze legislative contenuto nel Titolo V è giustificabile “solo se la valutazione dell’interesse pubblico sottostante all’assunzione di funzioni regionali da parte dello Stato sia proporzionata, non risulti affetta da irragionevolezza alla stregua di uno scrutinio stretto di costituzionalità, e sia oggetto di un accordo stipulato con la Regione interessata”, secondo “il principio dell’*intesa*” tra Stato e Regioni. Tale principio, infatti, attiva “una vocazione dinamica della sussidiarietà, che consente ad essa di operare non più come *ratio* ispiratrice e fondamento di un ordine di attribuzioni stabilite e predeterminate, ma come fattore di flessibilità di quell’ordine in vista del soddisfacimento di esigenze unitarie”.

Ciò fonda “una concezione procedimentale e consensuale della sussidiarietà e dell’adeguatezza”, poiché – ad avviso della Corte Costituzionale – l’esigenza di esercizio unitario che consente di attrarre, insieme alla funzione amministrativa, anche quella legislativa, “può aspirare a superare il vaglio di legittimità costituzionale solo in presenza di una disciplina che prefiguri un *iter* in cui assumano il dovuto risalto le attività concertative e di coordinamento orizzontale, ovvero sia *de intese*, che devono essere condotte in base al principio di *lealtà*”.

6. Del quadro di fondo sopra descritto e delle novità intervenute deve tener conto la disciplina organica dell’organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Tale disciplina è stata disposta per la prima volta, in concomitanza con la creazione del Ministero, dal d.P.R. 26 marzo 2001, n. 177, su cui si è

pronunciata a suo tempo questa Sezione con il parere n. 24/2001 reso dall'adunanza del 12 febbraio 2001. Tale regolamento è entrato in vigore contemporaneamente alle norme del d.lgs. n. 300 del 1999 che hanno disposto la costituzione stessa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Come si è accennato *retro*, al punto 1, successivamente all'ampia riapertura delle deleghe di cui alla legge n. 59 del 1997 è stato emanato, per la specifica materia delle infrastrutture e dei trasporti, il d.lgs. n. 152 del 2003, che da un lato ha integrato la descrizione delle competenze del Ministero e il loro raggruppamento in aree funzionali di cui all'art. 42, dall'altro ha modificato profondamente l'articolo 43 introducendo, tra l'altro, un numero massimo di direzioni generali e, soprattutto, ricostituendo una rete periferica propria del Ministero, laddove il d.lgs. n. 300 del 1999 aveva disposto che il Ministero si avvallesse degli uffici territoriali del governo, oltre che delle capitanerie di porto.

Sono stati, così, istituiti a livello sovraregionale, dieci "*Servizi integrati infrastrutture e trasporti*" (d'ora in avanti S.I.I.T.), ciascuno articolato in due settori, relativi, rispettivamente, all'area infrastrutture e all'area trasporti.

Di particolare rilievo appare, infine, il preambolo del d.lgs. n. 152 del 2003, il quale integra e in qualche modo "aggiorna" la missione del Ministero (anche a seguito della riforma del Titolo V) affermando la "*esigenza di organizzare il nuovo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attraverso un centro di propulsione che assicuri il coordinamento delle complesse materie nelle quali si articola, nell'ottica della pianificazione, della vigilanza e della tutela della sicurezza, prodromiche alle scelte di alta amministrazione*".

Il medesimo d.lgs. n. 152 del 2003 dispone, conseguentemente, che il Governo provveda, con decreto del Presidente della Repubblica, alla riorganizzazione del Ministero, oggetto dello schema in esame.

7. A conclusione della descrizione del contesto ordinamentale in cui si inserisce lo schema, emerge un quadro che enfatizza il ruolo del nuovo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti come struttura di indirizzo, di “coordinamento”, di “propulsione” (come ribadito dal d.lgs. n. 152 del 2003), soprattutto nella pianificazione e nella realizzazione delle grandi reti infrastrutturali nazionali, in una sempre maggiore integrazione delle competenze tipiche della materia dei “lavori pubblici” e di quelle tipiche della materia dei “trasporti” nell’ottica unitaria degli interventi sull’assetto del territorio.

Contestualmente, appare, altresì, rafforzata l’esigenza di una necessaria collaborazione con le Regioni nell’espletamento di tali compiti, anche se ciò può avvenire, come chiarito dalla Corte Costituzionale – incidendo soprattutto sulla disciplina procedimentale delle materie in oggetto, di cui però la struttura organizzativa statale dovrà comunque tener conto.

Nel quadro della progressiva integrazione dei servizi infrastrutturali e dei trasporti si inserisce anche la recente creazione, con norma di rango primario, dei S.I.I.T.; peraltro, in relazione alla ricordata funzione di indirizzo e propulsione del Ministero, la ricostituzione di un articolato sistema periferico *ad hoc* sul territorio, in presenza di una espressa disciplina di rango legislativo che fa formalmente salve le competenze regionali e locali, dovrà attuare i principi e le disposizioni ivi contenute, ferma restando la necessità di verificare costantemente la “tenuta” del nuovo assetto organizzativo alla sua prova pratica, anche alla stregua dei necessari aggiustamenti procedimentali di cui si è detto *retro*, al punto 5.

In particolare, ad avviso di questo Consiglio di Stato, nel monitorare il funzionamento del nuovo assetto organizzativo andrà valutata la adeguatezza della struttura a tali nuove funzioni propulsive, evitando il rischio che l’oggettivo rafforzamento della struttura centrale crei, a livello sostanziale, sovrapposizioni o addirittura riacquisizioni di competenze ormai devolute, sotto il profilo normativo o sotto quello amministrativo, ad altri soggetti

(Regioni, agenzie o altri enti). Tale finalità potrà, altresì, essere realizzata enfatizzando sempre gli aspetti di interconnessione tra i vari servizi e di responsabilità sulle “reti infrastrutturali” che appartiene alla missione più profonda del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

8. Come rilevato anche dalla referente Amministrazione, i principali profili di innovatività dello schema sono almeno tre: la definizione di nuovi ambiti delle aree funzionali; la nuova articolazione dei quattro Dipartimenti (numero già fissato dal d.lgs. n. 300 del 1999) composti da sedici direzioni generali, rispetto alle diciannove previste dal precedente d.P.R. n. 177 del 2001 (alle sedici direzioni vanno, però, aggiunti quattro “uffici di funzioni di livello dirigenziale generale”, per un totale di venti strutture organizzative ministeriali di livello dirigenziale generale, e di quattro posti-funzione, sempre di prima fascia, per incarichi di consulenza, studio e ricerca, prima non previsti); la disciplina della struttura organizzativa dei S.I.I.T. e la loro articolazione territoriale.

Lo schema di regolamento governativo in esame si compone di diciassette articoli, ripartiti in cinque Capi:

- organizzazione del Ministero (artt. 1-2, che riguardano, rispettivamente, l’organizzazione centrale e decentrata in generale e la conferenza permanente dei capi dei Dipartimenti);
- attribuzioni dei Dipartimenti (art. 3, che descrive le aree funzionali);
- articolazione dei Dipartimenti (artt. 4-7, che descrivono la specifica articolazione di ciascuno dei quattro Dipartimenti del Ministero, e art. 8, che si occupa del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto);
- amministrazione decentrata (artt. 9-11, relativi alla distribuzione territoriale dei S.I.I.T., alle loro competenze e alla loro organizzazione);
- dotazione organica e norme finali (artt. 12-17).

I Dipartimenti in cui si articola il Ministero restano, come si è detto, quattro come già dal 2001; ad essi si aggiungono, per la parte relativa

all'espletamento dei compiti del Ministero, la struttura, centrale e periferica, delle capitanerie di porto e la nuova articolazione periferica nei dieci Servizi integrati infrastrutture e trasporti (S.I.I.T.). La denominazione di tre Dipartimenti su quattro presenta modificazioni, anche se non sostanziali, rispetto a quella vigente dal 2001; come si è detto, la ripartizione in direzioni generali vede una riduzione da diciannove a sedici:

1) Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali (in luogo della precedente denominazione "per il coordinamento dello sviluppo del territorio, per le politiche del personale e gli affari generali"), suddiviso in cinque direzioni generali più un ufficio di funzioni di livello dirigenziale generale rispetto alle attuali sette;

2) Dipartimento per le infrastrutture e l'edilizia (in luogo della precedente denominazione "per le opere pubbliche e per l'edilizia"), suddiviso in quattro direzioni generali (come già dal 2001) più un ufficio di funzioni di livello dirigenziale generale;

3) Dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo (denominazione rimasta immutata rispetto al 2001), suddiviso in tre direzioni generali (come già dal 2001) più un ufficio di funzioni di livello dirigenziale generale;

4) Dipartimento per i trasporti terrestri (da cui scompare l'ulteriore parte del titolo "e per i sistemi informativi e statistici"), suddiviso in quattro direzioni generali più un ufficio di funzioni di livello dirigenziale generale rispetto alle attuali cinque.

Nonostante la riduzione del numero di direzioni generali, la dotazione organica dei dirigenti di prima fascia risulta invariata rispetto a quella contemplata dal precedente regolamento di organizzazione (57 unità), e viene ora rimodulata come segue:

- 4 capi Dipartimento;
- 1 direttore generale del S.I.I.T. 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;
- 4 dirigenti di uffici di funzioni di livello dirigenziale generale;
- 4 incarichi di consulenza, studio e ricerca;
- 20 direttori dei S.I.I.T..

Lo schema non si occupa anche del riordino del Consiglio superiore dei lavori pubblici, pure previsto dal comma 2-*septies*), lettera b), dell'articolo 43 del d.lgs. n. 300 del 1999 come introdotto nel 2003. Anche se la disciplina primaria consente un intervento non contestuale a quello qui in esame, non può non raccomandarsi all'Amministrazione che tale ulteriore intervento avvenga, in ogni caso, al più presto, vista la necessità di una sollecita "messa a regime" della disciplina nella sua completezza.

9. Va, preliminarmente, rilevata l'esistenza di una serie di osservazioni provenienti dalle rappresentanze sindacali, delle quali si darà conto *infra*, in riferimento agli specifici punti dell'articolato esaminati.

Sempre in via preliminare, si rileva come lo schema abbia ricevuto il parere favorevole dei dicasteri dell'economia e della funzione pubblica, pur se non ha recepito nella sostanza due rilievi avanzati da quest'ultimo. Il primo rilievo concerne la dotazione organica dei dirigenti di prima fascia, che risulta invariata rispetto al precedente regolamento di organizzazione (le 57 unità sopra elencate), ma sarebbe eccessiva rispetto al contingente necessario a ricoprire i posti di funzione di livello dirigenziale generale, di numero alquanto inferiore. Il secondo rilievo riguarda sempre gli incarichi non connessi con posti di funzione di livello dirigenziale e tra questi, in particolare, i quattro incarichi di consulenza, studio e ricerca per i quali lo schema di regolamento prevede la prima fascia dirigenziale: tale tipo di incarico, precisa

la funzione pubblica, potrebbe invece essere attribuito anche a dirigenti di seconda fascia.

Di tali obiezioni si dà carico una nota del Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio – direzione generale per le politiche del personale e gli affari generali – in data 9 dicembre 2003, successiva alla presentazione dello schema. Quanto alla seconda osservazione, relativa alla concentrazione nella prima fascia dirigenziale dei quattro incarichi di consulenza, studio e ricerca, il Ministero afferma che “pur nella consapevolezza dell’assoluta pertinenza delle osservazioni mosse, la limitazione in questione è stata valutata in termini di opportunità”. Di tenore non dissimile è la risposta al primo rilievo, poiché il rinvio che il Ministero opera alla relazione tecnica si limita a confermare, anche in questo caso, il rispetto formale del principio della invarianza della spesa e il mancato aumento di organico rispetto al regolamento emanato in sede di prima attuazione della riforma quale sommatoria delle rispettive dotazioni dei Ministeri soppressi ivi confluiti.

La Sezione è dell’avviso che i rilievi della funzione pubblica appaiono pertinenti, come riconosciuto dallo stesso Ministero referente.

In particolare, la Sezione osserva che lo sviluppo di sinergie derivanti dalla messa a regime, dopo oltre due anni, dell’accorpamento dei due Ministeri, il progressivo trasferimento di competenze alle Regioni e agli enti locali, la reintroduzione con il d.lgs. n. 152 del 2003 di una struttura periferica propria del Ministero avrebbero potuto, in teoria, comportare una più consistente riduzione del numero delle direzioni generali e, quantomeno, una riduzione del numero dei posti dirigenziali di prima fascia mantenutosi nel tempo e formalmente consentito come contingente massimo. Ciò vale, soprattutto (come evidenziato anche dalla funzione pubblica), con riferimento a quelli ai quali non sia affidata la titolarità di una direzione generale, ovvero ai quattro “uffici di funzioni di livello dirigenziale generale” ulteriori rispetto

alle direzioni generali e ai quattro posti-funzione, tutti sempre di livello dirigenziale generale, per incarichi di consulenza, studio e ricerca.

Ciò premesso, poiché i rilievi anzidetti attengono al profilo dell'opportunità e non a quello della legittimità e stante la dichiarazione dell'Amministrazione competente, di concerto con quella dell'economia, che lo schema in oggetto non comporta aggravio di spesa, la questione va rimessa alla responsabile valutazione del Ministero referente.

10. Passando all'esame dell'articolato, va osservato quanto segue.

L'articolo 1 dello schema (rubricato "*Organizzazione centrale e decentrata*") descrive in generale la struttura ministeriale suddivisa in quattro dipartimenti, articolati in sedici direzioni generali (comma 2) e in quattro uffici di livello dirigenziale generale, cui si aggiungono i sopra citati quattro incarichi con funzioni ispettive, di consulenza, studio e ricerca (comma 3).

Della opportunità di modificare la denominazione del secondo Dipartimento, quello per le infrastrutture e l'edilizia (comma 2, lettera b) dell'articolo 1) si dirà *infra*, al punto 14.

Il primo periodo del comma 3 dispone che, oltre ai quattro Dipartimenti articolati in sedici direzioni generali, "*il Ministero è, altresì, articolato in 4 uffici di livello dirigenziale generale, uno per ciascun Dipartimento, collocati in posizione di staff al Capo Dipartimento, cui sono preposti dirigenti generali nominati ai sensi dell'art. 19, comma 4 del decreto legislativo n. 165 del 2001*".

La distinzione tra "direzioni generali" e "uffici di livello dirigenziale generale" nell'ambito di un Dipartimento ministeriale non appare del tutto chiara in via di principio, poiché l'articolo 5 del d.lgs. n. 300 del 1999, che reca la disciplina generale dei Dipartimenti nel quadro della riforma dei Ministeri, si limita ad affermare che "*il capo del dipartimento svolge compiti di coordinamento, direzione e controllo degli uffici di livello dirigenziale generale compresi nel dipartimento stesso*" (comma 3) e che "*dal capo del*

dipartimento dipendono funzionalmente gli uffici di livello dirigenziale generale compresi nel dipartimento stesso” (comma 4). L’impostazione generale del modello organizzativo dipartimentale introdotto dal d.lgs. n. 300 del 1999 non opera, quindi, tale distinzione, limitandosi ad utilizzare il termine “uffici di livello dirigenziale generale” in via generica e tendenzialmente equivalente a “direzioni generali”. La scelta di tale modello – rispetto a quello, alternativo, caratterizzato da un segretario generale e in cui le direzioni generali costituiscono le strutture di primo livello (articolo 3, comma 2, del decreto legislativo n. 300 del 1999) – implica la configurazione del dipartimento come struttura autonoma e autosufficiente, con una propria “missione” affidatagli e determinata in base alle disposizioni di legge e regolamentari e agli indirizzi del Ministro. Per il perseguimento di tale missione, o *policy*, al dipartimento è conferita una serie molto ampia di attribuzioni, esercitate in modo organico e integrato, concentrando funzioni finali e strumentali per consentire, appunto, una almeno tendenziale “autosufficienza” del dipartimento, all’interno del quale sono quindi allocati non soltanto gli uffici “di *line*”, ma anche i servizi cd. strumentali di supporto (come, ad esempio, quello del personale o quello del bilancio).

In questo contesto, che conserva una certa flessibilità senza introdurre distinzioni formali tra le strutture organizzative all’interno dei dipartimenti, il d.lgs. n. 152 del 2003, nel novellare l’articolo 43, comma 2, dispone che “*il Ministero si articola in un numero non superiore a 16 direzioni generali e in uffici di funzioni dirigenziali di livello generale*”, trasformando quindi, almeno per il Ministero in questione, gli “uffici di livello dirigenziale” nell’ambito del dipartimento da un concetto generale – comprensivo se non equivalente a quello di “direzioni generali” – ad uno specifico, espressamente distinto dalle direzioni generali medesime, tanto che non viene fissato il numero massimo di tali uffici.

L’applicazione di questa disposizione di rango legislativo non può, però, non tener conto dei principî generali relativi all’organizzazione dei

Ministeri. In particolare, appare non in linea con tali principi il concetto di “*posizione di staff al capo dipartimento*” in cui collocare i suddetti uffici di prima fascia. Se è ovvio, infatti, che ciascun capo dipartimento debba dotarsi di un ufficio e di una segreteria adeguati allo svolgimento degli onerosi compiti che gli sono affidati, non sembra invece possibile configurare, nell’attuale ordinamento, un modello organizzativo di “*staff*” del capo del dipartimento, incardinato in un ufficio di livello dirigenziale generale, secondo un sistema che la fonte primaria riserva agli uffici di diretta collaborazione dei Ministri (art. 7 del d.lgs. n. 300 del 1999). Inoltre, tale collocazione sembra poter alterare, in qualche modo, il rapporto che il capo dipartimento deve avere con tutti gli “uffici di livello dirigenziale generale” compresi nel suo dipartimento ai sensi dell’articolo 5, commi 3 e 4, del d.lgs. n. 300 del 1999, rapporto che include testualmente anche le funzioni “di coordinamento, direzione e controllo”.

In ogni caso, anche a voler mantenere una peculiare struttura denominata “ufficio di livello dirigenziale generale” e distinta dalle direzioni generali, l’inciso “*collocati in posizione di staff al Capo Dipartimento*” dovrà essere espunto dal comma 3, così come dal secondo periodo del comma 4. Appare, invece, coerente con il perseguimento della, almeno tendenziale, “autosufficienza” di ciascun dipartimento affidare agli uffici in questione compiti relativi ai servizi strumentali o agli “affari generali” di ciascun dipartimento, oltre ad altri compiti specifici (da indicare espressamente nel testo del regolamento), o di coordinamento, o ancora temporanei, individuati dal capo del dipartimento e affidati caso per caso, come peraltro in parte già disposto dal comma 4, primo periodo, dell’articolo 1 dello schema.

L’eventuale mantenimento della figura in questione impone, poi, un’opera di coordinamento di tipo terminologico. Innanzitutto, si rileva come il dettato del d.lgs. n. 152 del 2003 (che parla di “*uffici di funzioni dirigenziali di livello generale*”) appaia, nella forma, recepito in modo lievemente diverso (e probabilmente più appropriato) dallo schema, che parla, in aderenza al

dettato generale dell'art. 5 del d.lgs. n. 300 del 1999, di “*uffici di livello dirigenziale generale*”.

Inoltre, occorre coordinare il ricorso al termine “*ufficio di livello dirigenziale generale*” di cui all'articolo 1, comma 3 – nell'accezione di struttura distinta dalla direzione generale, in attuazione del d.lgs. n. 152 del 2003 – con l'uso dell'identico termine nel resto dell'articolato dello schema, nella diversa e più generale accezione contenuta, come si è detto, nella descrizione generale dell'art. 5 del d.lgs. n. 300, la quale ricomprende tutte le strutture organizzative in cui si articolano i dipartimenti ai sensi del d.lgs. n. 152 del 2003, ovvero sia le direzioni generali che gli “*uffici di funzioni dirigenziali di livello generale*”. Infatti, l'attuale versione degli articoli 4, 5, 6 e 7, ciascuno relativo ad un Dipartimento del Ministero, prevede, al comma 1 di ciascuno di tali articoli, che il Dipartimento “*è articolato nei seguenti uffici di livello dirigenziale generale*”, ma passa poi ad elencare soltanto le singole direzioni generali, senza più far cenno agli uffici di cui al primo periodo del comma 3. Ove si decidesse di mantenere, con funzioni in parte diverse, gli uffici in questione, dovrebbero necessariamente essere indicati anch'essi, semmai con una particolare denominazione, tra gli “*uffici di livello dirigenziale generale*” in cui si articola ciascun Dipartimento, poiché gli stessi, anche se formalmente diversi da una “*direzione generale*”, costituiscono pur sempre una unità organizzativa e non un mero posto-funzione.

Per questo stesso motivo non sarebbe, invece, sufficiente modificare, sempre ai commi 1 degli articoli 4, 5, 6 e 7, la dizione “*uffici di livello dirigenziale generale*” in “*direzioni generali*”, conservando l'attuale elencazione dello schema limitata alle sole direzioni generali di ciascun Dipartimento. Difatti, come si è detto, l'art. 5 del d.lgs. n. 300 del 1999 prevede un ruolo di direzione del capo del dipartimento su *tutte* le strutture in cui esso si articola (strutture denominate genericamente “*uffici di livello dirigenziale generale*” dallo stesso art. 5): e siccome gli “*uffici*” in parola costituiscono comunque, come si è detto, un'articolazione strutturata del

Dipartimento, nella specifica descrizione di quest'ultimo va dato conto della loro esistenza e denominazione.

11. Il secondo periodo del comma 3 dell'articolo 1 individua *“quattro incarichi con funzioni ispettive, di consulenza, studio e ricerca o altri incarichi specifici ai sensi dell'art. 19, comma 10, del decreto legislativo n. 165 del 2001 di cui uno finalizzato al coordinamento e al monitoraggio delle politiche sulla sicurezza dei trasporti e delle infrastrutture ed uno finalizzato alle politiche culturali connesse alla realizzazione delle infrastrutture”*.

Questa Sezione ha già avuto modo di osservare, sia pure in relazione ad una fattispecie diversa (cfr. il parere n. 696/03 del 24 marzo 2003, relativo alla riforma del regolamento di organizzazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio), che la richiamata norma dell'articolo 19, comma 10, del decreto legislativo n. 165 del 2001 – la quale, a seguito della sostituzione di cui alla legge n. 145 del 2002, dispone che *“I dirigenti ai quali non sia affidata la titolarità di uffici dirigenziali svolgono, su richiesta degli organi di vertice delle amministrazioni che ne abbiano interesse, funzioni ispettive, di consulenza, studio e ricerca o altri incarichi specifici previsti dall'ordinamento, ivi compresi quelli presso i collegi di revisione degli enti pubblici in rappresentanza di amministrazioni ministeriali”* – va letta in correlazione da un lato con il principio di separazione tra funzioni di indirizzo politico-amministrativo e funzioni amministrative di cui, tra l'altro, agli articoli 4 e 14 del medesimo decreto legislativo n. 165 del 2001, dall'altro con le nuove funzioni degli Uffici di diretta collaborazione di cui all'articolo 7 del decreto legislativo n. 300 del 1999.

La collocazione dei dirigenti con incarico di studio – se pure può avvenire nell'ambito del regolamento di organizzazione, con la espressa previsione e la copertura, anche finanziaria, dei relativi posti-funzione – deve, però, specificare un legame di dipendenza funzionale dei dirigenti di prima fascia incaricati, legame che può instaurarsi o con il capo dipartimento – nel

caso in cui la scelta organizzativa sia nel senso di porre le funzioni di studio e ricerca al servizio dei compiti di *line* della struttura del Ministero – o, in alternativa, nell’ambito degli Uffici di diretta collaborazione del Ministro, in ossequio al suddetto principio generale di separazione tra funzioni di indirizzo politico-amministrativo e funzioni amministrative di gestione.

Pertanto, il comma 3 dovrà essere integrato prevedendo una espressa collocazione dei quattro posti-funzione in parola presso singoli dipartimenti, ovvero nell’ambito degli uffici di diretta collaborazione del Ministro di cui al d.P.R. 24 aprile 2001, n. 320, su cui già interviene l’articolo 13 dello schema in oggetto.

12. Una diversa collocazione deve essere rinvenuta anche per l’ufficio di cui al comma 4 dell’articolo 1, secondo periodo, il quale recita: “*l’ufficio collocato in posizione di staff al Capo dipartimento per i trasporti terrestri svolge, inoltre, funzioni di regolazione ai sensi dell’art. 30 della Direttiva 01/14/CE finalizzate alla vigilanza sulla concorrenza nei mercati dei servizi ferroviari*”.

La Sezione ritiene, infatti, che – al di là dei dubbi già esposti in precedenza in relazione ad un ufficio di prima fascia di *staff* del capo dipartimento, cui si rinvia (cfr. *retro*, al punto 10) – tale diversa collocazione sia resa necessaria dal requisito dell’indipendenza che le funzioni di regolazione in questione richiedono.

Si tratta del completamento, sotto il profilo organizzativo, dell’articolo 37 del d.lgs. n. 188 del 2003, che ha attuato la previsione contenuta nella citata direttiva 01/14/CE (relativa alla istituzione di un apposito organismo cui attribuire funzioni di regolazione tecnico-economica del settore ferroviario) individuando tale organismo nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Per lo svolgimento di tali funzioni la norma comunitaria impone che all’organismo di regolazione siano conferite caratteristiche di piena indipendenza sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia

finanziaria rispetto all'organismo preposto alla determinazione dei canoni di accesso all'infrastruttura, all'organismo preposto all'assegnazione della capacità infrastrutturale e rispetto a qualsiasi soggetto che richiede l'assegnazione di capacità infrastrutturale. Pertanto, la Sezione ritiene che la struttura deputata ad assumere le funzioni di organismo di regolazione debba rimanere, nell'ambito dell'articolazione degli uffici del Ministero, in posizione autonoma ed indipendente rispetto alle attuali strutture ministeriali dirigenziali generali che hanno competenze dirette in materia ferroviaria.

Una volta che la legge n. 188 del 2003 ha collocato il soggetto in questione nell'ambito del Ministero e non presso un soggetto diverso (come avrebbe potuto essere, ad esempio, un'agenzia), la configurazione organizzativa più adeguata appare proprio essere quella di una specifica posizione dirigenziale, autonoma dai dipartimenti e alle dirette dipendenze del Ministro.

Va pertanto prevista la costituzione di un ufficio di livello dirigenziale generale collocato in posizione autonoma dai dipartimenti e alle dirette dipendenze del Ministro, che può essere istituito in sostituzione di uno dei quattro posti-funzione per incarichi con funzioni ispettive, di consulenza, studio e ricerca, conservando così il totale di otto posti di prima fascia e rispettando quindi il principio dell'invarianza della spesa. Peraltro, si osserva come lo schema di regolamento in esame definisca il contenuto soltanto di due di tali incarichi di consulenza e di studio, lasciando indefiniti gli altri due: uno di essi, quindi, ben può essere trasformato in un ufficio di pari livello senza rinunciare a nessuna delle specifiche funzioni definite dallo schema.

La istituzione di tale ulteriore ufficio di livello dirigenziale generale dovrebbe trovare la sua collocazione sistematica nell'articolo 13 dello schema, che novella appunto il d.P.R. n. 329 del 2001 in relazione agli uffici di diretta collaborazione del Ministro (su cui v. *infra*, al punto 26). Ma ciò richiede adeguamenti in tutto il testo dello schema medesimo e, in particolare, nel

secondo periodo del comma 4 che deve essere, quindi, opportunamente riformulato alla stregua della predetta osservazione.

13. L'articolo 2 dello schema ripropone l'istituto, già presente nel d.P.R. n. 177 del 2001 (anche in quel caso all'art. 2), della conferenza permanente dei capi dei dipartimenti. Particolarmente importante – nell'ottica della "autosufficienza" dei dipartimenti sopra ricordata, (cfr. *retro*, al punto 10) – appare aver reso permanente la disposizione di cui al comma 3, secondo cui *"la Direzione per il personale, il bilancio ed i servizi generali e la Direzione per i sistemi informativi e statistici operano al servizio di tutti i Dipartimenti sulla base di direttive concordate dal Capo Dipartimento in sede di conferenza permanente. I Capi dei singoli Dipartimenti restano responsabili della gestione delle risorse loro assegnate"*.

In proposito, la Sezione ha soltanto una osservazione da formulare, relativa alla necessità di aggiornare la composizione di tale conferenza a seguito dell'introduzione dei S.I.I.T.. Lo stesso schema prevede correttamente, nell'ambito delle funzioni di ciascun Dipartimento, che ciascuno di essi svolga compiti di indirizzo e di coordinamento, monitoraggio e verifica delle attività dei S.I.I.T. per le materie di rispettiva competenza.

Appare coerente con tale esigenza di coordinamento e di continuo dialogo tra strutture centrali e articolazioni periferiche del Ministero prevedere, al comma 1 dell'articolo 2, la partecipazione *necessaria* alla conferenza anche del dirigente generale responsabile per il S.I.I.T. per il Lazio e l'Abruzzo, che peraltro riveste formalmente pari rango dei capi dipartimento ai sensi dell'art. 19, comma 3, del d.lgs. n. 165 del 2001.

Deve altresì prevedersi, al comma 2 dello stesso articolo, la partecipazione, *in via facoltativa*, di altri dirigenti dei S.I.I.T. che possono essere direttamente coinvolti, per competenza, su specifiche questioni all'ordine del giorno della conferenza.

Sempre al fine di assicurare un più stretto coordinamento tra dipartimenti e S.I.I.T., andrà correlativamente prevista la partecipazione dei capi dei dipartimenti alla conferenza permanente dei direttori dei S.I.I.T. di cui all'art. 11, comma 8, dello schema (v. *infra*, al punto 25).

Al comma 4 dell'articolo 2, infine, il quale prevede che *“il Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto partecipa alla Conferenza per gli affari rientranti nelle attribuzioni del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto”*, appare opportuno estendere l'ambito di coinvolgimento del comandante generale a tutti gli *“affari rientranti nelle attribuzioni del Corpo delle capitanerie di porto”*, espungendo consequenzialmente le parole *“del Comando generale”*, ovvero ritornare al testo vigente, che contiene la congiunzione *“e”* tra le parole *“del Comando generale”* e le parole *“del Corpo delle capitanerie di porto”*.

14. Da un punto di vista formale, si segnala che il titolo del Capo II dello schema (*“Attribuzioni ai Dipartimenti”*) va modificato in *“Attribuzioni dei Dipartimenti”*.

Il Capo II consta di un solo articolo, il 3.

Il comma 1 dell'articolo 3 si suddivide in quattro lettere, ciascuna descrittiva della *“missione”* delle competenze di un dipartimento.

Riguardo alla lettera a) del comma 1 (relativa al *“Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali”*), si osserva come la dizione *“linee fondamentali dell'assetto del territorio”* appaia troppo generica, anche perché relativa solo all'oggetto delle competenze, ma non anche descrittiva delle relative funzioni. Inoltre, il riferimento all'*“assetto del territorio”* privo di ogni ulteriore specificazione non appare rispondente al dettato dell'art. 41 del d.lgs. n. 300 del 1999 (che parla di *“identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio con riferimento alle reti infrastrutturali e al sistema delle città e delle aree metropolitane”*) anche se - come si è detto *retro*, al punto 3 - dall'art. 35 dello

stesso d.lgs. n. 300 del 1999, relativo al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, è stata espunta la funzione di *“identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio con riferimento ai valori naturali e ambientali”*.

Appare, pertanto, più appropriato sostituire l'inciso sopra riportato con la dizione già vigente del d.P.R. n. 177 del 2003, che recita: *“identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio nazionale con particolare riferimento all'articolazione territoriale delle reti infrastrutturali e delle opere di competenza statale nonché al sistema delle città e delle aree metropolitane”*, riportando testualmente anche il dettato dell'art. 41, comma 2, del d.lgs. n. 300 del 1999.

Sempre riguardo alla lettera a), si rileva come il riferimento ai *“rapporti con gli organismi internazionali e coordinamento con l'Unione europea in materia di politica trasportistica ed infrastrutturale”*, nonché il generico inciso *“affari internazionali”* creino un problema di coordinamento con i riferimenti ai rapporti europei ed internazionali richiamati anche negli altri tre dipartimenti alle lettere b), c) e d), che il riferimento alla funzione generale di *“programmazione”* (contenuto, peraltro, soltanto nella relazione, a pag. 5, e non specificato nel testo dello schema) non è sufficiente a risolvere. Infatti, se non appare di per sé irrazionale concentrare, a livello organizzativo, tutti i rapporti europei e internazionali del Ministero in un solo Dipartimento (ma ciò andrebbe comunque chiarito, conferendo maggiore *“orizzontalità”* alla relativa funzione ed eventualmente menzionando anch'essa nella conferenza dei capi dei dipartimenti), appare più efficace (e, peraltro, maggiormente rispondente al resto dell'articolato dello schema) che ciascun Dipartimento curi, nell'ambito del perseguimento della propria missione, anche i rapporti europei e internazionali ad essa inerenti, rapporti che si rivelano spesso cruciali (soprattutto i primi, vista la preponderanza dei profili comunitari nelle materie delle infrastrutture e dei trasporti).

La scelta a favore della seconda opzione organizzativa (che appare indicata dai riferimenti contenuti nelle altre lettere del comma 1), impone, allora, di espungere il riferimento generale alla “*politica trasportistica ed infrastrutturale*”, nonché quello ancor più generico agli “*affari internazionali*”. Potrebbe, invece, essere reintrodotta l’attuale dizione dell’art. 3, lettera a), del d.P.R. n. 177 del 2001, che parla più propriamente di “*rapporti con gli organismi internazionali e coordinamento con l’Unione europea in materia di politica urbana e di assetto territoriale*”.

La lettera b) del comma 1 dell’articolo 3 modifica l’attuale denominazione del secondo Dipartimento da “*Dipartimento per le opere pubbliche e l’edilizia residenziale*” in “*Dipartimento per le infrastrutture e l’edilizia*”. Tale mutamento appare più rispondente alla nuova missione del Ministero, che privilegia l’aspetto infrastrutturale rispetto a quello, concettualmente più tradizionale, incentrato sul concetto di opera pubblica; peraltro, il riferimento generale all’edilizia (e non più alla sola edilizia residenziale) appare opportunamente ricomprendere anche le competenze sull’edilizia statale e in generale alle altre opere pubbliche di competenza statale che avrebbero potuto non ricadere necessariamente nel concetto di infrastrutture. D’altro canto, però, va rilevato come anche gli altri Dipartimenti del Ministero abbiano rilevanti competenze in materia infrastrutturale: così il terzo Dipartimento, per la navigazione ed il trasporto marittimo ed aereo (che reca espressamente una competenza sulle “*infrastrutture portuali*”: art. 3, comma 1, lettera c); così anche il quarto Dipartimento (competente per “*il coordinamento e la vigilanza sui concessionari di reti infrastrutturali*” di trasporto ferroviario: art. 7, comma 4, dello stesso schema).

Pertanto, una volta chiarito che il riferimento generale all’ “*edilizia*” ricomprende anche tutta la materia delle opere pubbliche statali non infrastrutturali, sarebbe opportuno specificare la generica denominazione di “*Dipartimento per le infrastrutture*” in “*Dipartimento per le infrastrutture stradali [o viarie] e l’edilizia*”, sì da non creare confusioni con le infrastrutture

portuali e ferroviarie. In alternativa, si potrebbe comunque riprendere una parte della vigente denominazione, utilizzando la denominazione “*Dipartimento per le opere pubbliche, le infrastrutture stradali e l’edilizia*”.

Conseguentemente alla modifica della denominazione del secondo Dipartimento, va adeguata anche la lettera b) del comma 2 dell’articolo 1, nonché tutte le altre disposizioni dello schema in cui si menziona il Dipartimento in questione, a partire dalla rubrica dell’art. 5.

15. Il Capo III dello schema disciplina, come si è detto, l’articolazione dei Dipartimenti.

L’articolo 4 è relativo al primo Dipartimento, quello per il coordinamento e lo sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali, che si articola in cinque direzioni generali più, eventualmente, un ulteriore ufficio di livello dirigenziale generale (per il relativo rilievo e per la necessità di menzionare in ogni caso tale eventuale struttura anche nell’articolo 4 dello schema, cfr. *retro*, al punto 10). Anche della necessità di rivedere la terminologia delle funzioni di questo Dipartimento relative alla identificazione delle “*linee fondamentali dell’assetto del territorio*” si è già detto *retro*, al precedente punto 14.

Inoltre, la Sezione rileva che all’alinea del comma 3, relativo alla “*direzione generale per la programmazione e i programmi europei*”, la denominazione di questa struttura va modificata e resa più specifica, limitandola alle sole competenze del primo Dipartimento (e non di tutto il Ministero, come afferma l’alinea del comma 3), in coerenza con quanto osservato, in generale, sulle competenze relative ai rapporti europei ed internazionali *retro*, al punto 14.

La medesima specificazione dovrà avvenire per le lettere i) e j) dello stesso comma 3, che attualmente si riferiscono l’una, in via generale, alla partecipazione ad una serie di gruppi di lavoro internazionali, l’altra, in via ancor più generale, a “*relazioni ed affari internazionali*”.

16. Quanto all'articolo 5, relativo al secondo Dipartimento, quello per le infrastrutture e l'edilizia, si rimanda alle considerazioni già svolte sia in relazione all'ufficio di livello dirigenziale generale superiore rispetto alle direzioni, da menzionare espressamente anche in questo articolo (cfr. *retro*, al punto 10), sia in relazione alla denominazione del Dipartimento (cfr. *retro*, al punto 14).

Inoltre, sempre in relazione all'articolo 5, al comma 2, lettera a), andrebbe specificato espressamente che le funzioni della direzione generale per le strade e le autostrade relative alla "*alta vigilanza sull'ANAS*" si concretizzano in un'"*attività di supporto per l'esercizio dell'alta vigilanza sull'ANAS*", sostituendo il relativo inciso (peraltro già presente dal 2001).

17. Allo stesso comma 2 dell'articolo 5 appare opportuno recepire le due osservazioni del Dipartimento per le opere pubbliche e per l'edilizia di cui alla nota prot. n. 961/CD del 12 novembre 2003, con cui si rileva la necessità di inserire, alla fine della lettera f), l'ulteriore competenza su "*classificazione e declassificazione delle strade*", specificando semmai che tale competenza è (ovviamente) limitata alle sole funzioni dello Stato in materia; e, alla fine del comma, una nuova lettera h), relativa agli "*interventi sulla rete di interesse locale previsti da norme di legge*".

Al comma 3, lettera b), dell'art. 5, che si limita a recitare "*zone sismiche ed edilizia antisismica*", si rileva che tale dizione va completata con il contenuto delle funzioni pubbliche statali relative alla materia in questione.

18. Le medesime considerazioni relative alla necessità di specificare l'eventuale inserimento, anche negli altri Dipartimenti, di un ufficio di livello dirigenziale generale superiore rispetto alle direzioni generali (cfr. *retro*, al punto 10), nonché quelle relative alla necessità di specificare meglio le eventuali, specifiche competenze dipartimentali in materia europea e internazionale vanno ribadite anche per il terzo e il quarto Dipartimento del

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (ovvero il Dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo ed aereo e il Dipartimento per i trasporti terrestri, disciplinati rispettivamente agli articoli 6 e 7).

19. L'articolo 8 si riferisce al Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto. L'alinea del comma 1 dispone che *“il Comando è articolato con decreto del Ministro in reparti e uffici di livello dirigenziale”*. Al riguardo, appare necessario specificare la portata e i limiti dell'esplicito riferimento alla fonte del decreto ministeriale e non al regolamento governativo (d.P.R.): con tale strumento di carattere non regolamentare è possibile, ai sensi dell'art. 17, comma 4-*bis*, lett. e), della l. n. 400 del 23 agosto 1988, disciplinare soltanto di *“uffici di livello dirigenziale non generale”* nell'ambito degli uffici dirigenziali generali disciplinati con regolamento; ciò va espressamente chiarito, inserendo l'inciso tra virgolette nel testo dello schema. In alternativa, ove si volesse prevedere anche la disciplina di uffici dirigenziali di prima fascia, le parole *“decreto del Ministro”* dovrebbero essere sostituite dalle parole *“regolamento governativo”*.

Sempre riguardo all'articolo 8, appare condivisibile l'osservazione sollevata dal Comando generale delle capitanerie di porto con nota del 31 ottobre 2003, secondo cui l'attuale testo va armonizzato con i nuovi compiti del Corpo in materia di *security* alla luce degli emendamenti introdotti nel dicembre 2002 alla Convenzione di Londra sulla salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS). Pertanto, va segnalata l'opportunità di inserire, dopo la lettera g) del comma 1 dell'articolo 8, una nuova lettera h) che reciti: *“h) vigilanza e controllo operativi in materia di sicurezza delle navi e delle strutture portuali nei confronti di minacce”*.

Al comma 2 dell'articolo 8, infine, laddove si afferma che *“il corpo delle Capitanerie di porto continua a svolgere gli ulteriori compiti previsti dalla normativa vigente secondo le direttive dei Ministri competenti”*, appare alla Sezione necessario specificare con maggiore precisione i Ministri per i

quali l'ordinamento vigente preveda, allo stato, la possibilità di emanare direttive alle Capitanerie.

20. Il Capo IV dello schema è relativo all'amministrazione decentrata.

L'articolo 9, comma 1, individua i dieci "Servizi integrati infrastrutture e trasporti" (S.I.I.T.), ciascuno articolato in due settori organici di attività rispettivamente denominati Settore infrastrutture e Settore trasporti. Come esposto *retro*, al punto 6, i dieci S.I.I.T. sono stati istituiti "a livello *sovraregionale*" dal d.lgs. n. 152 del 2003, quali organi decentrati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, inserendo una serie di commi dopo il comma 2 dell'art. 43 del d.lgs. n. 300 del 1999.

Al riguardo, la Sezione non può non rilevare l'esistenza di una discrasia tra la previsione dello schema e il dettato della fonte di rango primario. Difatti, il decreto legislativo n. 152 del 2003 non sembra consentire eccezioni di nessun tipo alla dimensione "sovraregionale" dei S.I.I.T., mentre lo schema in oggetto configura, per due S.I.I.T. (Lombardia e Sardegna), una dimensione regionale. Di tale discrasia si occupa la nota del Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio – direzione generale per le politiche del personale e gli affari generali – in data 9 dicembre 2003, già citata *retro*, al punto 9. In quella sede, si riconosce la "consapevolezza della chiarezza del disposto normativo che ha individuato l'articolazione dei Servizi su base sovraregionale", ma si afferma che "la peculiarità delle Regioni in argomento ha indotto ad una interpretazione non tassativa della norma". Da un lato, secondo la referente amministrazione, l'ampiezza del territorio e della popolazione servita dalla Regione Lombardia la fa ritenere non accorpabile con altre regioni; dall'altro, il connotato dell'insularità della Sardegna appare insormontabile.

Ciò nonostante, la Sezione è dell'avviso che il Ministero possa compiere, quantomeno, un ulteriore sforzo per evitare che due S.I.I.T. su dieci siano in condizioni di dubbia conformità al dettato legislativo. Difatti, come

traspare dalla stessa nota del 9 dicembre, sono valutabili alcuni accorpamenti anche per tali Regioni: il bacino di utenza della Lombardia, ad esempio, non dovrebbe subire incrementi troppo considerevoli con un accorpamento con il Trentino Alto Adige, specie se si considera che per questa regione (*rectius*, per le due province autonome che la compongono) le funzioni di competenza dello Stato sono ulteriormente ridotte dall'autonomia speciale del territorio accorpando. Lo stesso vale per la Sardegna, regione per la quale un S.I.I.T. autonomo risulterebbe invero poco proporzionato rispetto agli altri nove diffusi sul territorio. Peraltro, per tale Regione lo stesso Ministero ritiene praticabile l'ipotesi di un accorpamento con il S.I.I.T. per il Lazio e l'Abruzzo, anche se il d.lgs. n. 152 del 2003 parla espressamente di queste due sole ultime regioni quando vi fa riferimento. Ad avviso della Sezione, l'effetto derogatorio al dettato di rango primario derivante dall'inserimento della Sardegna in un S.I.I.T. che il d.lgs. denomina soltanto "per il Lazio e l'Abruzzo" appare decisamente inferiore, e preferibile, a quello della violazione del principio della "sovraregionalità".

21. La Sezione ritiene di dover formulare ulteriori osservazioni all'articolo 9, comma 5, che disciplina la speciale figura del direttore generale del S.I.I.T. per il Lazio e l'Abruzzo, l'unico per il quale il d.lgs. n. 152 del 2003 preveda espressamente questa terza figura in aggiunta ai responsabili dei due settori in cui il S.I.I.T. si articola, disponendo altresì un livello di incarico superiore (ai sensi del comma 3 – e non 4, come per gli altri dirigenti generali dei S.I.I.T. – dell'art. 19 del d.lgs. n. 165 del 2001). Nel silenzio della fonte primaria, la *ratio* di tale previsione si rinviene nell'esigenza, affermata anche dalla relazione allo schema, di conferire a tale soggetto un 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.

Ciò posto, da un lato, occorre evitare che i poteri del dirigente del S.I.I.T. in questione si estendano al coordinamento o al controllo di tutta la rete periferica e, pertanto, alla lettera c), le parole “*dei S.I.I.T.*” vanno sostituite con le parole “*del S.I.I.T.*”; dall’altro, occorre prevedere che le funzioni del direttore generale del S.I.I.T. per Lazio e Abruzzo siano coordinate con quelle spettanti ai capi dei dipartimenti per le materie di loro competenza, per cui, alle lettere e) ed f), i poteri consultivi e di proposta vanno accompagnati dalla specificazione “*congiuntamente ai capi dei Dipartimenti competenti*”.

22. L’articolo 10 si occupa delle competenze dei S.I.I.T. In realtà, i commi 1 e 2 dello schema si limitano a specificare le competenze di ciascuno dei due settori del S.I.I.T. (quello “infrastrutture” e quello “trasporti”), affermando che ogni settore “*svolge le funzioni di competenza del S.I.I.T. nei seguenti ambiti di attività ...*”. Sarebbe, pertanto, necessario inserire, all’inizio dell’articolo, un comma ad hoc, che delinei, così come accade per le direzioni generali del Ministero, le competenze complessive delle ricostituite strutture dirigenziali periferiche (soltanto accennate dal d.lgs. n. 152 del 2003) e soprattutto – anche tenendo conto dei recenti sviluppi della riforma e della giurisprudenza costituzionale (cfr. *retro*, al punto 5) – ne definisca i limiti nell’azione sul territorio in relazione alle competenze regionali e locali, specie in relazione ai S.I.I.T. con competenza sui territori di Regioni a statuto speciale. A tal fine, appare necessaria ma non sufficiente la sola salvezza di quanto disposto dal d.lgs. n. 112 del 1998 e dai conseguenti provvedimenti di attuazione in relazione alle competenze regionali.

Alla stregua di questa considerazione generale, potrà anche risultare opportuno specificare, caso per caso, nelle singole lettere dei due commi di cui si compone ora l’articolo, che le relative competenze sono limitate a quelle spettanti in materia allo Stato. A titolo puramente esemplificativo, si rileva infatti che:

- alla lettera e) dell'attuale comma 1, potrebbe non risultare superfluo specificare che la competenza di "*gestione e tutela del demanio marittimo*" attiene al demanio "*statale*";

- alla lettera l) dello stesso comma 1, il concetto di "*espletamento del servizio di polizia stradale*" appare generico e poco chiaro, e dovrebbe essere precisato; lo stesso dicasi per la lettera m) dell'attuale comma 2.

23. L'articolo 11 disciplina l'organizzazione dei S.I.I.T. , disponendo, al comma 2, che "*in sede di prima attuazione, ciascun settore dei S.I.I.T. ha sede presso i capoluoghi di regione dei rispettivi ambiti territoriali. Con successivi decreti ministeriali può essere variata la dislocazione logistica in ragione dei bacini di utenza di riferimento in modo da assicurare la massima presenza e diffusione sul territorio*".

Tale norma, seppure dichiaratamente (ma genericamente) transitoria, non trova riscontro nel dettato normativo di livello primario, che è chiaro nell'affermare il carattere sovraregionale dei S.I.I.T.. In proposito, la richiamata nota esplicativa del Ministero del 9 dicembre 2003 riconosce l'esistenza del problema, ritenendo però, anche in questo caso, possibile derogare a tale requisito poiché "il carattere sovraregionale degli uffici in questione deve conciliarsi con l'esigenza di garantire sull'intero territorio interessato una presenza stabile di pronto riferimento anche in termini di fruibilità".

Le argomentazioni del Ministero, pur dettate da esigenze comprensibili, non possono essere condivise da questo Consiglio di Stato. Esse trovano, infatti, un ostacolo insormontabile nella necessità, per il regolamento di organizzazione, di rispettare la univoca previsione legislativa che, nel ricostituire la rete periferica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha disposto espressamente che "*sono istituiti a livello sovraregionale dieci Servizi integrati infrastrutture e trasporti*" (art. 43, comma 2-ter, del d.lgs. n. 300 del 1999, come introdotto dal d.lgs. n. 152 del 2003). Il legislatore

delegato avrebbe potuto prevedere esplicitamente una articolazione anche territoriale dei S.I.I.T., mentre si è limitato a prevedere soltanto una articolazione organizzativo-funzionale in due settori (“infrastrutture” e “trasporti”), fermo restando il menzionato, insuperabile carattere della “sovrarègionalità”. Inoltre, la distribuzione sul territorio delle sedi dei due servizi va anche a discapito di un’altra caratteristica che il legislatore delegato ha connotato ai S.I.I.T.: quella della “integrazione”, della interconnessione tra i settori, che richiede necessariamente una concentrazione, anche logistica, in una sola sede dell’esercizio di tutte le relative funzioni.

Pertanto, il comma 2 deve essere riformulato in conformità con la disciplina di carattere legislativo, concentrando nell’unica sede sovrapregionale di ciascun S.I.I.T. entrambi i settori, sin dalla fase della prima applicazione del regolamento in parola.

24. Il comma 3 dell’articolo 11 dispone che con decreto ministeriale di natura non regolamentare, da adottarsi ai sensi dell’art. 17, comma 4-bis, lett. e) della legge n. 400 del 1988, *“si provvede alla individuazione degli uffici dirigenziali di livello non generale in cui si articolano i settori organici dei S.I.I.T., alla individuazione dei rispettivi compiti ed alla graduale unificazione di uffici esercitanti medesime attività ...”*. Al riguardo, come già osservato *retro*, al punto 19, la Sezione ritiene che sia necessario specificare chiaramente i limiti contenutistici del ricorso allo strumento del decreto non regolamentare. In particolare, tale strumento appare utilizzabile – ai sensi del citato art. 17, comma 4-bis, lett. e), della legge n. 400 del 1988 – soltanto per la *“individuazione degli uffici dirigenziali di livello non generale in cui si articolano i settori organici dei S.I.I.T.”*, non invece per l’individuazione di competenze o per l’unificazione degli uffici esistenti per la parte che può coinvolgere anche strutture di livello dirigenziale generale. In tal caso, occorre specificare nel testo che tale ulteriore individuazione deve avvenire con regolamento governativo.

25. Considerazioni di tenore analogo a quelle relative ai commi 2 e 3 vanno svolte in relazione al comma 4 dell'articolo 11.

Da un lato, infatti, il *“riassetto degli organismi collegiali operanti presso le previgenti strutture dell'Amministrazione decentrata e periferica”* e la *“progressiva unificazione degli organismi esercitanti la medesima attività”* possono verosimilmente comportare interventi di impatto superiore a quello della mera rimodulazione di uffici dirigenziali non generali. Inoltre, alcuni tra questi organismi possono essere già oggetto di disposizioni di rango regolamentare, modificabili soltanto con norme di pari livello: va, quindi, espressamente previsto il ricorso allo strumento regolamentare.

D'altro canto, vale anche in questo caso, e in qualche modo a maggior ragione, quanto già affermato a proposito del comma 2 dell'art. 11: non appare possibile prevedere, neppure in via transitoria, una deroga al dettato legislativo, che in questo caso – al comma 2-*sexies* dell'art. 43 del d.lgs. n. 300, come introdotto dal d.lgs. n. 152 del 2003 – richiede espressamente che *“dalla data di entrata in vigore del regolamento di cui al comma 2-quinquies [ovvero del regolamento di organizzazione dei S.I.I.T. che è contenuto nello schema in esame] sono soppresse le strutture periferiche del Ministero dei trasporti e della navigazione e del Ministero dei lavori pubblici”*.

Pertanto, il riordino o la soppressione anche degli organismi collegiali, centrali e periferici, deve essere contestuale all'entrata in vigore del presente regolamento di organizzazione e non può essere rinviato ad un momento successivo, peraltro indeterminato nel tempo.

Occorre, allora, che la Amministrazione responsabile compia l'ulteriore, comprensibilmente gravoso, sforzo di inserire, nel regolamento in oggetto, anche tale riassetto, non potendosi condividere, poiché non trovano riscontro nel preciso disposto del decreto legislativo delegato, le affermazioni contenute nella più volte citata nota del 9 dicembre 2003, con cui si evidenzia la problematicità del riassetto in questione: tale problematicità, pur se

assolutamente comprensibile e condivisa dalla Sezione, non è stata però considerata dal legislatore delegato come un fattore sufficiente a far procrastinare una parte dell'entrata in vigore del nuovo assetto.

Analogamente, al comma 6 dello stesso articolo 11, il quale dispone che *“gli Uffici speciali del genio civile delle opere marittime e gli Uffici dei sistemi di trasporto ad impianti fissi confluiscono negli uffici di livello dirigenziale non generale rispettivamente del Settore infrastrutture e del Settore trasporti”* va integrato da una previsione la quale specifichi che ciò accade *“dalla data di entrata in vigore del presente regolamento”*.

Infine, la Sezione ricorda che il comma 8 dell'articolo 11, relativo alla conferenza permanente dei direttori dei S.I.I.T., deve essere integrato inserendo la necessaria partecipazione dei quattro capi dei dipartimenti, in conseguenza della corrispondente previsione richiesta *retro*, al punto 13, in relazione all'articolo 2 dello schema.

26. Il Capo V dello schema – dal titolo *“Dotazione organica e norme finali”* – comprende gli articoli da 12 a 17.

Della dotazione organica di cui all'articolo 12 si è già detto *retro*, ai punti 8 e 9; in questa sede occorre soltanto osservare che, alla fine dell'articolo, laddove si afferma che *“prima della costituzione del ruolo sono comunque portati a compimento i processi di riqualificazione previsti dal contratto collettivo nazionale di lavoro del personale dei soppressi Ministeri”*, tale previsione va completata chiarendo espressamente che ciò accade comunque *“fermo restando il principio dell'invarianza della spesa”*.

In relazione all'articolo 13, che apporta lievi modifiche al d.P.R. n. 320 del 24 aprile 2001 sugli uffici di diretta collaborazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, non si hanno osservazioni da formulare: ci si limita a ricordare che tale articolo costituisce la sede idonea per collocare la disciplina dell'ufficio con funzioni di regolazione ai sensi dell'art. 30 della

Direttiva 01/14/CE finalizzata alla vigilanza sulla concorrenza nei mercati dei servizi ferroviari, di cui si è detto *retro*, al punto 12.

All'articolo 15, il dettato del comma 2 ("*sono abrogate le disposizioni incompatibili con il presente decreto*") appare poco chiaro e insufficiente al raggiungimento della finalità che si propone; incisi di questo genere appartengono ad una tecnica normativa ormai superata dai più recenti principi generali in materia di riordino normativo e di semplificazione. Esso deve essere sostituito o, al massimo, accompagnato da una elencazione il più possibile completa delle norme che vengono abrogate, anche implicitamente, o comunque superate anche se non in contrasto espresso, a seguito dell'entrata in vigore del regolamento in questione (laddove "*regolamento*" risulta anche un termine più adeguato e preferibile a quello di "*decreto*" utilizzato dallo schema).

All'articolo 16, recante "disposizioni transitorie e finali", i commi 2 e 3 vanno espunti dal testo alla stregua di quanto osservato in riferimento alla necessità, imposta dalle norme di rango primario, di una entrata in vigore completa dell'intero assetto organizzativo, di una "messa a regime" integrale di tutto il vasto apparato ministeriale centrale e periferico, salvi ovviamente i successivi aggiustamenti a seguito delle verifiche biennali dell'intero impianto organizzativo previste dall'articolo 14. In luogo di tali disposizioni andrà, invece, inserito un termine massimo per l'emanazione dei decreti non regolamentari di organizzazione degli uffici dirigenziali non generali.

Al comma 4 dello stesso articolo 16, la Sezione ritiene non rispondente a principi di efficienza e di economicità la predisposizione di un meccanismo automatico di conservazione di tutti i programmi già in essere al momento dell'entrata in vigore del nuovo regolamento. Vanno, invece, previsti, entro un termine breve, un censimento di tali programmi ad opera dei singoli dipartimenti e una verifica della loro effettiva utilità nel quadro del rinnovato assetto organizzativo, centrale e periferico, del Ministero delle infrastrutture e

dei trasporti, cui dovrà seguire una dichiarazione espressa in tal senso del capo del dipartimento responsabile (o, se necessario, in qualche caso, del Ministro).

Non si ha nulla da osservare in relazione al comma 5 dell'articolo 16 (secondo cui "il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio"), per il quale la Sezione si rimette alla responsabile valutazione della competente amministrazione finanziaria.

Infine, all'articolo 17 non è consentita, nella presente sede regolamentare, in assenza di espressa disposizione legislativa, l'anticipazione della ordinaria *vacatio legis* di quindici giorni dalla pubblicazione del testo del regolamento sulla Gazzetta Ufficiale al giorno successivo alla pubblicazione medesima. In tal senso va, quindi, modificato il comma 1 dell'articolo in questione.

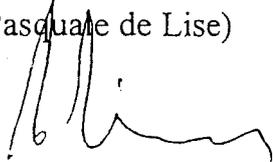
27. Alla stregua delle esposte considerazioni, questo Consiglio esprime il proprio parere favorevole sullo schema in oggetto con le osservazioni che precedono.

P.Q.M.

Nelle esposte considerazioni è il parere del Consiglio di Stato.

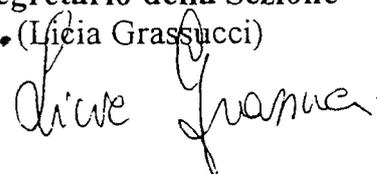
Visto:

Il Presidente della Sezione
(Pasquale de Lise)



Per estratto dal Verbale
Il Segretario della Sezione

• (Licia Grassucci)



VISTO l'art.87, quinto comma, della Costituzione;

VISTO l'art.17, comma 4-bis, della legge 23 agosto 1988, n.400;

VISTA la legge 15 marzo 1997, n.59 e successive modifiche ed integrazioni;

VISTA il decreto legislativo 7 agosto 1997, n.279;

VISTO il decreto legislativo 31 marzo 1998, n.112;

VISTO il decreto legislativo 30 luglio 1999, n.300;

VISTO il decreto legislativo 30 marzo 2001, n.165;

VISTA la legge 6 luglio 2002, n.137 recante "Delega per la riforma dell'organizzazione del Governo e della Presidenza del Consiglio dei Ministri nonché di enti pubblici";

VISTO il decreto legislativo 12 giugno 2003 n.152 recante la riforma dell'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTO il D.P.R. 26 marzo 2001, n.177 recante l'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTO il D.P.R. 24 aprile 2001, n.320 recante il "Regolamento di organizzazione degli Uffici di diretta collaborazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti";

VISTA la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri in data 3 ottobre 2003;

SENTITE le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative in data

UDITO il parere del Consiglio di Stato espresso dalla sezione consultiva per gli atti normativi nell'adunanza del

ACQUISITO il parere delle competenti commissioni parlamentari;

VISTA la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella seduta del

SULLA proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro della funzione pubblica e con il Ministro dell'economia e delle finanze

EMANA
il seguente regolamento:

Capo I
Organizzazione del Ministero

Articolo 1 **Organizzazione centrale e decentrata**

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in seguito denominato "Ministero", esercita le funzioni di cui all'art. 42 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n.300 come modificato dall'art.2 del decreto legislativo 12 giugno 2003, n. 152.

2. Il Ministero, per l'espletamento dei compiti ad esso demandati, è articolato, a livello centrale, in 16 direzioni generali incardinate nei quattro Dipartimenti di cui si compone la struttura :

- a) Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, per il personale ed i servizi generali;
- b) Dipartimento per le infrastrutture e l'edilizia;
- c) Dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo ed aereo;
- d) Dipartimento per i trasporti terrestri;

3. Il Ministero è, altresì, articolato in 4 uffici di livello dirigenziale generale, uno per ciascun Dipartimento, collocati in posizione di staff al Capo Dipartimento, cui sono preposti dirigenti generali, nominati ai sensi dell'art.19, comma 4 del decreto legislativo n.165 del 2001. Nell'ambito della dotazione organica di cui alla tabella allegata, sono, inoltre, individuati quattro incarichi con funzioni ispettive, di consulenza, studio e ricerca o altri incarichi specifici ai sensi dell'art.19, comma 10 del decreto legislativo n.165 del 2001 di cui uno finalizzato al coordinamento e al monitoraggio delle politiche sulla sicurezza dei trasporti e delle infrastrutture ed uno finalizzato alle politiche culturali connesse alla realizzazione delle infrastrutture.

4. Gli uffici di livello dirigenziale generale di cui al comma precedente svolgono funzioni di supporto al Capo dipartimento, di coordinamento delle attività ed altri incarichi specifici all'uopo conferiti. L'ufficio collocato in posizione di staff al Capo dipartimento per i trasporti terrestri svolge, inoltre, funzioni di regolazione ai sensi dell'art.30 della Direttiva 01/14/CE finalizzate alla vigilanza sulla concorrenza nei mercati dei servizi ferroviari.

5. Costituiscono organi decentrati del Ministero dieci Servizi Integrati Infrastrutture e Trasporti, di seguito denominati "S.I.I.T.", ciascuno dei quali è articolato in due settori rispettivamente relativi all'area infrastrutture e all'area trasporti.

6. Il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto dipende dal Ministro per l'espletamento delle funzioni rientranti nelle attribuzioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 2 **Conferenza permanente dei capi dei Dipartimenti**

1. È istituita la conferenza permanente dei Capi dei dipartimenti del Ministero, di seguito denominata "Conferenza". La Conferenza svolge funzioni di coordinamento generale sulle questioni interdipartimentali o comuni e può formulare al Ministro proposte per l'emanazione di indirizzi e direttive diretti ad assicurare il raccordo operativo fra i dipartimenti e lo svolgimento coordinato delle relative funzioni.

2. Apposite riunioni della Conferenza, cui possono essere chiamati a partecipare i dirigenti di prima fascia ed i dirigenti di seconda fascia ai quali sono affidate

responsabilità nei settori interessati, sono dedicate a singole questioni oltre che all'elaborazione delle linee e delle strategie generali in materia di gestione delle risorse umane e informatiche nonché al coordinamento delle attività di rispettiva competenza.

3. La Direzione per il personale, il bilancio ed i servizi generali e la Direzione per i sistemi informativi e statistici operano al servizio di tutti i Dipartimenti sulla base di direttive concordate dal Capo Dipartimento in sede di conferenza permanente. I Capi dei singoli Dipartimenti restano responsabili della gestione delle risorse loro assegnate.

4. Il Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto partecipa alla Conferenza per gli affari rientranti nelle attribuzioni del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto.

Capo II **Attribuzioni ai Dipartimenti**

Articolo 3 **Aree funzionali**

1. I Dipartimenti del Ministero assicurano l'esercizio delle funzioni e dei compiti di spettanza statale nelle aree funzionali di cui all'art.42 del decreto legislativo n.300 del 1999, come modificato dal decreto legislativo 12 giugno 2003, n. 152, secondo la seguente ripartizione:

- a) Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali - linee fondamentali dell'assetto del territorio, pianificazione e programmazione delle reti, della logistica e dei nodi infrastrutturali di interesse nazionale anche con riferimento al sistema delle città e delle aree metropolitane; rapporti con gli organismi nazionali ed internazionali in materia di assetto territoriale e di sviluppo territoriale; rapporti con gli organismi internazionali e coordinamento con l'Unione europea in materia di politica trasportistica ed infrastrutturale; monitoraggio dei progetti internazionali e comunitari; affari internazionali; profili comuni ed interdipartimentali del rapporto di lavoro, formazione e politiche del personale, bilancio, risorse strumentali; gestione del contenzioso del lavoro; gestione dei beni mobili ed immobili e della Cassa di previdenza assistenza; edilizia e impianti per gli immobili dell'Amministrazione decentrata; gestione dei sistemi informativi e statistici; nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici; attività per la salvaguardia di Venezia; indirizzo, coordinamento, monitoraggio e verifica dell'attività dei SIIT per le materie di competenza;
- b) Dipartimento per le infrastrutture e l'edilizia - vigilanza sui gestori delle reti di trasporto viario; rete nazionale stradale e autostradale; edilizia residenziale; edilizia demaniale; realizzazione delle opere corrispondenti alle reti e i nodi infrastrutturali viari di interesse nazionale e valutazione dei relativi interventi; attuazione delle politiche abitative e dell'edilizia concernenti anche il sistema delle città e delle aree metropolitane; programmi di riqualificazione urbana; lotta all'abusivismo; regolazione dei lavori pubblici; rapporti con gli organismi nazionali ed internazionali in materia di appalti pubblici; realizzazione di programmi speciali; grandi eventi; indirizzo, coordinamento, monitoraggio e verifica dell'attività dei SIIT per le materie di competenza;
- c) Dipartimento per la navigazione ed il trasporto marittimo ed aereo -indirizzo, programmazione e regolazione in materia di navigazione, trasporto marittimo e

trasporto intermodale; infrastrutture portuali; vigilanza sui porti; demanio marittimo; programmazione, previa intesa con le regioni interessate, del sistema idroviario padano-veneto; sicurezza della navigazione; aviazione civile e trasporto aereo; rapporti con organismi nazionali e internazionali e coordinamento con l'Unione europea in materia di navigazione e trasporto marittimo ed aereo; indirizzo, coordinamento, monitoraggio e verifica dell'attività dei SIIT per le materie di competenza;

- d) Dipartimento per i trasporti terrestri - programmazione, indirizzo e regolazione in materia di trasporto terrestre ed intermodale; trasporto su strada: veicoli, conducenti, autotrasporto persone e cose; sistemi di trasporto a impianti fissi; rapporti con organismi nazionali ed internazionali e armonizzazione e coordinamento con l'Unione europea sulle materie di competenza; sicurezza e regolazione tecnica dei trasporti; indirizzo, coordinamento, monitoraggio e verifica dell'attività dei SIIT per le materie di competenza;

2. I Dipartimenti costituiscono centro di responsabilità amministrativa ai sensi dell'art.3 del decreto legislativo 7 agosto 1997,n.279.

3. L'articolazione degli uffici dirigenziali di livello non generale nell'ambito delle direzioni generali è definita con decreto ministeriale ai sensi dell'art.17 comma 4-bis lett.e) della legge 23 agosto 1988, n.400.

Capo III **Articolazione dei Dipartimenti**

Articolo 4 **Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali**

1. Il Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali è articolato nei seguenti uffici di livello dirigenziale generale :

- a) Direzione generale per il personale, il bilancio ed i servizi generali;
- b) Direzione generale per la programmazione e i programmi europei;
- c) Direzione generale per le politiche di sviluppo del territorio;
- d) Direzioni generale per le reti;
- e) Direzione generale per i sistemi informativi e statistici;

2. La Direzione generale per il personale, il bilancio ed i servizi generali svolge le funzioni di competenza del Ministero nei seguenti ambiti:

- a) redazione del bilancio e sua gestione relativamente a variazioni ed assestamenti;
- b) redazione delle proposte per la legge finanziaria, attività di rendicontazione al Parlamento e agli organi di controllo;
- c) rapporto di lavoro e formazione del personale;
- d) coordinamento funzionale e supporto nell'attività di valutazione dei carichi di lavoro, di semplificazione delle procedure, di organizzazione funzionale e logistica degli uffici;
- e) attività di contrattazione sindacale, gestione del contenzioso del lavoro;
- f) gestione dei beni patrimoniali, approvvigionamento dei beni, economato e cassa, ufficio contratti, manutenzione dei beni immobili dell'Amministrazione centrale;

opere civili, impianti a corredo e relative attrezzature tecniche per gli immobili dell'Amministrazione decentrata;

- g) supporto tecnico-organizzativo all'attività del responsabile dei servizi di prevenzione e sicurezza del lavoro;
- h) relazioni con il pubblico;
- i) Cassa di previdenza e assistenza;

3. La Direzione generale per la programmazione ed i programmi europei svolge le funzioni di competenza del Ministero nei seguenti ambiti:

- a) Predisposizione del Piano generale dei trasporti e della logistica;
- b) Programmazione fondi strutturali - PON trasporti;
- c) Pianificazione pluriennale della viabilità;
- d) Programmazione di interventi infrastrutturali, anche attraverso la finanza di progetto, sulla rete stradale e attività di supporto ai fini dell'intesa con la Direzione generale per le strade e autostrade, sulla rete autostradale;
- e) promozione, nell'ambito delle intese istituzionali di programma degli accordi tra lo Stato e le regioni;
- f) gestione dei programmi di iniziativa comunitaria Interreg, Interreg II, Interreg III;
- g) esercizio dei compiti relativi ai segretariati tecnici dei programmi Interreg affidati all'Italia ed alla conseguente attività di gestione e pagamento;
- h) programmi di iniziativa comunitaria di cui all'articolo 10 del regolamento FERS: coordinamento, regolamentazione e monitoraggio;
- i) partecipazione ai gruppi di lavoro internazionali ONU-ECE, CEMIT -OCSE, CDS-CSRR, CETMO, OTIF e attività correlate;
- j) relazioni ed affari internazionali.
- k) Monitoraggio delle iniziative, dei programmi e degli interventi comunitari;
- l) Programmi comunitari per la mobilità sostenibile;
- m) Programmi URBAN.

4. La Direzione generale per le politiche di sviluppo del territorio svolge le funzioni di competenza del Ministero nei seguenti ambiti:

- a) Programmi di sviluppo del territorio e del sistema delle città;
- b) Adempimenti tecnici e amministrativi relativi all'espletamento delle procedure di localizzazione di opere infrastrutturali di rilievo nazionale;
- c) Osservatorio e monitoraggio delle trasformazioni del territorio con riferimento alle reti infrastrutturali e al sistema delle città e delle aree metropolitane;
- d) Piani regolatori portuali e aeroportuali e nodi di interscambio;
- e) individuazione di standards di sicurezza nelle zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante e in altre aree sensibili: attuazione direttiva "Seveso II" - D.M. 9 maggio 2001;

5. La Direzione generale per le reti svolge le funzioni di competenza del Ministero nei seguenti ambiti:

- a) Programmazione, finanziamento, realizzazione e gestione delle reti elettriche, fatto comunque salvo quanto disposto con il decreto legislativo 16 marzo 1999, n.79, delle reti idriche, idrauliche ed acquedottistiche nelle aree depresse;
- b) Azione di supporto e assistenza alle regioni e agli enti locali e rapporti con la Sogesid;
- c) monitoraggio delle reti elettriche, idriche, idrauliche ed acquedottistiche e relativo coordinamento tecnico.
- d) Vigilanza sul registro italiano dighe;
- e) Determinazione delle tariffe dell'acqua erogata tramite le reti idriche;

- f) Opere necessarie e consequenziali al rilascio delle concessioni di grande derivazione delle acque.
6. La Direzione generale per i sistemi informativi e statistici svolge le funzioni di competenza del Ministero nei seguenti ambiti:
- a) gestione e sviluppo dei sistemi informativi del Ministero;
 - b) gestione e sviluppo dell'informatizzazione, di cui alla direttiva del Ministro per l'innovazione e la tecnologia del 21 dicembre 2001, ivi inclusi i rapporti con l'Autorità informatica per la pubblica amministrazione;
 - c) coordinamento e sviluppo integrato degli archivi informatici e delle banche dati;
 - d) gestione della sicurezza dei sistemi informatici;
 - e) coordinamento e sviluppo integrato dei Portali del Ministero.
 - f) monitoraggio, controllo ed elaborazione dei dati statistici relativi all'attività amministrativa, tecnica ed economica del Ministero;

Articolo 5

Dipartimento per le infrastrutture e l'edilizia

1. Il Dipartimento per le infrastrutture e l'edilizia è articolato nei seguenti uffici di livello dirigenziale generale :

- a) Direzione generale per le strade e autostrade;
- b) Direzione generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali;
- c) Direzione generale per l'edilizia residenziale e le politiche urbane e abitative;
- d) Direzione generale per la regolazione dei lavori pubblici.

2. La Direzione generale per le strade e autostrade svolge le funzioni di competenza del Ministero nei seguenti ambiti:

- a) Alta vigilanza sull'ANAS e sui gestori delle infrastrutture viarie appartenenti alla rete nazionale; approvazione contratto di programma e piano di investimenti;
- b) relazioni e accordi internazionali nel settore delle reti di trasporto viario;
- c) regolamentazione dei servizi stradali ed autostradali riferiti agli enti ed organismi gestori delle strade e autostrade;
- d) Archivio nazionale delle strade;
- e) Affidamento di concessioni di costruzione e gestione di infrastrutture viarie di interesse nazionale - programmazione della rete autostradale d'intesa con la Direzione generale per la programmazione ed i programmi europei ed attività di supporto alla detta Direzione ai fini dell'intesa sulla programmazione della rete stradale di interesse nazionale;
- f) Individuazione di standard e predisposizione di normative tecniche attinenti alle caratteristiche costruttive tecniche e funzionali delle strade ed autostrade;
- g) Attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale e dei programmi operativi;

3. La Direzione generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali svolge le funzioni di competenza del Ministero nei seguenti ambiti:

- a) opere pubbliche di competenza statale, ivi compresi gli interventi di edilizia giudiziaria, di edilizia penitenziaria, di edilizia demaniale di competenza statale, di edilizia per le Forze armate, le Forze di polizia e i Vigili del fuoco;
- b) zone sismiche ed edilizia antisismica;

- c) interventi per la ricostruzione;
- d) interventi di competenza statale per la città di Roma-Capitale;
- e) interventi previsti da leggi speciali e grandi eventi;

4. La Direzione generale per l'edilizia residenziale e le politiche urbane e abitative svolge le funzioni di competenza del Ministero nei seguenti ambiti:

- a) Compiti di edilizia sovvenzionata ed agevolata di spettanza statale, ivi compresa l'edilizia per le Forze armate e di polizia;
- b) Disciplina delle cooperative edilizie;
- c) Misure dirette a far fronte al disagio abitativo;
- d) Locazioni ed equo canone;
- e) Iniziative sociali e comunitarie in materia di accesso all'abitazione;
- f) Mutui edilizi;
- g) Programmi già di pertinenza del Segretariato generale CER.
- h) Attuazione dei programmi di riqualificazione urbana: recupero del patrimonio edilizio e relative politiche di incentivazione, società di trasformazione urbana, Prusst;
- i) Monitoraggio del fenomeno dell'abusivismo edilizio, anche sulla base dei dati forniti dai comuni;
- j) Supporto agli enti locali e alle regioni nella individuazione e repressione dell'abusivismo edilizio;
- k) Repressione delle violazioni urbanistiche e coordinamento dell'attività delle commissioni per l'uso della forza pubblica;
- l) Raccolta delle segnalazioni dei soggetti pubblici e privati in ordine ai manufatti abusivi ed esercizio dei poteri sostitutivi in materia;
- m) Promozione di accordi di programma quadro contro l'abusivismo su beni demaniali da stipularsi nell'ambito delle intese istituzionali di programma;

5. La Direzione generale per la regolazione dei lavori pubblici svolge le funzioni di competenza del Ministero nei seguenti ambiti:

- a) Indirizzo e regolazione delle procedure di appalto di lavori pubblici;
- b) Definizione delle normative tecniche di settore;
- c) Rapporti con l'Autorità di vigilanza e con l'Osservatorio dei lavori pubblici;
- d) Supporto all'attuazione della legge quadro in materia di lavori pubblici;
- e) Predisposizione degli schemi contrattuali e dei capitolati;
- f) gestione stralcio del soppresso Albo Nazionale dei Costruttori e della Commissione ministeriale per la revisione dei prezzi.

Articolo 6
Dipartimento per la navigazione
ed il trasporto marittimo ed aereo

1. Il Dipartimento per la navigazione ed il trasporto marittimo ed aereo è articolato nei seguenti uffici di livello dirigenziale generale :

- a) Direzione generale per la navigazione e il trasporto marittimo e interno;
- b) Direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima;
- c) Direzione generale per la navigazione aerea.

2. La Direzione generale per la navigazione e il trasporto marittimo e interno svolge le funzioni di competenza del Ministero nei seguenti ambiti:

- a) disciplina della navigazione marittima;

- b) disciplina internazionale dei trasporti marittimi;
- c) sicurezza della navigazione in acque marittime e interne, sinistri in acque marittime;
- d) servizi di trasporto sovvenzionato con le isole e sui laghi Maggiore, di Garda e di Como;
- e) formazione, aggiornamento e rapporto di lavoro del personale della navigazione marittima;
- f) proprietà navale e regime amministrativo delle navi;
- g) interventi a sostegno della flotta e delle costruzioni navali;
- h) disciplina della nautica da diporto e per finalità private;
- i) vigilanza sugli enti di settore e sull'Istituto nazionale di architettura navale;
- j) predisposizione della normativa tecnica di settore;

3. La Direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima e interna svolge le funzioni di competenza del Ministero nei seguenti ambiti :

- a) infrastrutture portuali di rilievo nazionale ed internazionale;
- b) vigilanza e regolazione delle attività e servizi portuali e del lavoro nei porti;
- c) tutela del demanio marittimo e gestione del demanio marittimo non di competenza regionale;
- d) sistema idroviario padano-veneto;
- e) vigilanza sulle Autorità portuali e sugli altri enti di settore;
- f) predisposizione della normativa tecnica di settore;

4. La Direzione generale della navigazione aerea svolge le funzioni di competenza del Ministero negli ambiti che seguono, ferme restando le funzioni attribuite all'Ente nazionale aviazione civile dal decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250:

- a) indirizzo, vigilanza e controllo in materia aeronautica;
- b) promozione di accordi comunitari ed internazionali;
- c) programmazione ed elaborazione dei rapporti convenzionali da stipulare con gli enti vigilati;
- d) valutazione dei piani di investimento nel settore aeroportuale;
- e) monitoraggio e statistiche sull'attività di trasporto aereo;

5. Il Dipartimento per l'esercizio in sede decentrata delle funzioni di cui ai commi 2 e 3 si avvale del Corpo delle Capitanerie di porto.

Articolo 7

Dipartimento per i trasporti terrestri

1. Il Dipartimento per i trasporti terrestri è articolato nei seguenti uffici di livello dirigenziale generale :

- a) Direzione generale per la motorizzazione;
- b) Direzione generale per l'autotrasporto di persone e cose;
- c) Direzione generale del trasporto ferroviario
- d) Direzione generale dei sistemi di trasporto ad impianti fissi;

2. La Direzione generale per la motorizzazione svolge le funzioni di competenza del Ministero nei seguenti ambiti:

- a) Omologazione nazionale, CEE ed ECE/ONU di veicoli, dispositivi ed unità tecnico indipendenti;

- b) Trasporto merci pericolose su strada; normativa e omologazione e approvazione dei veicoli e dei recipienti;
- c) Sicurezza del trasporto di merci pericolose;
- d) Parco circolante e conducenti;
- e) Archivio nazionale veicoli e conducenti; Centro elaborazione dati motorizzazione;
- f) Normativa di settore nazionale ed internazionale; armonizzazione e coordinamento con l'Unione europea;
- g) Omologazione dei dispositivi di regolazione della circolazione e di controllo delle infrazioni e della segnaletica stradale;
- h) Prevenzione degli incidenti e sicurezza stradale, campagne informative ed educative, adozione del Piano nazionale della sicurezza stradale d'intesa con le Direzioni generali competenti ed informazioni sulla viabilità;
- i) Relazione al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale;
- j) Centro di documentazione sui problemi della circolazione e sicurezza stradale;

3. La Direzione generale per l'autotrasporto di persone e cose svolge le funzioni di competenza del Ministero nei seguenti ambiti:

- a) Trasporti nazionali ed internazionali di persone e cose;
- b) interventi finanziari nel settore e a favore dell'intermodalità;
- c) Normativa di settore nazionale ed internazionale; armonizzazione e coordinamento con l'Unione europea;
- d) Monitoraggio, controllo e statistiche sull'attività di trasporto di persone e cose
- e) Relazioni ed accordi internazionali anche al di fuori dello spazio economico comunitario nel settore del trasporto su strada;
- f) Regolamentazione dei servizi di trasporto di persone e cose di competenza statale;

4. La Direzione generale del trasporto ferroviario svolge le funzioni di competenza del Ministero nei seguenti ambiti di attività:

- a) coordinamento e vigilanza sui concessionari di reti infrastrutturali e sui titolari di licenze di esercizio;
- b) attività di vigilanza sui progetti;
- c) Analisi economiche;
- d) Contratti di programma;
- e) Vigilanza sulle linee ferroviarie;
- f) definizione di standards e norme di sicurezza;
- g) interoperabilità ferroviaria;

5. La Direzione generale dei sistemi di trasporto ad impianti fissi svolge le funzioni di competenza del Ministero nei seguenti ambiti:

- a) sicurezza tecnica dei sistemi di trasporto ad impianti fissi;
- b) normativa di settore nazionale ed internazionale;
- c) Programmi di investimento per la realizzazione dei sistemi di trasporto ad impianti fissi;
- d) Coordinamento e monitoraggio sulle funzioni delegate in materia di trasporto ferroviario locale e gestione dei servizi locali non trasferiti;
- e) programmi di investimenti nel settore degli interporti e dei centri merci;

Articolo 8
Comando generale del
Corpo delle capitanerie di porto

1. Il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, articolato con decreto del Ministro in reparti e uffici di livello dirigenziale, svolge le funzioni di competenza del Ministero nei seguenti ambiti:

- a) ricerca e soccorso in mare;
- b) gestione operativa, a livello centrale, del sistema di controllo del traffico marittimo;
- c) esercizio delle competenze tecniche in materia di sicurezza della navigazione marittima e indagini sulle cause e circostanze dei sinistri marittimi a navi da carico o da passeggeri;
- d) rapporti con organismi nazionali ed internazionali per gli aspetti tecnici della sicurezza della navigazione marittima;
- e) coordinamento delle attività, organizzazione e ispezioni relative ai servizi delle capitanerie di porto;
- f) impiego del personale delle capitanerie di porto;
- g) predisposizione della normativa tecnica di settore.

2. Il Corpo delle Capitanerie di porto continua a svolgere gli ulteriori compiti previsti dalla normativa vigente secondo le direttive dei Ministri competenti.

Capo IV
Amministrazione decentrata

Articolo 9
Servizi integrati infrastrutture e trasporti

1. Sono Organi decentrati del Ministero i dieci Servizi integrati infrastrutture e trasporti, di seguito denominati SIIT, secondo le articolazioni territoriali a fianco di ciascuno segnate :

- 1) SIIT Piemonte- Valle d'Aosta - Liguria
- 2) SIIT Lombardia
- 3) SIIT Veneto-Trentino Alto Adige - Friuli Venezia Giulia
- 4) SIIT Emilia Romagna -Marche
- 5) SIIT Toscana - Umbria
- 6) SIIT Lazio - Abruzzo
- 7) SIIT Campania - Molise
- 8) SIIT Basilicata - Puglia
- 9) SIIT Calabria - Sicilia
- 10) SIIT Sardegna

2. I SIIT sono articolati in due settori organici di attività rispettivamente denominati Settore infrastrutture e Settore trasporti

3. A ciascun Settore è preposto un dirigente generale, nominato ai sensi dell'art.19, comma 4 del decreto legislativo 30 marzo 2001,n.165, rispettivamente denominato

Direttore del Settore infrastrutture e Direttore del Settore trasporti, con funzioni di direzione e coordinamento delle attività.

4. Il Direttore del Settore infrastrutture del SIIT per il Veneto-Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia svolge le funzioni di Presidente del Magistrato alla Acque di Venezia in materia di salvaguardia di Venezia e della sua laguna con i relativi interventi nonché le residuali attività di competenza statale in materia di demanio idrico ed opere idrauliche.

5. Al SIIT competente per il Lazio e l'Abruzzo è preposto un Dirigente generale, nominato ai sensi dell'art.19, comma 3 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n.165, denominato Direttore generale, con funzioni di direzione, coordinamento e controllo delle attività. In particolare, il Direttore generale:

- a) determina i programmi per dare attuazione agli indirizzi del Ministro;
- b) alloca le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili per l'attuazione dei programmi secondo i principi di economicità, efficacia ed efficienza nonché di rispondenza del servizio al pubblico interesse;
- c) svolge funzioni di propulsione e di coordinamento nonché di supporto ai Dipartimenti nelle rispettive attività di controllo e di vigilanza dei SIIT;
- d) adotta gli atti per l'utilizzazione ottimale del personale secondo criteri di efficienza disponendo gli opportuni trasferimenti di personale all'interno del SIIT;
- e) è sentito dal Ministro ai fini dell'esercizio del potere di proposta per il conferimento degli incarichi di direzione degli uffici di livello dirigenziale generale del SIIT, ai sensi dell'art.19, comma 4 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n.165;
- f) può proporre al Ministro l'adozione del provvedimento di revoca degli incarichi di cui alla lettera precedente;
- g) persegue gli obiettivi conferiti annualmente con la direttiva ministeriale;
- h) svolge funzioni di coordinamento di bilancio in relazione alle risorse assegnate al SIIT e di controllo di gestione;
- i) promuove e mantiene le relazioni con gli Organi istituzionali, con le Regioni, le Province e gli enti locali nonché le relazioni sindacali;
- j) promuove le attività di comunicazione esterna e di rappresentanza.

L'Ufficio del Direttore generale, con sede in Roma, costituisce centro di responsabilità amministrativa ai sensi dell'art.3 del decreto legislativo 7 agosto 1997, n.279. Ad esso afferiscono, quali centri di costo, i settori organici di cui si compone.

6. I settori organici di cui si compongono i SIIT costituiscono centro di costo ai sensi del decreto legislativo 7 agosto 1997, n.279 e, fatto salvo quanto disposto al comma precedente, afferiscono ai dipartimenti competenti per materia.

Articolo 10 **Competenze dei SIIT**

1. Fatto salvo quanto disposto dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n.112 e dai conseguenti provvedimenti di attuazione, il Settore infrastrutture svolge le funzioni di competenza del SIIT nei seguenti ambiti di attività:

- a) opere pubbliche di competenza del Ministero delle infrastrutture e trasporti;
- b) attività di vigilanza sulle opere pubbliche finanziate anche in parte dal ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- c) attività di supporto, su base convenzionale nella programmazione, progettazione ed esecuzione di opere anche di competenza di Amministrazioni non statali, anche ad ordinamento autonomo, economico e non, nonché di Enti ed organismi;

- d) compiti di supporto tecnico e logistico per la realizzazione delle infrastrutture di preminente interesse nazionale di cui alla legge 21 dicembre 2001, n.443;
- e) gestione e tutela del demanio marittimo;
- f) attività di supporto alla lotta all'abusivismo edilizio;
- g) supporto alla attività di vigilanza sull'Anas e sui gestori delle infrastrutture viarie;
- h) supporto alla attività di vigilanza sulle dighe ricadenti nel bacino territoriale;
- i) supporto alla attività di gestione dei programmi di iniziativa comunitaria;
- j) rapporti istituzionali con le Regioni, le Province e gli enti locali;
- k) supporto alla gestione del contenzioso nelle materie di competenza;
- l) espletamento del servizio di polizia stradale.

2. Fatto salvo quanto disposto dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n.112 e dai conseguenti provvedimenti di attuazione, il Settore trasporti svolge le funzioni di competenza del SIIT nei seguenti ambiti di attività:

- a) attività in materia di omologazione dei veicoli a motore, loro rimorchi, componenti ed unità tecniche indipendenti;
- b) attività in materia di collaudi e revisione dei veicoli in circolazione;
- c) attività in materia di conducenti: rilascio di patenti, certificati di abilitazione professionale; ADR, ecc.;
- d) attività in materia di sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianto fisso;
- e) compiti di supporto tecnico e amministrativo per la realizzazione dei sistemi di trasporto ad impianti fissi;
- f) attività in materia di navigazione;
- g) attività in materia di immatricolazioni veicoli;
- h) circolazione e sicurezza stradale;
- i) rapporti istituzionali con le Regioni, le Province e con gli enti locali;
- j) funzioni di certificazione di qualità, ispezione e controllo tecnico;
- k) supporto alla gestione del contenzioso nelle materie di competenza;
- l) coordinamento dell'interoperabilità dei sistemi di trasporto;
- m) espletamento del servizio di polizia stradale;
- n) consulenza, assistenza, servizio, su base convenzionale, a pubbliche Amministrazioni ed enti pubblici anche ad ordinamento autonomo nelle materie di competenza;
- o) attività in materia di autotrasporto;
- p) attività di aggiornamento e ricerca.

Articolo 11 *Organizzazione*

1. L'organizzazione dei SIIT è ispirata al criterio dell'efficiente dimensionamento delle strutture, tenendo conto della qualità e della quantità dei servizi svolti, della rilevanza dei compiti e delle funzioni assegnate con riferimento al bacino di utenza e all'ambito territoriale interessato nonché alla dotazione organica complessiva. La struttura organizzativa è, altresì, ispirata al generale principio dell'integrazione e cooperazione tra uffici del medesimo ambito territoriale in ragione dell'efficacia e dell'efficienza del funzionamento complessivo dell'istituto.

2. In sede di prima attuazione, ciascun settore dei SIIT ha sede presso i capoluoghi di Regione dei rispettivi ambiti territoriali. Con successivi decreti ministeriali può essere variata la dislocazione logistica in ragione dei bacini di utenza di riferimento in modo da assicurare la massima presenza e diffusione sul territorio.

3. Con decreto ministeriale di natura non regolamentare, da adottarsi ai sensi dell'art.17 comma 4-bis lett.e) della legge 23 agosto 1988, n.400 entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, si provvede alla individuazione degli uffici dirigenziali di livello non generale in cui si articolano i settori organici dei SIIT, alla individuazione dei rispettivi compiti ed alla graduale unificazione di uffici esercitanti medesime attività, prevedendo l'individuazione di almeno dieci uffici di livello dirigenziale non generale per ciascun SIIT, di cui almeno due con funzioni di natura amministrativa ed almeno quattro con funzioni di natura tecnica, ad eccezione del SIIT competente per la Sardegna per il quale il limite minimo numerico è fissato in cinque uffici.

4. Con successivi decreti ministeriali, si provvede al riassetto degli organismi collegiali operanti presso le previgenti strutture dell'Amministrazione decentrata e periferica in modo da pervenire alla progressiva unificazione degli organismi esercitanti la medesima attività, prevedendo, per assicurare il rispetto del principio di rappresentatività di tutte le componenti territorialmente interessate e per garantire economicità e speditezza dell'azione amministrativa, la possibilità di articolare tali organismi in settori la cui composizione e competenza è individuata per ambiti territoriali e per materia.

5. Fino all'adozione del decreto di cui al comma 3, i Direttori dei Settori organici dei SIIT assicurano lo svolgimento omogeneo delle attività di competenza.

6. Gli Uffici speciali del genio civile delle opere marittime e gli Uffici dei sistemi di trasporto ad impianti fissi confluiscono negli uffici di livello dirigenziale non generale rispettivamente del Settore infrastrutture e del Settore trasporti dei SIIT competenti per territorio.

7. L'ufficio del Direttore generale del SIIT per il Lazio e l'Abruzzo si articola in tre uffici di livello dirigenziale non generale, da individuarsi nell'ambito della dotazione organica complessiva, con funzioni di supporto alle attività di competenza.

8. È istituita la Conferenza permanente dei Direttori dei Settori organici dei SIIT con funzioni di natura consultiva, propositiva e di coordinamento sulle materie di competenza, presieduta dal Direttore generale del SIIT per il Lazio e l'Abruzzo

Capo V
DOTAZIONE ORGANICA
E NORME FINALI

Articolo 12
Dotazione organica

1. La dotazione organica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è individuata nell'allegata tabella A che forma parte integrante del presente decreto.

2. E' istituito il ruolo unico del personale non dirigenziale del Ministero nel quale confluisce il personale, proveniente dai Ministeri e dalle altre strutture soppresse o accorpate, indicato nella tabella di cui al comma 1. Sino alla costituzione del predetto ruolo unico, con decreto del Ministro, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, e alla conseguente soppressione dei ruoli di provenienza, è fatta comunque salva la possibilità, nell'ambito delle normative

contrattuali vigenti, tenendo conto delle specifiche professionalità, di utilizzare il personale nelle diverse articolazioni dipartimentali. Prima della costituzione del ruolo, sono comunque portati a compimento i processi di riqualificazione previsti dal Contratto collettivo nazionale di lavoro del personale dei soppressi Ministeri.

Articolo 13 **Uffici di diretta collaborazione**

1. All'art.4, comma 5 del regolamento emanato con Decreto del Presidente della Repubblica 24 aprile 2001, n.320 è inserito, in principio, il seguente periodo: "Presso il Servizio di controllo interno, nell'ambito della dotazione organica complessiva, è istituito un ufficio di funzione di livello dirigenziale generale da conferire ai sensi dell'art.19, comma 4 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n.165."

2. L'organizzazione degli uffici di diretta collaborazione dei Vice Ministri delle infrastrutture e dei trasporti è disciplinata con apposito regolamento emanato in attuazione delle disposizioni recate dalla legge 6 luglio 2002, n.137.

Articolo 14 **Verifica dell'organizzazione del Ministero**

1. Ogni due anni l'organizzazione del Ministero è sottoposta a verifica, ai sensi dell'articolo 4, comma 5, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300; al fine di accertarne la funzionalità e l'efficienza.

Articolo 15 **Abrogazioni e modificazioni di norme**

1. Dalla data di entrata in vigore del presente regolamento è abrogato il decreto del Presidente della Repubblica 26 marzo 2001, n.177.

2. Sono abrogate le disposizioni incompatibili con il presente decreto.

3. Nel testo del decreto del Presidente della Repubblica 26 settembre 1985, n.950 e nel relativo allegato la dizione "Ministero dei trasporti e della navigazione" è sostituita dalla dizione "Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" e la dizione "Ministro dei trasporti e della navigazione" è sostituita dalla dizione "Ministro delle infrastrutture e dei trasporti".

Articolo 16 **Disposizioni transitorie e finali**

1. L'attuazione del presente regolamento non comporta nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.
2. I comitati, i collegi, le commissioni nonché ogni altro organismo individuato ai sensi dell'art.18 della legge n.448 del 28 dicembre 2001, continuano ad operare nell'ambito delle strutture ministeriali cui afferiscono per la materia di rispettiva competenza, salvo diversa disposizione normativa. Gli organismi di cui all'art.11, comma 4 del presente regolamento permangono nella attuale composizione sino al definitivo riassetto.
3. Fino alla piena operatività delle disposizioni di cui al presente regolamento, i previgenti uffici dell'Amministrazione centrale, decentrata e periferica del Ministero assicurano lo svolgimento delle attività con riferimento agli ambiti territoriali di competenza.
4. Il Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali cura sino a completamento i programmi già in essere alla data di entrata in vigore del presente regolamento.
5. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Articolo 17
Entrata in vigore

1. Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana.
2. Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì

Tabella A

		Organico ex Ministero dei Lavori Pubblici	Organico ex Ministero dei Trasporti e della Navigazione	Ministero Infrastrutture e Trasporti
Qualifiche Dirigenziali	1a Fascia	41	16	57
	2a Fascia	166	144	310
Totale area dirigenziale		207	160	367
AREA C	pos.ec. C3	377	616	993
	pos.ec. C2	780	1127	1907
	pos.ec. C1	442	928	1370
Totale Area C		1599	2671	4270
AREA B	pos.ec. B3	1230	2465	3695
	pos.ec. B2	836	1127	1963
	pos.ec. B1	535	430	965
Totale Area B		2601	4022	6623
AREA A	pos.ec. A1	144	810	954
Totale Area A		144	810	954
Totale aree funz.		4344	7503	11847
Totale generale		4551	7663	12214



MINISTRO

Vice Ministro

Sottosegretario

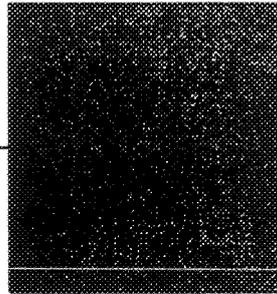
Sottosegretario

Vice Ministro

Sottosegretario

Sottosegretario

Consiglio superiore lavori pubblici
Presidenza
1ª Sezione
2ª Sezione
3ª Sezione
4ª Sezione
5ª Sezione
6ª Sezione



Dipartimento 1
infrastrutture ed edifici
pubblici

Dipartimento 2
infrastrutture ed edifici

Dipartimento 3
navigazione
trasporto marittimo
aereo

Dipartimento 4
trasporti terrestri

ufficio funzioni 1
uffici funzioni 2
uffici funzioni 2

uffici funzioni 1
uffici funzioni 2
uffici funzioni 2
uffici funzioni 2
uffici funzioni 2
uffici funzioni 2

ufficio funzioni 3
infrastrutture navigazione
navigazione trasp. marittimo
navigazione aerea

ufficio funzioni 4
anche finalizzato alla
vigilanza sulla
concorrenza servizi
ferroviari
motorizzazione
sistemi trasporto
impianti fissi
autotrasporto
persone e cose
trasporto
ferroviario

incarico studio

incarico studio
politiche
culturali
infrastrutture

incarico studio
politiche
sulla
sicurezza

incarico studio

SIT 1
Piemonte
Valle
d'Aosta
Liguria

SIT 2
Emilia-Romagna

SIT 3
Veneto
Trentino
Alto
Adige
Friuli
V.G.

SIT 4
Lombardia
Basilicata
Marche

SIT 5
Toscana
Umbria

SIT 6
Lazio
Abruzzo

SIT 7
Campania
Puglia

SIT 8
Basilicata
Puglia

SIT 9
Calabria
Sicilia

SIT 10
Sardegna