

# MIGLIORAMENTO DELL'ATTIVITÀ DELLE IMPRESE DI REVISIONE (NUOVE PROCEDURE BOLLETTINI POSTALI) E NUOVA ORGANIZZAZIONE PERIFERICA DELLA "MOTORIZZAZIONE"

**Ing. Roberto Garrisi**

*direttore SIIT-trasporti Lombardia-Liguria*

L'art. 4 comma 171 della legge 24 dicembre 2003, n. 350 ha stabilito che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si facesse carico di predisporre idonei sistemi per la gestione informatizzata di tutti i pagamenti su conto corrente postale, dovuti a qualsiasi titolo (imposta di bollo, tariffe per le operazioni ecc.), relativi alle operazioni di propria competenza.

Come previsto dalla norma, con successivo decreto del 3 maggio 2004 del Ministro dei trasporti in concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (emanato sulla base di convenzione da stipularsi con le Poste italiane spa), si sono definite le modalità di attuazione della gestione informatizzata dei pagamenti, attraverso la realizzazione di infrastrutture tecnologiche.

Si è giunti a mettere a punto un elaborato sistema di automatizzazione dei corrispettivi dovuti dall'utenza per le pratiche automobilistiche ma si è anche raggiunto il duplice obiettivo di avere un controllo telematico più rigoroso, puntuale ed immediato dei pagamenti effettuati, nonché la loro rendicontazione, attraverso tecniche informatiche più affidabili e celeri delle operazioni meramente manuali.

L'impresa è stata veramente ardua e complessa perché si sono dovute armonizzare le diverse esigenze funzionali della Motorizzazione e delle Poste, più legate agli ingranaggi procedurali le prime, più aderenti a logiche di contabilizzazione le altre, fermo restando per entrambi l'esigenza di creare un sistema di assoluta affidabilità rispetto ad eventuali rischi di truffa e contraffazione.

Una idea significativa della portata di questo progetto e della sua complessità può darla il fatto che instaurandosi una associazione tra pratica e pagamento, si è elaborato un sistema di tracciature che consente all'utenza di poter seguire il percorso della pratica e di conoscere, lo stato del procedimento, dall'avvenuta accettazione al successivo completamento, ivi compresa l'indicazione di eventuali fasi intermedie di sospensione.

L'utenza potrà disporre di più opzioni del sistema di pagamento, alternative a quello tradizionale di versamento presso gli uffici postali, attraverso i canali elettronici di internet, gli sportelli self service (postazioni con totem), ed altri sistemi informatici.

Il nuovo sistema di pagamento è costituito, quindi, da:

- un insieme di nuovi servizi (controllo dello stato della pratica, supporto informativo agli operatori professionali attraverso un call center),
- dal software di gestione dei pagamenti (correlazione tra pratica e versamento, rendicontazione)
- dall'hardware dell'infrastruttura da istituirsi presso gli uffici postali che svolgerà attività di relazione con l'utenza oltre che effettuare la registrazione del pagamento, in modo tale che gli uffici provinciali del DTT ne possano già avere riscontro oggettivo, all'atto della presentazione delle pratiche da parte degli utenti.

Si è trattato quindi di realizzare un programma veramente ambizioso, che il dipartimento ha portato a termine, che potesse soddisfare gli obiettivi di miglioramento dei propri processi interni della parte pubblica, ed agevolare le incombenze dell'utenza privata e degli operatori professionali. Questi ultimi, sia che si tratti di agenzie o autoscuole piuttosto che officine specializzate in revisioni dei veicoli, non avranno più la necessità di fare code onerose agli uffici postali rischiando ogni volta il trasferimento di denaro contante.

Soprattutto gli operatori delle officine beneficeranno in termini di economicità del lavoro, di una ulteriore facilitazione poiché verrà a decadere quella fase della procedura di consegna agli uffici provinciali delle attestazioni di pagamento dopo le avvenute operazioni di revisione.

Utilizzando il sistema on line le informazioni relative ai versamenti effettuati, saranno già disponibili presso l'ufficio provinciale, associati alle rispettive pratiche, pertanto eventuali irregolarità potranno essere rilevate, comunicate, e quindi corrette in tempi immediati.

### **Nuova organizzazione periferica della motorizzazione**

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è stato istituito il 12 giugno 2001, all'atto dell'insediamento del primo governo succedutosi alla data di entrata in vigore del decreto legislativo 30 luglio 1999 n. 300 (attuativo della legge delega 15 marzo 1997 n. 59), facendo confluire in un'unica struttura le funzioni precedentemente attribuite al Ministero dei lavori pubblici (quelle non conferite al Ministero dell'ambiente e del territorio), le funzioni del Ministero dei trasporti e della navigazione, e quelle del Dipartimento per le aree urbane, già istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri.

In linea con i modelli dei maggiori paesi europei (Spagna, Francia, Germania) si è inteso accorpate in un unico ministero le politiche delle infrastrutture e dei trasporti, tenendole separate dalla materia più strettamente connessa alla tutela del territorio, del paesaggio e dell'ambiente.

La disciplina del Ministero è contenuta nel capo IX del decreto n. 300, negli articoli da 41 a 43 che sono stati oggetto di una sostanziale modifica, ad opera del decreto legislativo n. 152/2003, in attuazione alla delega di cui all'art. 1 della legge 6 luglio 2002, n. 137, che riapriva i termini della delega di cui alla legge n. 59/1997.

Molto significativo appare il preambolo del DLG n. 15/2003, il quale inte-

gra ed aggiorna la missione del Ministero affermando l'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.

Tuttavia il DLG n. 152 del 2003 non apporta alcuna modifica al dettato originario dell'art. 41 del decreto legislativo n. 300/99, per quanto attiene all'individuazione della funzione fondamentale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, consistente nella *"identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio con riferimento alle reti infrastrutturali e al sistema delle città e delle aree metropolitane"*. In verità già il contenuto dell'art. 41 era di per sé innovativo in quanto per la prima volta si introduceva il concetto di "reti infrastrutturali", che riconduce ad unica piattaforma organizzativa e funzionale le competenze in materia di infrastrutture, non più in quanto tali, ma connesse ad un sistema, ad una rete, che può consentire una politica unitaria degli interventi sull'assetto del territorio e sulla regolamentazione dei trasporti, siano essi su gomma o su rotaia.

Il DLG, n. 152/2003 se non rappresenta una novità in fatto di stigmatizzazione della funzione del Ministero, lo è in fatto di specificazione delle competenze e del loro raggruppamento in aree funzionali, da cui discende la sostanziale modifica apportata all'art. 43 del DLG n. 300, che prevedeva l'utilizzo a livello periferico degli uffici territoriali del governo (prefetture), ricostituendo una rete periferica propria del Ministero ed un numero massimo di direzioni generali.

Il DPR 2 luglio 2004 n. 184, dà attuazione a questo nuovo disegno della mappa organizzativa territoriale del Ministero, costituendo i nove servizi integrati infrastrutture e trasporti (detti SIIT), di livello sovraregionale, ciascuno articolato in due settori, relativi, rispettivamente, all'area infrastrutture e all'area trasporti.

Il Ministero, per l'espletamento dei compiti ad esso demandati, si articola, a livello centrale, in 16 Direzioni generali e 4 uffici di livello dirigenziale generale costituenti i 4 Dipartimenti:

- Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, per il personale ed i servizi generali,
- Dipartimento per le infrastrutture stradali, l'edilizia e la regolazione dei lavori pubblici,
- Dipartimento per il trasporto marittimo ed aerea,
- Dipartimento per i trasporti terrestri.

Organi decentrati del Ministero sono appunto i nove SIIT a ciascuno dei quali è preposto quale Direttore un dirigente di livello dirigenziale generale, rispettivamente denominato Direttore del settore infrastrutture e Direttore del settore trasporti, con funzioni ed attribuzioni diverse dalla precedente figura del coordinatore regionale. Questi rappresentava una figura intermedia, un elemento di trade union, tra gli uffici periferici e il Ministero, ed esplicava un'azione direzionale mirata essenzialmente all'omogeneizzazione delle procedure nei vari uffici della regione. L'organizzazione del SIIT, è basata, invece, sul principio "dell'integrazione e cooperazione" tra uffici di un medesimo ambito territoriale, inten-

dendo come tale una circoscrizione pluriprovinciale, e pluriregionale. Tale rapporto sinergico tra le varie unità periferiche deve essere funzionale all'efficacia ed efficienza dei servizi prestati e al funzionamento complessivo della struttura dell'istituto. I SIIT, infatti sono stati disegnati accorpendo gestionalmente più regioni, tenendo conto della qualità e quantità dei servizi svolti, del bacino di utenza, della dotazione organica, della logica di costruire strutture razionalmente dimensionate dal punto di vista dell'estensione territoriale e della rilevanza dei compiti assegnati.

Il Direttore del SIIT non ha quindi solo funzioni di coordinamento generale ma esercita un'azione direzionale a tutto tondo sia per la gestione uniforme dei servizi del comprensorio territoriale, sia per l'organizzazione generale dell'andamento operativo degli uffici periferici.

Continuano a sussistere gli uffici provinciali del Dipartimento dei trasporti terrestri, i Centri prova autoveicoli, e gli USTIF, come singole entità con funzioni strettamente operative, come organismi di "line" per così dire della macro struttura direzionale che è il SIIT. È fatta eccezione per gli uffici territoriali della Sicilia e del Friuli Venezia Giulia già trasferiti alle rispettive regioni; nonché per quelli di Trento e Bolzano facenti parte delle province autonome

Solo per il SIIT Lazio - Abruzzo e Sardegna, oltre ai due dirigenti generali preposti alle aree funzionali infrastrutture e trasporti, è previsto un Dirigente generale al quale sono affidate particolari funzioni di direzione, coordinamento e controllo, quali l'allocazione delle risorse umane ed strumentali per l'attuazione dei programmi, il perseguimento degli obiettivi conferitigli dalla direttiva ministeriale, l'interrelazione con gli organi istituzionali centrali e con le amministrazioni locali.

Con decreto ministeriale, di prossima emanazione, si provvederà all'individuazione degli uffici di livello dirigenziale non generale in cui si articoleranno i settori dei SIIT definendone i relativi compiti.