

**N. 142 – A bis****RELAZIONE DELLA V COMMISSIONE PERMANENTE**

(affari istituzionali e statutari, forma di governo, elezioni, disciplina del referendum, autonomie locali, usi civici, rapporti esterni e con l'Unione europea, organi di garanzia, beni e attività culturali, identità linguistiche, spettacoli e manifestazioni, attività sportive, corregionali all'estero)

(Relatore di minoranza **Iacop**)

sul

DISEGNO DI LEGGE N. 142

<<Disposizioni per l'esercizio delle funzioni in materia di viabilità da parte degli Enti di decentramento regionale>>

Presentato dalla Giunta regionale il 5 luglio 2021

approvato nella seduta del 20 luglio 2021

Presentata alla Presidenza il 27 luglio 2021

Egregio Presidente, Gentili Colleghe e Colleghi,

nell'affrontare la discussione su questo Disegno di legge, che consegna nelle mani di un "Ente di decentramento" regionale ciò che ora è in capo ad una Società "in house" regionale qual è FVG Strade SpA, non si può non pensare a quanto è stato affermato sulla natura degli EDR, e cioè che rappresentano il primo passo per arrivare alla ricostituzione delle novelle province, ma che in realtà si sono configurati per essere né più né meno che direzioni regionali con la loro struttura organizzativa atta ad esercitare determinati compiti sovracomunali di valenza regionale.

Perché questo resta, di fatto, nella realtà delle cose; così come FVG Strade SpA ha seguito per conto della Regione la viabilità ex provinciale dalla soppressione delle province in qua, basandosi su una struttura organizzativa dislocata nei territori, così faranno gli EDR organizzandosi su quattro enti dislocati negli ex capoluoghi di provincia.

Non vi è nessun trasferimento di competenze al territorio, solo un avvicinarsi gestionale tra Aziende ed Enti regionali.

Questo inevitabilmente genererà, oltre ai problemi che sempre si verificano in occasione di un passaggio di consegne, mai indolore, problemi organizzativi soprattutto perché FVG Strade non consegnerà dal 1° gennaio 2022 solo manutenzioni da eseguire sul patrimonio viabile ma anche precise responsabilità nella conduzione delle strade (si ricordi ad esempio la tematica dei ponti e viadotti) e molti progetti da realizzare; a noi sembra che nell'immediato gli EDR non abbiano sufficiente personale tecnico per la piena presa in carico ed il problema degli organici nei singoli enti si ripresenti in modo inevitabile.

Ci chiediamo se non fosse stato più opportuno un potenziamento di FVG Strade, così come ripetutamente richiesto dalla Società, con l'assunzione di personale dedicato, piuttosto che lo spacchettamento in diverse realtà. La finalità di creare un unico centro di competenze, sottesa alla creazione di FVG Strade, era per razionalizzare l'organizzazione della manutenzione di una rete di strade che ora viene, oltretutto, suddivisa in maniera disomogenea tra i quattro enti: da una parte Trieste e Gorizia, i territori più piccoli, con poco meno di 300 km totali, dall'altra Udine e Pordenone che ne hanno più di 2000. I vari EDR dovranno avere una organizzazione simile per seguire problematiche ben diverse? E quali sono i costi in più per moltiplicare i centri di competenza?

Le amministrazioni locali, che chiedono migliori e immediate manutenzioni sia ordinarie che straordinarie della viabilità ex provinciale, e se si potesse anche su strade comunali, difficilmente vedranno soddisfatta questa loro esigenza in tempi stretti. Per questo serve subito più personale sia tecnico che amministrativo, e sicuramente va ampliato anche l'organico del personale impegnato direttamente sulle strade.

Analizzando l'articolato, a partire dall'articolo 1, insistiamo sul ritenere, naturalmente, che la nascita degli EDR non porta nessuna soluzione e nessuna novità, se non soddisfare il "mantra" politico per il centrodestra di poter dire che si va verso le nuove province. In realtà non si fa altro che spostare competenze da un ufficio all'altro, qui oltretutto al medesimo livello, quello regionale.

All'articolo 2 vediamo un problema sulle autorizzazioni per la circolazione dei trasporti e dei veicoli eccezionali, che rimane in capo a FVG Strade: servirà un nuovo modello organizzativo, perché per poter autorizzare FVG Strade dovrà raccordarsi con gli EDR, titolari della responsabilità, per avere contezza dello stato di parte della viabilità, che non avrà più in gestione. Da autorizzazione unica diviene una sorta di "sportello unico" con FVG strade che non potrà assumersi, come fa ora, la responsabilità di autorizzazioni su manufatti gestiti da altri.

Inoltre "gli EDR possono stipulare apposite convenzioni con la società Friuli Venezia Giulia Strade SpA per lo svolgimento delle funzioni di competenza". È evidente come una convenzione non esime nessuno dal problema delle responsabilità, ma anzi le moltiplichi.

Gli articoli 3 e 4 portano in dote le problematiche sopra segnalate del passaggio di consegne, evitabili se si fossero mantenute in capo a FVG Strade le competenze, potenziando la società in luogo di spaccettare tutto in quattro enti diversi; a nostro avviso una determinata azione da parte dell'Amministrazione regionale, che risolvesse le questioni legate ai diversi inquadramenti del personale ed un preciso piano strategico che liberasse la SpA dai vincoli "territoriali" per ottimizzare la gestione "aziendale" delle funzioni potevano raggiungere migliori obiettivi di "efficienza ed efficacia secondo principi di razionalizzazione e di coerente allocazione delle funzioni" di cui all'articolo 1 del Disegno di Legge....

Le rettifiche normative introdotte dagli articoli 5 e 6 dovrebbero servire a chiarire il quadro delle competenze, ma sulla gestione della ciclabilità in regione non sembra si vada verso una semplificazione, con gli EDR che prendono in capo una parte della rete, i Comuni che si tengono la loro parte che però si riacorda e probabilmente sovrappone alla rete in capo agli EDR, e pianificano con i Biciplan ma non tutti.... e se non lo fanno allora la Regione fa valere la sua programmazione. Non è chiaro, inoltre, di chi sarà la competenza della RECIR. Il personale di FVG strade che oggi si occupa della ciclabilità, sarà interamente spostato? E se sì, chi si occuperà della RECIR?

Da ultimo, ovviamente, servono i fondi necessari ad attuare la programmazione, e gli articoli 7 e 8 provvedono a trasferire agli EDR le risorse che già sono a disposizione ora, più uno stanziamento ulteriore per gli sfalci dei cigli stradali. Non ci sembra che gli stanziamenti siano sufficienti, se ad oggi gli enti locali lamentano che sulla viabilità non viene fatta la necessaria manutenzione, perché il personale in più che dovrebbe afferire agli EDR per migliorare l'operatività potrebbe contare in realtà sulle medesime risorse. E su tutto questo pesa come incognita il costo dell'IVA, che finora non rappresentava un costo per FVG Strade, ma che passando agli enti regionali invece non potrà più essere scaricata.

E tutto questo, con la previsione dell'articolo 9, partirà dal 1 gennaio 2022.

Esprimiamo la nostra forte perplessità su questo Disegno di legge, quindi, come del resto l'abbiamo espressa ogni qualvolta si è parlato di EDR, guardando con poca fiducia al 1 gennaio 2022, data con la quale non avverrà un cambio epocale a vantaggio dei territori ma solo l'avvio del trasferimento di competenze, dei contratti esternalizzati della neve e del verde, e del personale da un settore all'altro della Regione nell'attesa che dagli annunci delle "nuove province" si passi effettivamente alla costituzione reale del nuovo livello Istituzionale locale di area vasta, di cui ad oggi non c'è traccia ma solo annunci.

IACOP