

**APPROVAZIONE DEL PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA
PRECEDENTE E COMUNICAZIONI DELLA PRESIDENZA.**

PRESIDENTE PIETRACUPA: Ha chiesto la parola il Consigliere Petraròia. Ne ha facoltà.

Consigliere PETRARÒIA: Ovviamente mi auguro che l'intesa raggiunta nella Conferenza dei Capigruppo, condivisa anche dal Presidente della Giunta, di assicurare una normale funzionalità del Consiglio, con un Assessore delegato che stia in questa sede, possa aiutare tutti, ma soprattutto le istituzioni ad operare. Volevo porre a questo Consiglio 2 questioni: una riflessione sulla più tragica vicenda che abbia mai interessato gli immigrati del nord Africa rispetto alla sciagura che si è determinata nel canale di Sicilia, se il Consiglio regionale può in qualche modo esprimere un sentimento di cordoglio nel ricordo anche dei tanti molisani italiani che in anni non lontani sono morti lontani dalla propria terra e qui bisognerebbe fare anche un plauso, e credo che il Governatore lo farà sicuramente nei prossimi giorni verso il Presidente della Repubblica che ha finalmente dato un riconoscimento ai caduti di Monongah. La seconda questione è di associarci oggi e di salutare uno dei dipendenti della Regione Molise con più lunga anzianità, che oggi è al suo ultimo giorno di lavoro ed è stato anche Consigliere regionale del Molise, Augusto Bernardi, di fargli pervenire per l'abnegazione, l'attenzione, il lavoro e la serietà con cui ha assolto alle sue funzioni, me lo ricordo come Segretario della CISL, l'ho conosciuto in anni lontani ed è stato una della figure che si è impegnato di più per lo sviluppo di questa nostra Regione.

PROPOSTA DI LEGGE N. 151 DI INIZIATIVA DELLA GIUNTA REGIONALE CONCERNENTE: “MODIFICHE ED INTERROGAZIONI ALLA LEGGE REGIONALE 24 MARZO 2000, N. 19 (NORME INTEGRATIVE DELLA DISCIPLINA IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE)”.

PRESIDENTE PIETRACUPA: Ha chiesto la parola il Consigliere Petrarroia. Ne ha facoltà.

Consigliere PETRARROIA: Solo per fare un’osservazione, da qualche anno, avremmo dovuto procedere ad una gara per fare assicurare questo servizio, come spesso accade in questa Regione, ogni volta che ci approssimiamo a fare la gara si cambiano le carte in tavola e le regole. È di ieri sera l’osservazione del collega Bonomolo in IV Commissione che si chiedeva se fosse possibile che la conferenza dei Sindaci che dovrebbe controllare tutta l’attività della Sanità, per motivi diversi non lo fa mai. Non vorrei che ce ne ricordiamo ogni volta che abbiamo la scadenza, tenete conto che già lo scorso anno erano stati stanziati 35 milioni di euro nel bilancio della Regione perché l’anno scorso si doveva fare la gara e si è proceduto per proroghe. Non voglio discutere, ma se c’erano dei cavilli, dei problemi interpretativi, se andava modificata la legge che stiamo modificando adesso, ma non c’è un direttore generale, un dirigente del servizio che già l’anno scorso, quando ci hanno fatto mettere in bilancio le somme che servivano, nel 2008, quando abbiamo costruito il bilancio ci è stato detto che la direzione generale IV non poteva prevedere risorse per l’edilizia popolare o per altre attività proprie perché era un obbligo di tutti noi cercare di andare a gara nel trasporto pubblico locale, ma quando si è fatta quella previsione, i tecnici dove stavano rispetto al fatto che il 26 gennaio si è dovuta fare la delibera di Giunta n. 32 per approvare una proposta di legge di iniziativa della Giunta, che oggi sta venendo in discussione, rispetto alla quale se ci sono delle questioni tecniche, non posso fare delle osservazioni, se per fare la gara vogliamo e dobbiamo modificare l’art. 13 attualmente in vigore è una conditio sine qua non per poterlo fare. Due anni fa, il direttore generale, i dirigenti al servizio pubblico locale, non potevano fare l’osservazione dicendo che non si poteva andare a gara? Non si possono mettere questi soldi nel bilancio perché materialmente c’è questo impedimento,

altrimenti mi chiedo noi come Regione, perché dobbiamo pagare il direttore generale se nell'audizione del bilancio 2008 ci venne a spiegare in maniera articolata che servono i 35 milioni altrimenti non si può proprio avviare la procedura per fare la gara in questo settore, quindi reputo che quanto meno ci sia stata approssimazione nella gestione di questa problematica. Qualche conseguenza ogni tanto la dobbiamo pure trarre, proprio ieri il Sole 24 Ore diceva che il Molise è la regione con il più alto numero di dipendenti pubblici e dirigenti. Non credo che possiamo avere questa doppia negatività, che abbiamo il più alto numero di dirigenti e di dipendenti e quando bisogna fare un'istruttoria non c'è nessuno. Sto parlando di una questione di carattere tecnico, perché immagino che l'Assessore pro tempore debba affidarsi ai dirigenti del settore a meno che non sia un esperto, quindi quando fanno l'istruttoria, fanno una relazione in cui dicono se il documento può essere portato oppure no, oppure indicando quali sono i correttivi da apportare. Credo che funzioni in questo modo, per quale motivo la scorsa settimana è stata fatta la proroga per altri 6 mesi a tutti i direttori generali, ma è stato fatto sulla base di una valutazione oppure no? Questa è la puntualizzazione che voglio porre all'attenzione del Consiglio perché deve esserci questo rapporto, è veramente preoccupante per il futuro, non voglio immaginare come ieri sera osservava e faceva verbalizzare il collega Bonomolo in IV Commissione che è proprio una metodica di governo che di volta in volta, cambiando la norma, passano gli anni e la forma di controllo prevista dal decreto legislativo 202 non scatta mai perché manca sempre qualcosa per mettere in piedi un organismo che ha la responsabilità di legge di effettuare un'azione. Se non c'è una strategia di questa natura deve esserci una qualità del lavoro della politica che rispetto al rapporto con i dirigenti della Regione e con i direttori generali deve essere diverso. Fatta questa puntualizzazione, non è che sul trasporto pubblico locale funziona tutto bene, noi vediamo ogni tanto che i lavoratori devono fare gli scioperi perché non vengono pagati, i dipendenti mandano continuamente comunicazioni note anche a noi, ci sono dipendenti di alcune grandi imprese di trasporto pubblico locale che vantano 1 o 2 mesi di salario. Si è fatto un contratto ponte a cui non tutti hanno aderito, ci sono una serie di clausole che alla fine vanno a penalizzare i lavoratori. Ci sono i lavoratori di Trivento che devono andare a lavorare a Ururi, con le cose più incredibili che succedono in questo settore e ovviamente sono tutte normali e noi siamo sempre con la delibera che ha

prorogato di 3 o 6 mesi e cose di questa natura. Immagino, visto che nelle voci di uscita del bilancio a volte siamo pochi attenti, ma la seconda voce di uscita in negativo, dopo la sanità, è proprio il trasporto pubblico locale, quindi cercare di ottimizzare questo servizio e fare in modo che ci sia equilibrio tra qualità e quantità di corse che devono essere assicurate per evitare l'isolamento dei nostri Comuni, dall'altra parte dobbiamo anche cercare di trovare il sistema di un equilibrio di carattere finanziario, altrimenti non si può fare sempre il piè di lista per tutti quanti. Quando si vede che queste società oltre a fare il trasporto pubblico locale hanno poi interessi immobiliari e in altri settori, dall'altra parte ci sono i dipendenti che fanno sciopero e che non riescono a percepire il salario. Voglio fare qualche appunto sul merito della proposta di legge che ha avanzato il relatore, intanto in questa proposta manca qualsiasi riferimento alla clausola, nel senso che quando si fa la gara non c'è il riferimento alla tutela dei diritti dei lavoratori che addirittura era disciplinato da un regio decreto del 1931, il n. 148, art. 26, allegato A, che stabiliva la clausola sociale, nel senso che quando l'azienda subentra sostanzialmente si impegna a mantenere i dipendenti che sono già in forza. Sono tutele previste anche dalla contrattazione collettiva. È previsto nel disciplinare d'appalto, ma quando si va a parlare con le imprese e dicono che poiché non c'è nella legge, contestano il disciplinare d'appalto, allora visto che abbiamo la possibilità di poterlo disciplinare e se siamo tutti d'accordo, perché nessuno ha nulla da eccepire che se un'azienda di trasporto vince una gara e va a fare un servizio in un determinato luogo e ci sono i dipendenti della precedente azienda che perdono la gara, deve impegnarsi a prendere quei lavoratori, con le stesse condizioni del rispetto dei contratti collettivi, questo è quanto ho proposto in termini di emendamento, altrimenti ogni volta sarebbe una giungla perché teoricamente potrebbe vincere anche un'azienda olandese che si porta i lavoratori delle filippine che vengono a fare gli autisti in Molise e tutti i dipendenti che abbiamo noi resterebbero a casa. Se questo è condiviso lo inseriamo all'interno della norma con un articolo che offre in maniera ancora più chiara, poi è chiaro che se sarà inserito nella gara è "conditio sine qua non" per fare in modo che si possa concorrere, ma da questo punto di vista sto cercando di inserire un elemento, perché sono stato sollecitato dai rappresentanti sindacali che vogliono avere qualche garanzia aggiuntiva. Sempre sul merito che ci è stato illustrato dal collega Berardo, c'è un dubbio rispetto all'applicabilità del decreto legislativo 163

del 2006, il codice di appalti, perché l'art. 23 di questo decreto legislativo, esclude tale tipo di appalto il servizio autobus, quindi non si applicherebbe. Lo sto sollevando, mi è stato segnalato anche per la modalità con cui si dovrebbe procedere alla gara. Per quanto riguarda la dimostrazione della capacità finanziaria delle imprese che dovrebbero concorrere, assumere che il valore di 4 milioni di euro è sufficiente per rispondere ad una gara che diventa un'unica per tutta la Regione, è una somma largamente sottostimata rispetto agli obblighi che una società deve avere, la patrimonializzazione di quella società per assicurare il servizio in tutta la Regione. Le norme di riferimento dovrebbero continuare ad essere quelle del decreto legislativo 385 del 2000, art. 5 – 6 e 7. Dobbiamo fare attenzione, non dobbiamo escludere, ma per non escludere alla fine non è che partecipa qualcuno che il giorno successivo non paga gli stipendi e porta i lavoratori sotto la Regione perché la Regione non paga. Può anche capitare che la Regione abbia qualche problema e paghi dopo un mese o dopo 2 mesi, ovviamente se l'imprenditore non ha assolutamente nulla diventa solamente quello che fa da interfaccia, per questo una maggiore patrimonializzazione della società sarebbe assolutamente utile, così come l'eliminazione dei ricavi che è stato previsto, dello 0,35, è una deresponsabilizzazione delle imprese, perché è vero che questo è un servizio pubblico che si fa sulla base di una gara e quindi c'è un articolo della Costituzione che sancisce il diritto alla mobilità e al trasporto dei cittadini, ma sono anche delle imprese private, dove una parte del proprio fatturato è rappresentato anche dagli introiti che fanno attraverso la vendita dei biglietti, attraverso una gestione oculata delle imprese, altrimenti se ho qualcuno che mi rimborsa a piè di lista, non faccio attenzione, perché tanto c'è qualcuno che mi paga. Sto provando a fare delle osservazioni, un ragionamento di carattere costruttivo, poiché stiamo intervenendo su questa norma, se proviamo ad inserire qualche elemento che porti queste imprese anche ad essere competitive, quindi a stare attenti quando gestiscono materialmente la loro società, anche i cambi di gomme, andate a vedere gli oneri che si scaricano su chi deve materialmente pagare il servizio. Non sto dicendo che c'è la responsabilità di qualcuno, ma visto che dobbiamo fare la gara, cercare di mettere dei paletti che aiutano per un verso ad assicurare il mantenimento del servizio perché se abbiamo 1 milione di euro in più, noi abbiamo tagliato 2 milioni di chilometri nel piano di servizio minimo, su cui si stanno facendo le audizioni. Che cosa stiamo dicendo agli amministratori

pubblici locali, quando vengono i sindaci, che cosa diciamo? Diciamo che purtroppo per la contrazione dei trasferimenti finanziari non siamo più in grado di mantenere il servizio che c'è stato fino a ieri, quindi chiediamo a tutti un gesto di responsabilità e laddove c'erano 4 o 6 corse, di farne qualcuna in meno. Credo che lo stesso buon senso dobbiamo cercarlo e chiederlo, o magari imporre, per regolamentazione anche alle imprese, altrimenti taglio la corsa per quel comune perché magari ci sono solo 5 viaggiatori, e dall'altra parte si compra il carburante, si cambiano le gomme, si fanno delle cose e sostanzialmente si spende ancora di più. Diamo gli stessi soldi con meno servizi per i cittadini. Questo è un rischio a cui andiamo incontro che potrebbe essere evitato cercando di inserire delle clausole che sono più restrittive. A questo proposito ho depositato degli emendamenti, se sono condivisi possono essere sostenuti.

PRESIDENTE PIETRACUPA: Ha chiesto la parola il Consigliere Petrarroia. Ne ha facoltà.

Consigliere PETRARROIA: Soltanto per rimarcare che ad adiuvandum è preferibile che sia riportato nel testo di legge la garanzia perché non è soltanto la prima gara, è anche una qualsiasi causale che può determinare la cessazione del contratto di servizio con quell'impresa e subentra un altro, quindi se noi inseriamo questa clausola, poiché mi pare che non c'è alcuna contrarietà di merito, lo ha ribadito anche l'Assessore, si può tranquillamente votare.

PRESIDENTE PIETRACUPA: Ha chiesto la parola il Consigliere Petrarroia. Ne ha facoltà.

Consigliere PETRARROIA: La lettera b) riguarda la procedura di gara, in pratica mira ad applicare la 163 del 2006, che però all'art. 23 esclude i servizi di autobus, non solo, ma l'art. 18 del decreto legislativo 422 del 97 stabilisce che la procedura di gara ristretta che è stata individuata non è la migliore, infatti dice che la gara è giudicata sulla base delle migliori condizioni economiche di prestazione del servizio nonché dei piani di sviluppo degli impianti oltre che della fissazione di un coefficiente minimo di utilizzazione per l'istituzione e il mantenimento delle singole linee esercite. In qualche maniera pone degli interrogativi strutturali sulla procedura con cui immaginiamo che si debba andare a gara facendo riferimento al codice degli appalti che esclude il servizio di autobus e individuando come formula la gara ristretta che non è quella che offre le migliori garanzie, poi per evitare di reintervenire, da una lettura unica, per quanto riguarda invece lo 0,35, l'economicità, ci sono i regolamenti comunitari, c'è l'art. 19 del decreto legislativo 422 del 97 che in maniera molto precisa stabilisce che i contratti di servizio pubblico devono rispettare gli art. 2 e 3 del regolamento europeo 11.91.69 e del regolamento europeo 18.93.91. Avere caratteristiche di certezza finanziaria, copertura di bilancio e prevedere un collettivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi. Rapporto che al netto dei costi di infrastruttura dovrà essere pari almeno allo 0,35 a partire dal primo gennaio del 2000. Trovano applicazione ai trasporti regionali e locali anche la direttiva europea n. 91.440 del 19 luglio del 91. In pratica l'eccezione che avevo già formulato rispetto ai 4 milioni di soglia minima, perché dobbiamo stabilire se stiamo facendo un provvedimento che mira a garantire ai cittadini molisani l'esigibilità del diritto alla mobilità o se stiamo facendo un provvedimento che parla ad altri e legittimi interessi che sono in gioco, ma che in qualche modo sono differenti, perché, un conto è se prendiamo come riferimento i cittadini ai quali interessa un'azienda che svolga il servizio in maniera efficiente, se poi quel servizio lo gestisce il proprietario di pullman del suo paese o lo gestisce una multinazionale, a quel cittadino non interessa molto. Dobbiamo anche cercare di capirci perché se nel giro di 3 anni, quando era Assessore Chieffo in bilancio la voce trasporti era di 20 milioni l'anno, nel giro di 3 anni passiamo a 35 milioni di

euro. Non è una questione imputabile all'Assessore, ma è imputabile al sistema, perché se tutti i piccoli imprenditori portano a piè di lista una serie di rimborsi per l'attività, in applicazione di leggi e di norme in vigore, la Regione poi paga. Ci dobbiamo mettere d'accordo se chi fa imprenditoria mette in gioco un minimo di rischio di impresa e quindi gioca una partita di competizione, o se chi fa imprenditoria lo fa esclusivamente coperto dalla Regione che lo rimborsa a piè di lista. Perché quel tipo di imprenditoria si chiamava socialismo pianificato nella dittatura dei Gulac di Stalin. Ci dobbiamo mettere d'accordo se in questa Regione, a 12 anni dal decreto legislativo 422 del 97, ci sono i principi di sana competizione di mercato, tra chi è entrato per offrire il miglior servizio possibile alle condizioni più giuste e chi invece immagina che queste regole di concorrenza sono disciplinate dall'Unione Europea, altrimenti ci dobbiamo mettere d'accordo, c'è una commissione per gli affari comunitari dove praticamente parliamo di governance, delle regole a livello europeo, poi quando dobbiamo parlare nel concreto, ci inventiamo sempre una qualche altra e diversa necessità. Se si dice 4 milioni di euro di fatturato, così permettiamo a tanti di concorrere, ma se questi tanti che concorrono non hanno gli strumenti finanziari per reggere l'urto di gestione societaria di quello spessore, le ricadute su chi vanno a determinarsi? Quando fanno lo sciopero a Termoli e i cittadini non possono prendere il pullman, quando fanno lo sciopero le ditte di trasporto perché i lavoratori avanzano 2 o 3 mesi di stipendio, il danno lo ricevono i cittadini che perché manca il servizio, perché quelle imprese non sono in grado di avere un minimo di polmone finanziario che se c'è il ritardo nel pagamento da parte della Regione, non sono più in grado di garantire la normale attività, perché giocano tutto sul trasferimento della Regione. Che imprese sono queste? Dov'è la competizione e il mercato? Non sono cose che sto affermando io, ci sono regolamenti comunitari e leggi nazionali che stabiliscono che bisogna sostanzialmente attenersi a questo tipo di obiettivi. Per queste ragioni ho presentato degli emendamenti che fanno rimanere in vigore il disposto delle leggi europee e nazionali, dopodiché perché dobbiamo avere paura che viene la grande impresa a gestire questo servizio? Una volta che abbiamo avuto la certezza che con i soldi che mettiamo a disposizione ci devono garantire quelle tratte, una volta riassunti tutti i lavoratori che sono lì e per il lavoratore si rispetta il contratto collettivo, tutti i mesi vengono regolarmente pagati, tutti i cittadini hanno la possibilità di prendere il pullman ed avere un

servizio efficiente, dove è il timore, perché dobbiamo avere timore, perché magari c'è il piccolo operatore di quel determinato paese che non ha più il pullman per andare avanti e dietro e non paga i lavoratori. C'è una difficoltà e ci sono una serie di problemi per i cittadini, se vogliamo fare la Repubblica autonoma del Molise che sta fuori dall'Unione Europea e si fa le regole per proprio conto perché ci sono dei soggetti che dobbiamo tutelare, questi piccoli operatori hanno fatto bene a consorziarsi, esprimo un apprezzamento, perché quando sono venuti in audizione, hanno trovato un modo intelligente e saggio di saper unire le proprie forze, il che vuol dire salvaguardare la loro prospettiva imprenditoriale, mettendosi insieme ad altri e raggiungendo uno spessore in termini finanziari, patrimoniale, di mezzi, in grado di poter concorrere alla gara. Dov'è la difficoltà? Se continuiamo ad immaginare invece che questi devono stare ognuno per proprio conto, non stiamo svolgendo una funzione utile per i cittadini della Regione, non sto dicendo che queste imprese non devono esserci, ma facciamo in modo che ci siano dei meccanismi che incentivano questi piccoli operatori a trovare una sinergia tra gli altri e quindi se si mettono insieme, ognuno può salvaguardare un proprio margine di autonomia ma quando concorrono alla gestione di un servizio collettivo unificato, lo fanno anche in connessione consorziata con altri soggetti e noi che siamo gli amministratori, in questo modo tuteliamo sia loro che l'obiettivo prioritario che sono i cittadini che devono usufruire del servizio. Questo è il principio, non è che cacciamo 35 milioni per mantenere tante piccole imprese che hanno un pullman per andare avanti e indietro. Cerchiamo di salvaguardare entrambe queste necessità.

PRESIDENTE PIETRACUPA: Ha chiesto la parola il Consigliere Petrarroia. Ne ha facoltà.

Consigliere PETRARROIA: L'art. 2 modifica il comma 2 dell'art. 14 della legge in vigore. Il comma 2 stabilisce che i contratti di servizio devono prevedere un incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi che dovrà raggiungere un valore non inferiore allo 0,35 a decorrere dal primo gennaio 2004, in pratica con questa proposta di legge si mira ad abrogare questo comma e significa sostanzialmente che l'impresa che si aggiudicherà la gara non avrà più questo obbligo, quindi sarà libera di poter gestire in maniera più elastica la propria impresa senza ricercare una ottimizzazione nella gestione dell'azienda e nel tentare di perseguire come da decreti legislativi nazionali, come da regolamenti comunitari, cercare di raggiungere un minimo di equilibrio nella gestione di azienda attraverso gli introiti propri e i risparmi che derivano da una gestione corretta dell'impresa, quindi sopprimere questo comma è un errore, per questo motivo sono d'accordo nel togliere l'art. 2 dalla legge che significa semplicemente che il Consorzio o il soggetto imprenditoriale che si aggiudicherà la gara dovrà gestire la propria attività anche con criteri di efficienza, tentando di salvaguardare per un verso i diritti degli utenti, per altro verso dovrà pure mirare a contenere le spese, perché l'immediata conseguenza della soppressione di questo comma è che sostanzialmente quello che fino ad oggi è stato fatto, e su questo vorrei invitare la regione a cambiare anche gli avvocati perché perdiamo sempre le cause, non si riesce a capire come mai, si tratterebbe di capire per quale motivo nei confronti delle imprese di trasporto, se si vedono alcune delibere, ci sono soldi per l'anno bisestile, per i carburanti, ma è sufficiente andare a sfogliare le delibere per vedere quali erogazioni sono state fatte alle imprese di trasporto e parliamo di centinaia di migliaia di euro. Mettendo qualche avvocato più bravo, dovrebbe resistere in giudizio e dovrebbe cercare di tutelare gli interessi della pubblica amministrazione nei confronti delle imprese, andando anche ad accertarsi di che cosa è accaduto nella gestione di quell'impresa, di quando si portano le richieste di rimborso e di pagamento. Dato che queste sono abbastanza conosciute, perché si vede che l'impresa di trasporto non paga i lavoratori ma costruisce grattacieli e compra le navi, c'è qualcosa da qualche parte che non funziona, tanto è vero che i piccoli imprenditori di questo settore, ripetutamente vanno anche a perorare le

proprie necessità presso il Presidente della Giunta per sapere come funziona l'accesso al credito, come funzionano le regole, perché anche su queste cose ci dobbiamo mettere d'accordo, perché fino a quando le cose funzionano ai cittadini vengono assicurati i loro diritti, i lavoratori vengono regolarmente retribuiti, può esserci una questione di compatibilità di questa somma all'interno del bilancio della Regione, rispetto alla quale dobbiamo discutere, però se ci sono problemi per i cittadini e difficoltà per i lavoratori e se i piccoli trasportatori non vengono neanche salvaguardati, si tratta di capire che tipo di gestione stiamo facendo.

PROPOSTA DI LEGGE N.19 DI INIZIATIVA DEI CONSIGLIERI MOLINARO, MUCCILLI, BERARDO E DE MATTEIS, CONCERNENTE:<< MODIFICHE ALL'ART. 8 DELLA LEGGE REGIONALE 12 SETTEMBRE 1991, N. 15, AD OGGETTO: "NORME INTEGRATIVE E COMPLEMENTARI ALLA LEGGE REGIONALE <<STATO GIURIDICO E TRATTAMENTO ECONOMICO DEL PERSONALE REGIONALE E DEGLI ENTI PUBBLICI DELLA REGIONALE MOLISE – TRIENNIO 1988-1990>> E PROVVEDIMENTI URGENTI PER L'ORGANIZZAZIONE AMMINISTRATIVA DELLA REGIONE">>.

PRESIDENTE PIETRACUPA: Ha chiesto la parola il Consigliere Petrarroia. Ne ha facoltà.

Consigliere PETRARROIA: Solo per annunciare il mio voto contrario a questo provvedimento che ritengo estremamente grave, ritengo che sia un errore, invito la maggioranza e l'Assessore Arco a fermarlo e di fare prima una ricognizione sulla pianta organica della Regione Molise per cercare di capire quanti sono i dipendenti, quanti sono i dirigenti, i collaboratori e i consulenti, perché non è possibile che a fronte di un articolo apparso l'altro ieri sul Sole 24 Ore, dove si dice che abbiamo il maggior numero di dipendenti pubblici in rapporto alla popolazione d'Italia, quindi veniamo menzionati e citati a livello nazionale come esempio di spreco e di sperpero di denaro pubblico, stiamo approcciandoci a fare un provvedimento che permette di assumere altre 45 persone dall'esterno, non si riesce a capire come si possa affermare che sia a parità di costo. Prima dovrebbe esserci una relazione in Commissione dell'Assessore che ci dice quanti sono i dipendenti a tempo indeterminato, la pianta organica della Regione, dovremmo sapere quanti sono i comandati dagli altri enti, quanto costano cosa fanno, per quanto tempo stanno qui e quanto di questo personale comandato potrebbe ritornare agli enti di provenienza. Tra qualche mese, se non facciamo attenzione, si porrà il problema dei dipendenti delle Comunità Montane. Non so se avete avuto copia del verbale dei Sindacati CGIL, CISL, UIL e UGL, che hanno incontrato il rappresentante dell'Assessorato al personale per dire che se non interveniamo con urgenza, tutti i dipendenti in

organico delle comunità montane, sono in difficoltà. Se non andiamo a verificare i 547 collaboratori e consulenti come si stanno muovendo e che cosa fanno, cosa fanno gli 800 dipendenti, come è andata a finire la storia dell'indennità dell'area quadri che portò i lavoratori a protestare in questa sede, se non facciamo il punto anche su come si seleziona il personale in questa Regione, perché è di un mese fa la delibera che sono stati aggiunti altri 2 dirigenti, intanto 2 dirigenti sono stati assunti dall'esterno il 31 dicembre e nello stesso giorno sono state assunte 30 persone alle dipendenze della Regione Molise. Alcuni sono stati assunti dall'ARPA e senza aver lavorato neanche un giorno sono stati trasferiti dall'ARPA direttamente come dipendenti della Regione Molise. Si è arrivati all'assurdo di fare una convenzione con il Comune di Isernia il 9 dicembre per prendere in esame un concorso bandito nel 2001 e dopo una settimana si è assunto un D3 dal Comune di Isernia per aver espletato un concorso nel 2001. E' arrivato il momento di fare chiarezza e di capire quanti sono i dipendenti, che cosa fanno, di che cosa si occupano, perché c'è bisogno di tutti questi dirigenti, di tutti questi consulenti esterni, di tutte queste figure che dall'esterno marginalizzano il lavoro e l'impegno di coloro che sono lì per assolvere a compiti di servizio. Voglio capire per quale motivo, quando si adotta una delibera in base alla legge 7 del 97, sul personale e si stabilisce che si fanno dei servizi e degli uffici, dopo una settimana o un mese, si cambiano i servizi e gli uffici, si trasferiscono i dirigenti e i dipendenti, non c'è un minimo di continuità, tanto è vero che anche il nucleo di valutazione ha difficoltà a fare un minimo di verifica sull'operato di questi uffici e di questi dirigenti. La cosa più grave è l'operazione che si è fatta con i direttori generali, un direttore generale che conta molto di più di un assessore regionale, perché ha un contratto, delle funzioni, perché la Bassanini ha attribuito dei compiti, abbiamo dei direttori generali che vengono riconfermati per altri 6 mesi cambiando da una direzione all'altra senza avere mai notizie in questa sede sull'attività di questi direttori generali. Qual è il giudizio del nucleo di valutazione? Che cosa si dice sull'operato dei direttori generali di questa Regione? Perché all'agricoltura non c'è più Ortis e c'è Frangioni, che cosa è successo? Lo possiamo sapere oppure no? Chi sono i nuovi direttori generali papabili quando c'è qualcuno che va in pensione? Si può ragionare oppure no? Se non abbiamo direttori generali che sono responsabili e che controllano a cascata i loro dirigenti, i responsabili dei servizi, i responsabili degli uffici, non riusciremo

mai ad avere una capacità di lettura della macchina di questa amministrazione regionale e coloro che assolvono in maniera seria le proprie funzioni si sentono anche umiliati, perché chi fa il proprio dovere, chi si attiene alle regole, chi cerca di lavorare onestamente, chi si aggiorna, a volte viene messo da parte, viene tolto dall'incarico e magari al posto suo c'è il consulente esterno che è più sensibile a determinate indicazioni. Credo che anche su questo dobbiamo fare attenzione, perché una pubblica amministrazione che funziona in questo modo non offre un servizio alla cittadinanza e alle organizzazioni sociali, quindi dare oggi il segnale con tutta la crisi che c'è in giro, con gli operai forestali costretti a scioperare davanti alla Giunta, sotto la neve, perché non hanno fatto un solo giorno di lavoro, nonostante abbiamo ceduto il capogruppo della Margherita perché non eravate capaci di mettere un assessore all'Agricoltura, l'avete dovuto pescare in mezzo al centro sinistra perché non c'era nessuno di voi capace di fare l'Assessore all'Agricoltura. Nonostante questa cosa la situazione è che dopo 3 mesi non è stata fatta una sola giornata di lavoro e sono costretti a scioperare perché la Regione non ha i soldi e noi assumiamo altri 45 persone. C'è la tabella, al comma 7, nel momento in cui si dice che si possono prendere anche dall'esterno, facendo la somma degli assessori, dei presidenti di giunta, di commissione, del collegio dei revisori e quanto altro, sono praticamente 45 unità. Il Presidente della Commissione mi ha detto che è un modo per risolvere il problema della disoccupazione. Dovremo essere un po' più attenti alla gestione del denaro pubblico, non siamo contrari ad approfondire un argomento che muta l'articolato di questa legge del 91, però lo dobbiamo fare a valle di un minimo di ricognizione. Siamo a metà legislatura e possiamo sapere quanti sono i dipendenti della Regione, quanti sono i dirigenti, perché si assumono tutti questi collaboratori, perché ci sono tutti questi consulenti, perché ci sono queste società che operano in nome e per conto della Regione Molise? Non c'è intento di carattere negativo nei confronti di chicchessia, ma è per una questione di responsabilità e di buona amministrazione, perché se dobbiamo cercare di risparmiare saremo costretti a fare i conti con una riduzione dei trasferimenti finanziari dal centro alla periferia, o tagliamo le strutture burocratiche o tagliamo i servizi ai cittadini, o i finanziamenti ai comuni, o alle imprese. Non possiamo continuare a fare la politica degli anni 80 quando si è fatto il più grande debito pubblico del mondo. Siamo in un'altra fase storica, siamo in una fase in cui si

stanno diminuendo i trasferimenti e il vostro nuovo Presidente che vi rappresenta tutti, con il federalismo fiscale, ha maggiore responsabilità a livello locale nella gestione del denaro pubblico, allora vogliamo cominciare a ragionare su una voce di spesa che ogni anno a questa Regione costa 70-75 milioni di euro? Possiamo avere una sede e un luogo dove approfondiamo anche il rapporto che c'è tra la qualità e l'efficienza della macchina pubblica regionale e il costo della stessa che è nel bilancio della Regione Molise? C'è un luogo o una sede dove questo può diventare elemento di approfondimento con l'obiettivo di risolvere il problema? È un problema bipartisan, perché se funziona oppure no la macchina della Regione, va al di là degli schieramenti che in quel momento amministrano, perché uno schieramento può anche essere sostituito da un altro, ma i direttori generali, i dirigenti, la macchina, gli uffici, resteranno sempre quelli e se c'è una macchina che non funziona non può arrivare l'altro schieramento con la bacchetta magica per far funzionare le cose. Una macchina efficiente può essere un obiettivo di tutti. È possibile che dobbiamo rimanere tutti nella condizione di non coinvolgimento? Sono 2 anni che stiamo chiedendo all'Assessore al personale di venire in Commissione a fare un minimo di comunicazione sulla vicenda del personale in questa Regione, praticamente non si riesce a capire per quale motivo non si fa questa cosa. Il direttore generale se n'è andato in pensione, è stato sostituito con una reggenza dal dottor Di Ludovico che ha preso anche l'area sesta, ma ha avuto l'incarico per 3 mesi, periodo in cui bisogna vedere chi sarà il direttore generale. Possiamo andare avanti in questa logica dove i vertici apicali dell'amministrazione pubblica sono commissari straordinari oppure direttori generali e manager che hanno incarichi trimestrali o semestrali. Ma che tipo di pianificazione e programmazione può fare un direttore generale che ha un incarico di 3 o 6 mesi. Chi bisogna aspettare per avere la possibilità di fare una selezione corretta dei nuovi direttori generali che possono avere un contratto a 2-3 anni e che possono pianificare e programmare un lavoro per il quale vengono retribuiti con tutti i loro sottoposti ed essere valutati correttamente dal nucleo di valutazione ed eventualmente percepire emolumenti aggiuntivi. Dobbiamo non occuparci di questi problemi, sono cose che vengono affrontate sempre e in tutti i luoghi, fuorché in quelli istituzionalmente preposti e poi veniamo qui e prendiamo sempre la questione dalla coda, in una segreteria particolare anziché il comando possiamo prendere anche quello dall'esterno. Su questo argomento può esserci

anche un approfondimento, ma dopo aver avuto un minimo di chiarezza, altrimenti non riesco a capire per quale ragione dovremo fare questa cosa, come se fosse una compensazione, visto che gli altri fanno quello che vogliono e non rendono conto al Consiglio, alla Giunta e quanto altro, c'è anche il Presidente di commissione che può prendere un collaboratore. Questo è il modo di gestire ed amministrare il denaro pubblico? Ribadisco la mia contrarietà al provvedimento.