



***Settore Segreteria Generale
Servizio Resoconti***

*della seduta consiliare
del 22 Gennaio 2009*



CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

INDICE	VIII Legislatura	22 Gennaio 2009
---------------	-------------------------	------------------------

INDICE

1. RESOCONTO SOMMARIO	pag.
2. RESOCONTO INTEGRALE	pag.
3. ALLEGATO A	pag.

Elenco Argomenti

a. ORDINE DEL GIORNO DEI LAVORI CONSILIARI	pag.
b. ELENCO PROPOSTE E DISEGNI DI LEGGE	pag.

4. ALLEGATO B

a. RISOLUZIONE APPROVATA SUL TEMA DEI TRASPORTI IN CAMPANIA E NEL MEZZOGIORNO	pag.
--	-------------

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Sommario**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

**RESOCONTO SOMMARIO N. 3
DELLA SEDUTA CONSILIARE
DEL 22 GENNAIO 2009**

INDICE degli argomenti trattati:

- **Approvazione processo verbale della seduta precedente;**
- **Comunicazioni del Presidente;**
- **Comunicazioni dell'Assessore regionale ai trasporti sulla situazione dei trasporti relativi alla Regione Campania.**

Inizio lavori ore 11.20

PRESIDENTE: dichiara aperta la seduta.

Approvazione processo verbale della seduta precedente

PRESIDENTE: passa all'esame del punto n. 1 dell'ordine del giorno relativo all'approvazione del processo verbale della seduta del 9 dicembre 2008; non essendovi obiezioni è dato per letto ed approvato.

Così resta stabilito

Proposte di legge

PRESIDENTE: passa alla trattazione del punto n. 2 dell'ordine del giorno.
Comunica ai sensi dell'articolo 35 del Regolamento interno che le proposte di legge e i disegni di legge sono pubblicati nell'allegato A del resoconto della seduta odierna.

Così resta stabilito.

**Comunicazioni dell'Assessore regionale ai
trasporti sulla situazione dei trasporti relativi
alla Regione Campania**

PRESIDENTE: passa all'esame del punto n. 3 dell'ordine del giorno, relativo alla situazione dei trasporti in Campania.

D'ERCOLE (AN): propone di ascoltare la relazione dell'Assessore regionale ai trasporti e quindi di proseguire il dibattito in altra seduta.

BUONO (Verdi): esprime parere favorevole in ordine alla proposta del Consigliere D'Ercole.

CIARLO (PD): parla contro l'accoglimento della proposta del Consigliere D'Ercole.

RIVELLINI (AN): chiede con quale atto si concluderà il dibattito sui trasporti.

PRESIDENTE: comunica che al termine della seduta potrà essere sottoposta all'Aula una risoluzione di indirizzo o mozione per la Giunta regionale.

BRUSCO (MPA): nel condividere la comunicazione del Presidente auspica un documento unitario.

ROMANO (FI): precisa che nella seduta odierna doveva essere esaminato soltanto l'argomento della situazione dell'Alitalia e dei servizi connessi in Campania.

PRESIDENTE : fa presente che l'argomento relativo ai trasporti comprende anche la questione dell'Alitalia.

CASCETTA, Assessore regionale ai trasporti: premette che il sistema dei trasporti nel nostro Paese e nella nostra Regione sta attraversando un periodo di crisi.

Comunica:

che si è investito un miliardo e 200 milioni – di fondi POR - per le infrastrutture e una quota dei fondi FAS è stata utilizzata rispetto all'emergenza economica che vive il nostro Paese e non solo e questo desta preoccupazione nei Presidenti di varie regioni;

che nel 2010 verrà completata, a Napoli, la linea di alta velocità;

che nel mese di agosto u.s. si è convenuto ad un accordo firmato con il Presidente Berlusconi per la realizzazione della linea di alta capacità Napoli – Bari;

che è stato avviato un programma di realizzazione della metropolitana regionale di 9 miliardi di euro.

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Sommario**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

Accenna inoltre ad interventi completati sulla rete nazionale e regionale ed altri in via di completamento.

Comunica:

che è stato individuato un assetto definitivo basato su quattro aeroporti: Napoli – Capodichino; Grazzanise; Salerno – Pontecagnano; Capua – trattasi diaeroporto militare;

che sono state migliorate le interconnessioni dei tre interporti campani: Nola, Marcellanise e Battipaglia e tanti investimenti sono stati fatti sui porti di Napoli e Salerno;

che per il servizio di trasporto ferroviario nella nostra Regione si aumenterà la frequenza dei treni; che è stato avviato un progetto di acquisto di nuovo materiale rotabile;

che sono entrati in funzione i primi nuovi treni della Circumvesuviana, che sono stati denominati Metrostar;

che la fondazione dell'Eav ha portato a consistenti risparmi nell'espletamento di alcune gare;

che si è creata una nuova società che si chiama Eav Bus che ha accorpato i servizi su gomma delle tre diverse società: Circumvesuviana, Sepsa e Metrocampania Nord – Est;

che fino al 31 dicembre 2009 la Caremar ha una convenzione direttamente con lo Stato e questo non consente che i suoi servizi abbiano la regolamentazione sui servizi marittimi di interesse regionale;

che i piani della nuova Alitalia prevedono per Napoli una delle quattro basi di armamento e aggiunge che i voli dell'Alitalia - Cai sono caratterizzati da livelli tariffari troppo alti;

che insieme all'Assessore Cozzolino hanno seguito, con particolare attenzione, la questione dei lavoratori Atitech, aggiungendo che sul futuro di tale società ancora non sono state assunte decisioni definitive.

Ringrazia tutti coloro che hanno collaborato affinché si portasse avanti un grande lavoro.

SOMMESE, Presidente della Commissione consiliare trasporti: condivide la relazione dell'Assessore Cascetta.

PRESIDENTE: comunica che la SPA Cai – Alitalia, con nota ufficiale, ha comunicato la disponibilità ad affrontare la questione dell'Alitalia ed i relativi riflessi sui trasporti della Regione Campania.

Comunica inoltre che procederà a convocare un incontro con i vertici della Società Cai – Alitalia per ascoltarli sulla situazione dei trasporti aerei in Campania, unitamente ai Capigruppo e alla Giunta regionale.

D'ERCOLE (AN): propone di proseguire nell'esame del punto n. 3 all'ordine del giorno e comunica di ritirare la proposta di rinvio di dibattito ad una successiva seduta.

Auspica che al termine dei lavori sia approvato un documento unitario sull'argomento.

RIVELLINI (AN): critica la gestione dei trasporti in Campania e sottolinea la crisi dei collegamenti ferroviari, marittimi ed aerei.

Alle ore 13.46 subentra alla Presidenza il Vice Presidente Gennaro Mucciolo

ERRICO (UDEUR): apprezza la relazione dell'Assessore regionale ai Trasporti.

Alle ore 14.08 subentra alla Presidenza la Presidente Alessandrina Lonardo

MARRAZZO P. (FI): propone soluzioni concrete in ordine alla crisi dei trasporti marittimi ed aerei.

PRESIDENTE: sospende la seduta.

La seduta sospesa alle ore 14.18 riprende alle ore 14.25.

D'ERCOLE (AN): comunica di associarsi alle valutazioni del Consigliere Rivellini e aggiunge che nel settore trasporti c'è ancora molta strada da fare.

AMATO (PD): dichiara di far proprie le cose relazionate dall'Assessore e ritiene che il governo

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Sommario**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

regionale abbia dimostrato autorevolezza ed abbia illustrato linee che sono servite per altre regioni.

MOCERINO (UDC): ritiene sia fondamentale invertire la tendenza finora percorsa affinché al centro dell'effettiva erogazione di tali servizi ci sia la garanzia dei cittadini di una mobilità sostenibile sul piano ambientale ed equa sul piano sociale.

MARRAZZO N. (IDV): dichiara che la Regione Campania, nel settore trasporti, abbia avuto un ottimo interlocutore e chiede alla Giunta regionale di fare in modo che si istituisca un tavolo con tutte le forze politiche per approfondire ulteriormente la questione dei trasporti in Campania.

Alle ore 15.27 assume la presidenza il Vice Presidente Gennaro Mucciolo

ERRICO (UDEUR): comunica che le Commissioni consiliari: quarta e statuto, iniziano i lavori alle ore 15.30.

PRESIDENTE: comunica che le Commissioni consiliari: quarta e statuto, sono posticipate nell'orario di inizio dei lavori al termine della seduta.

BRUSCO (MPA): ritiene che in questo momento sia giusto cadenzare una serie di incontri in modo da dare serenità alle famiglie per la crisi occupazionale.

NOCERA (PRC): ritiene che la relazione illustrata dall'Assessore abbia fornito informazioni e dati utili a delineare il quadro d'insieme. Inoltre, ritiene necessario che Consiglio e Giunta chiedano un incontro con il Governo e con il Presidente del Consiglio per verificare i nodi e gli impegni che interessano il settore trasporti.

DIODATO (AN): ritiene che sia necessario intervenire in questo campo poiché ci si trova di fronte all'esercizio di un vero e proprio monopolio. Comunica, inoltre, che lo scopo del Consiglio sia uno scopo costruttivo e che quindi, non è possibile destinare tutta l'attenzione solo al trasporto su ferro, ma anche nei confronti dei collegamenti marittimi.

PRESIDENTE: comunica che la Commissione Statuto è stata convocata.

GIUSTO (SD): auspica un altro modello organizzativo in sanità, scuola ed organizzazione del lavoro.

Alle ore 16.54 assume la presidenza la Presidente Alessandrina Lonardo

ROSANIA (PRC): ringrazia l'Assessore per la completezza della relazione e pone alcuni problemi per sottolineare come all'interno di questo lavoro enorme, ci siano, comunque, alcuni punti che vanno visti con attenzione perché in questa Regione si è partiti dall'anno zero e recuperare in pochi anni non è facile. Inoltre, informa che c'è comunque una grande attesa verso quello che si riuscirà a mettere in campo su questo terreno e su quello che l'Assessorato riuscirà a compiere ancora in questo scorcio di legislatura.

PRESIDENTE: chiede all'Assessore se intende replicare e ritiene che questi incontri monotelatici sono importanti anche per il futuro.

CASCETTA, Assessore ai trasporti: ringrazia tutti per il contributo dato. Ritiene che si debba investire di più nel settore dei trasporti e bisogna porsi l'obiettivo di continuare a far crescere questo settore che porta alla nascita di nuovi posti di lavoro e al miglioramento di efficienze nella nostra Regione.

PRESIDENTE: prima di procedere alla votazione della risoluzione di indirizzo alla Giunta in materia dei trasporti in Campania, procede alla lettura della delibera relativa al referendum consultivo del Comune di Centola – Palinuro, già approvata nella seduta del 20 gennaio 2009.

DIODATO (AN): informa che è stata sottoscritta da tutte le forze politiche una mozione relativa alla compartecipazione finanziaria della Regione alla SPA Caremar in materia di collegamenti marittimi in Campania.

PRESIDENTE: prende atto della comunicazione del Consigliere Diodato e procede alla lettura della citata risoluzione, presentata da tutte le forze politiche, sull'argomento relativo ai trasporti in

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Sommario**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

Campania e nel Mezzogiorno , che pone in votazione per alzata di mano.

Il Consiglio approva all'unanimità

PRESIDENTE: ringrazia tutti coloro che sono intervenuti, in modo particolare l'Assessore Cascetta.

I lavori terminano alle ore 17.45

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrale**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

RESOCONTO INTEGRALE N.3
SEDUTA CONSILIARE
DEL GIORNO 22 GENNAIO 2009

INDICE degli argomenti trattati:

- **Approvazione processo verbale della seduta precedente;**
- **Comunicazioni del Presidente;**
- **Comunicazioni dell'Assessore regionale ai trasporti sulla situazione dei trasporti relativi alla Regione Campania.**

Inizio lavori ore 11.20

PRESIDENTE: La seduta è aperta.

Approvazione processo verbale della seduta precedente

PRESIDENTE: Passiamo al primo punto all'ordine del giorno. Il verbale della seduta del 9 dicembre non era stata ancora approvata, evidentemente per una distrazione degli uffici, visto che abbiamo approvato tutti gli altri verbali. Il verbale si dà per letto ed approvato.

Così resta stabilito

Proposte di legge

PRESIDENTE: Comunico che sono state presentate le seguenti proposte di legge: "Anagrafe pubblica degli eletti. Disposizioni sulla trasparenza e l'informazione" (Registro Generale numero 406) Ad iniziativa del Consigliere Nicola Caputo. Assegnata alla I Commissione consiliare per l'esame e alla II per il parere.

Se non vi sono obiezioni così resta stabilito

Così resta stabilito

"Aggregazione del Rione Bagno al Comune di Cesa" (Registro Generale numero 408)

Ad iniziativa del Consigliere Nicola Caputo. Assegnata alla I Commissione consiliare per l'esame.

Se non vi sono obiezioni così resta stabilito

Così resta stabilito

"Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 27 giugno 1987, n. 35 concernente – Piano urbanistico territoriale dell'area Sorrentino – Amalfitana" (Registro Generale numero 411)

Ad iniziativa del Consigliere Antonio Scala. Assegnata alla IV Commissione consiliare per l'esame ed alla VIII per il parere

Se non vi sono obiezioni così resta stabilito

Così resta stabilito

"Rete regionale neonatologica e pediatrica". (Registro generale numero 412) Ad iniziativa del Consigliere Michele Caiazzo. Assegnata alla V Commissione consiliare per l'esame.

Se non vi sono obiezioni così resta stabilito

Così resta stabilito

"Certificazione per il miglioramento della qualità dell'intervento per i medici dell'emergenza (Pronto Soccorso – 118)" (Registro generale numero 414) Ad iniziativa del Consigliere Rivellini. Assegnata alla V Commissione consiliare per l'esame.

Se non vi sono obiezioni così resta stabilito

Così resta stabilito

"Istituzione fondo regionale antirackett" (Registro generale numero 415) Ad iniziativa del Consigliere Rivellini. Assegnata alla I Commissione consiliare per l'esame, II e Commissione speciale osservatorio contro la camorra e la criminalità organizzata per il parere.

Se non vi sono obiezioni così resta stabilito.

Così resta stabilito

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009***Disegni di legge**

PRESIDENTE: Comunico inoltre, che sono pervenuti i seguenti Disegni di legge:

“Disciplina del tributo speciale per il deposito in discarica dei rifiuti solidi ai sensi dell’articolo 3, commi da 24 a 40, della legge 28 dicembre 1995, n. 549” (Registro generale numero 409) Ad iniziativa della Giunta regionale – Assessore Mario D’Antonio.

Assegnato alla II Commissione consiliare per l’esame ed alla VII per il parere.

Se non vi sono obiezioni così resta stabilito.

Così resta stabilito

“Istituzione dell’Osservatorio regionale per la sicurezza alimentare” Ad iniziativa della Giunta regionale – Assessore Mario D’Antonio (Registro generale numero 410) Assegnato alla V Commissione consiliare per l’esame, alla VIII, II e I per il parere.

Se non vi sono obiezioni così resta stabilito.

Così resta stabilito

Comunicazioni dell’Assessore regionale ai trasporti sulla situazione dei trasporti in relativi alla Regione Campania

PRESIDENTE: Passiamo al terzo punto all’ordine del giorno.

D’ERCOLE (Capo dell’Opposizione): Volevo proporre all’Aula, considerata la consistenza della relazione dell’Assessore, di ascoltare questa mattina la relazione dell’Assessore, che sicuramente farà una sintesi ed elaborerà considerazioni personali, per poi dare a noi la possibilità di studiare questa relazione, di approfondirla e di proseguire il dibattito in un’altra seduta, perché altrimenti mi sembra molto squilibrata la posizione di chi ha potuto legittimamente ed in maniera adeguata approfondire l’argomento, chi deve relazionare relazioni, ma vorrei che il dibattito si svolga in una seduta, nella quale ciascuno di noi abbia avuto la possibilità di

approfondire la relazione, altrimenti ci troveremmo sprovvisti di cognizioni e di notizie per poter elaborare un pensiero.

PRESIDENTE: Votiamo prima questa proposta, così ci confrontiamo sulle altre cose. Il Presidente D’Ercole, avendo ricevuto la corposa relazione che, per la verità, l’Assessore molto professionalmente e con un’attenzione particolare ha inviato al Consiglio una relazione molto puntuale, precisa, evidentemente voluminosa, l’avete potuto vedere, è davvero un ottimo lavoro.

Il Presidente D’Ercole chiede all’Assessore, all’Aula innanzitutto, se si può ascoltare la relazione dell’Assessore e del Presidente della Commissione e poi proseguire in altra seduta per la discussione generale, avendo l’esigenza di approfondire la tematica oggi alla nostra attenzione. Un intervento a favore e uno contro e poi l’Aula vota.

BUONO (Verdi): Sono d’accordo con la proposta del capo dell’opposizione, ieri sera l’Assessore Cascetta ci ha inviato una corposa relazione, molto apprezzabile, che ha bisogno di approfondimenti; mi sembra una proposta corretta che io, a nome del mio Gruppo, accetto nel senso che facciamo relazionare l’Assessore ai trasporti, il Presidente della Commissione e poi rinviando il dibattito ad un’altra seduta. Mi esprimo favorevolmente sulla proposta del Capo dell’opposizione.

CIARLO (PD): la decisione di svolgere questa sessione dedicata ai trasporti è rilevante perché la politica dei trasporti è importante per la nostra Regione anche perché mobilità una notevole quantità di risorse tendenti a soddisfare il bisogno di mobilità che è uno dei bisogni storici di questa nostra Regione. Questa decisione, ampiamente condivisibile, di dedicare una seduta all’analisi delle problematiche dei trasporti, è stata presa dieci giorni fa in Conferenza dei Capigruppo, quindi eravamo già tutti informati.

L’Assessore, credo, abbia fatto uno sforzo notevole, anche se sono dati che lui ha sempre

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

sottomano, per redigere questa relazione in tempi utili perché fosse conosciuta prima di questo dibattito. A me è arrivata sulla posta elettronica non ricordo bene se l'altro ieri mattina o il giorno precedente.

Indulgiamo un po' troppo al rinvio, per cui sarei favorevole a che l'Assessore ed il Presidente della Commissione ci illustrino le loro relazioni ed il dibattito vada avanti. D'altra parte mi sembra anche scarsamente credibile che su un argomento del genere ci sia animosità, come se fosse un argomento che comporta chissà quali importanti decisioni. Stiamo facendo un dibattito che è soprattutto un dibattito conoscitivo da parte nostra. Ci sono relazioni scritte che raramente ci sono fornite in questo Consiglio, possiamo ascoltare le relazioni sintetiche dell'Assessore e del Presidente della Commissione, e, nel frattempo, come si deve fare in tutte le cose serie, si ascolta e poi si segue contemporaneamente la relazione scritta. Tenete presente che alla relazione del governatore della Banca d'Italia o quando c'è un discorso del Capo dello Stato, tutti quanti i presenti consultano gli appunti ed ascoltano. Non esageriamo in perfezionismo, mi sembra che andiamo a corrente alternata, mentre ogni tanto facciamo cose approssimative, poi improvvisamente ci ritroviamo perfezionisti. Credo che non dobbiamo perdere questa occasione per andare fino in fondo, acquisire anche gli interventi dell'Assessore e del Presidente della Commissione, quindi svolgere il dibattito e definire il percorso nella giornata di oggi, senza dare un ulteriore segnale di rinvio del quale non mi sembra ci sia motivazione effettiva; e, comunque, tutto quanto si decida lo si faccia con toni pacati e sereni.

PRESIDENTE: Proprio perché non intendo assolutamente che ci sia conflitto, ha parlato uno a favore e uno contro, la regola precisa che occorre passare subito al voto, siccome ritengo così come dice Ciarlo che non bisogna creare

condizioni di conflitto, darci, in deroga alla norma, la parola a lei e al Capogruppo di Forza Italia, proprio perché ritengo che facendo una discussione, che non ci deve vedere per forza l'uno contrapposto all'altro, ma sempre nello spirito di collaborazione istituzionale, come sempre chiesto dal Presidente del Consiglio e all'unanimità della Conferenza dei Capigruppo, che si possa continuare nel confronto per arrivare ad una mozione che mi auguro, Presidente della Commissione, sia il più condivisa possibile, per dare il nostro contributo sia alla Giunta regionale che al Governo nazionale.

RIVELLINI (AN): Presidente, in uno spirito collaborativo io, che purtroppo per un impegno non ho partecipato a quella Conferenza dei Capigruppo, vorrei capire la ratio di questa riunione, perché, naturalmente, l'Assessore Cascetta, lo ringrazio, ieri ha inviato a noi tutti una corposa documentazione, una relazione, ma vorrei capire alla fine di questa relazione e del dibattito qual è il risultato finale, chiedo se c'è per caso una mozione di sfiducia? Vorrei capire perché facciamo questa discussione. Abbiamo fatto decine di riunioni in Commissione trasporto dove abbiamo analizzato la situazione critica dell'Ente Autonomo Volturno, abbiamo fatto una serie di incontri anche informali con i Dirigenti delle società trasportistiche e con l'Assessore competente. Arriviamo oggi in Aula per una riunione di Consiglio con una corposa relazione, ma credo che questa debba portare ad un risultato pratico, perché se dobbiamo ascoltare una relazione dell'Assessore ed una relazione del Presidente della Commissione che, naturalmente, mostreranno l'argenteria di casa Bassolino, perché i trasporti, in qualche modo, per loro è l'argenteria di casa Bassolino, senza un risultato pratico, credo sia una riunione che non abbia senso. Prima di decidere come andare avanti, chiedo perché lei ha voluto sui trasporti una riunione monotematica? Perché, caro Presidente, se

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

questa esigenza nasce da un'oggettiva difficoltà che è accaduta nei mesi scorsi e nei giorni scorsi, la scomparsa dell'Alitalia qui nel Mezzogiorno, dell'Atitech che chiude a Capodichino, la mancanza di presenza forte ai tavoli decisionali di qualche uomo della Giunta regionale, bisognava dare un indirizzo in questo senso.

Oggi ascoltare una corposa relazione dell'Assessore, naturalmente dobbiamo avere il tempo di un ampio dibattito perché in questo momento volente o nolente al giudizio del Consiglio regionale è l'esperienza e il lavoro dell'Assessorato ai trasporti di questi anni non è che possiamo fare la passerella mediatica, analizziamo tutto e alla fine traiamo un risultato, un giudizio che può essere positivo, ma può essere anche negativo con le dovute conseguenze, non è che il Consiglio regionale lo possiamo fare come se fosse una Conferenza stampa, ci faccia capire qual è stata l'esigenza che lei ha voluto rappresentare e qual è il risultato di questa riunione?

PRESIDENTE: Intanto, lei non ha partecipato alla Conferenza dei Capigruppo, così come lei ha già detto, in quella sede ho avuto modo di esprimere una mia preoccupazione che non era soltanto la mia opinione, ma anche dalla stampa si leggeva in merito alle vicende dell'Alitalia e del trasporto aereo in modo particolare, per cui ho avuto modo di chiedere alla Conferenza dei Capigruppo se riteneva opportuno tenere un incontro monotematico alla presenza dell'Assessore Cascetta per discutere queste problematiche, evidentemente anche di altro, dei trasporti in genere. Non possiamo fare mozioni di sfiducia perché non è nel nostro esercizio farlo, però possiamo fare risoluzioni di indirizzo, credo che questo è lo spirito con il quale la Conferenza dei Capigruppo, nella sua interezza, ha accolto l'invito del Presidente del Consiglio a tenere questa seduta, mi sembra che all'unanimità dei presenti in quella seduta si è addivenuti a questo incontro. L'Assessore Cascetta ha

accolto di buon grado, lo ringrazio perché è stato davvero felice, peraltro, non solo di ascoltare le voci del Consiglio regionale, ma ha ritenuto anche non soltanto di venire qui questa mattina ed ascoltare, ma dare anche comunicazione dello stato dell'arte della politica, che sta mettendo in campo in questi anni, all'attenzione del Consiglio regionale, ha dato una corposa relazione che è all'attenzione di tutto quanto il Consiglio regionale e di questo lo ringrazio in modo particolare. La Conferenza dei Capigruppo ha deciso di tenere questa seduta monotematica e alla fine ci dovrà essere una mozione di indirizzo, che nascerà da quello che sarà il dibattito che si farà in Aula.

BRUSCO (MPA-NPSI): Presidente, non ho grandi esperienze nazionali. Osservo che, spesso accade che in Aula si discutono argomenti diversi da quelli decisi in Conferenza dei Capi Gruppo. Mi sarei aspettato questa mattina e lo dico ai Capigruppo che ci rappresentano, che successivamente alla relazione dell'Assessore e probabilmente del Presidente della Commissione, ci sarebbe stata l'opportunità per tutti i Consiglieri di intervenire per dare il proprio contributo. Pertanto, mi dichiaro d'accordo con il collega D'Ercole e ribadisco che successivamente la relazione dell'Assessore e del Presidente della Commissione, si dia un congruo tempo che consente ad ognuno di noi di poter fare una dovuta e giusta riflessione.

PRESIDENTE: Mi sembra di capire che c'è l'apprezzamento del lavoro fatto da parte dell'Assessore, ma proprio perché è stato fatto un lavoro così eccezionale, c'è bisogno di un momento di riflessione. Ho chiesto che parlassero i Capigruppo. Diversamente passo direttamente alla votazione.

ROMANO (FI) In relazione a quello che diceva il Consigliere Brusco, è vero, soprattutto nel caso di questa mattina, che alla riunione dei capigruppo, si era deciso - all'unanimità, e coerentemente con una

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

Resoconto Integrare

VIII Legislatura

22 gennaio 2009

legittima preoccupazione del presidente da noi tutti condivisa - di discutere in Consiglio della questione "Alitalia", mentre all'ordine del giorno di oggi vi è una questione un po' diversa.

Questa mattina infatti, leggiamo all'ordine del giorno *"comunicazioni dell'Assessore regionale ai trasporti sulla situazione relativa ai trasporti della Regione Campania"*: questa è cosa diversa da quello che si era stabilito, ripeto, ci aspettavamo che si discutesse dell'Alitalia e delle preoccupazioni da lei esposte. Probabilmente, qualcuno che intende fare demagogia, si è reso conto che non era il caso di discuterne.

Lei ride Assessore, quando affronteremo questa discussione, vedremo chi riderà.

Dovrebbe spiegare come mai, in 10 anni di assessorato, non ha messo in condizione la Regione Campania di avere un aeroporto. Di questo, sì, vogliamo discutere. Se questa mattina tornassimo nei ranghi e discutessimo solo ed unicamente della questione Alitalia, noi non avremmo nessun tipo di problema perché tanto era stato stabilito nella riunione dei Capigruppo, riunione in cui, ripeto ancora, non si è mai parlato di porre all'ordine del giorno tutta la questione dei trasporti della Regione Campania.

Ci fa piacere che questa mattina l'Assessore ci abbia mandato questa relazione, prima il collega D'Ercole ha detto che forse la maggioranza vuole mettere in mostra la sua argenteria, ma noi anche su questo abbiamo tanto da dire.

PRESIDENTE: Per un chiarimento...

ROMANO: Facciamo un attimo di sospensione.

PRESIDENTE: No, nessuna sospensione, voglio leggere il documento che tutti voi avete approvato in Conferenza dei Capigruppo, in modo che su questo discutiamo. "Signori Presidenti, colleghi, in questi giorni sempre più insistentemente si discute con una pluralità di voci e di proposte, delle problematiche legate

agli scali aerei di: Milano, Malpensa, Roma, Fiumicino. Dobbiamo constatare che dal dibattito politico, dalle cronache giornalistiche, è completamente scomparso il tema altrettanto importante dei trasporti aerei per il sud e dal sud. I tagli operati dalla nuova Alitalia, dei collegamenti nazionali e internazionali, a danno di Capodichino, il più importante scalo del Mezzogiorno, stanno passando sotto silenzio, come pure non trovano la dovuta attenzione e considerazione i gravi problemi occupazionali connessi al ridimensionamento ed impoverimento dell'intero sistema aeroportuale meridionale - questo è il documento che hanno approvato tutti i Capigruppo - Di fatti, è stato completamente oscurato il problema, non si riesce nemmeno a discutere sulle cose che andrebbero fatte, sulle scelte e sulle iniziative politiche che bisogna intraprendere per poter rendere pienamente efficace ed efficiente la rete di comunicazione ed i collegamenti funzionali allo sviluppo del Mezzogiorno. Dunque, tanto per iniziare, ritengo sia oltremodo importante ed urgente riportare al centro dell'interesse nazionale il problema assolutamente strategico dei collegamenti aerei *da e per* Napoli - Capodichino, come pure il problema ancora aperto del sistema aeroportuale campano con Grazzanise e Pontecagnano al servizio dell'intero Mezzogiorno d'Italia.

Giudico importante lavorare insieme per affrontare, in maniera decisa, come altri problemi di interesse strategico per Napoli, per la Campania e per l'intero Mezzogiorno, ne cito soltanto qualcuno: il trasporto marittimo a partire dai collegamenti *da e per* le isole del Golfo, il pendolarismo ferroviario interno alla Campania, specie quello *da e per* le aree interne verso i centri costieri e metropolitani, il trasporto ferroviario sulla tratta dell'alta velocità Napoli - Roma, il completamento e potenziamento dell'alta velocità ferroviaria verso il sud, da Salerno in giù, - è un documento che è stato accolto da tutti i

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrare**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

Capigruppo ai quali ho sollevato questa mia preoccupazione ed è stato accolto da tutti i presenti - verso via Benevento, il potenziamento, la messa in sicurezza, la rete stradale regionale ed interregionale. Signori Presidenti, credo sia importante e doveroso che il Consiglio regionale, nella sua interezza, si faccia carico di tutto ciò avviando una serrata discussione e un costruttivo confronto in Aula, nel corso di una seduta monotematica sui trasporti, ciò consentirebbe di coinvolgere ancora di più attivamente i parlamentari eletti in Campania e nelle altre regioni del sud e di tutti gli schieramenti.

Ritengo che sia davvero urgente stringere alleanze capaci di rappresentare, sostenere e difendere sacrosante istanze dei nostri cittadini, dei nostri territori, soprattutto nelle aule parlamentari, nelle sedi decisive romane.

Sono certa che il Governo regionale, il Presidente Antonio Bassolino e l'Assessore Ennio Cascetta, condivideranno in pieno questo percorso. Mi auguro che tutte le forze politiche, di maggioranza e di opposizione, siano d'accordo su questa mia proposta, di una seduta monotematica sui trasporti, dunque, sulla necessità di riportare al centro del dibattito politico nazionale i problemi del nostro Mezzogiorno".

Questa è la relazione che è stata accolta da tutti quanti i Capigruppo, va da sé che se nell'ambito della discussione di questa mattina c'è una mozione che particolarmente vuole impegnare l'Assessore anche a discutere a livello nazionale di un tema specifico dei trasporti, di un segmento specifico che può essere l'Alitalia, va da sé che si condivide dopodiché si voterà alla fine della seduta. Ciò nonostante l'Assessore ha avuto un input di questo tipo dalla Conferenza, perché la proposta della Presidente è diventata dei Capigruppo a questo punto e ecco perché oggi l'Assessore è qua ed ecco perché impulsato in questo senso ha avuto la sensibilità di preparare anche un documento così articolato,

come ha fatto, nasce da una sensibilità, diversamente poteva venire anche qui e fare uno speech di maniera, oggi abbiamo una situazione globale e completa grazie alla sensibilità dell'Assessore e del lavoro che ha fatto fin qui, condiviso, non condiviso l'Aula sta qui proprio per fare in modo che l'Assessore possa trarre, laddove evidentemente il Consiglio vuole dare degli input diversi, le giuste deduzioni, mi sembra che è questo lo spirito con il quale si fanno questi dibattiti.

GIUSTO (SD): Mi pare che possiamo sciogliere rapidamente questo argomento che si sta presentando in aspetti kafkiani, chiediamo di discutere e decidiamo di non discutere. Non faccio parte della Conferenza dei Capigruppo, spesso vi ho ricordato qual è la mia opinione su queste cose, però, ritengo che dalla lettura testé resa all'Aula dalla Presidente, che, evidentemente, la richiesta di una discussione sui trasporti, nasceva e nasce, condivido questo spirito, da un'emergenza. Mi pare che possiamo sciogliere rapidamente questo argomento che si sta presentando in aspetti kafkiani, chiediamo di discutere e decidiamo di non discutere. Non faccio parte della Conferenza dei Capigruppo, spesso vi ho ricordato qual è la mia opinione su queste cose, però, ritengo che dalla lettura testé resa all'Aula dalla Presidente, che, evidentemente, la richiesta di una discussione sui trasporti, nasceva e nasce, condivido questo spirito, da un'emergenza.

PRESIDENTE: Chiedo scusa! Resto davvero mortificata, penso insieme a me anche l'Assessore, rispetto ad un Consiglio regionale che avrebbe tante cose da dire, siamo qui a vedere che cosa si deve fare, mi sembra sia molto chiaro, c'è un dibattito che si apre sulla relazione dell'Assessore, perché non potrebbe essere diversamente, il Regolamento così lo recita. Mi sembra di capire che si chiede di continuare la discussione in altra sede, direi di dare inizio a questo Consiglio, se ci sono delle

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

condizioni che non permettono di concludere oggi, insieme all'Assessore decideremo un'altra data.

CASCETTA, Assessore ai trasporti: Voglio ringraziare il Presidente del Consiglio, la Conferenza dei Capigruppo per aver chiesto la convocazione di quest'Assemblea monotematica su temi così ampi come quelli che ha appena elencato la Presidente Lonardo, che non potrebbero avere una versa senza una visione d'insieme. Ho ritenuto doveroso fornire questa visione d'insieme dentro la quale ci sono le risposte ai singoli temi che mi sono stati posti dalla Conferenza dei Capigruppo. Tra l'altro questa discussione viene in un momento in cui il sistema dei trasporti del nostro Paese e della nostra Regione è esposto come i tanti altri comparti dell'economia e della vita del nostro Paese ai venti freddi di una crisi, a trasformazioni epocali, oltre che a momenti di riorganizzazione e riassetto. Basti citare le vicende di Alitalia, di Tirrenia, l'apertura dell'alta velocità, insomma, in Italia stanno succedendo molte cose che riguardano i trasporti, queste, inevitabilmente, hanno ripercussioni su un percorso che in questa Regione si è avviato da quasi otto anni e mezzo, quasi nove anni, quindi, nell'entrare un po' nel merito delle diverse questioni e rinviando la relazione per dettagli, vorrei iniziare dalla prospettiva di fondo, perché si corre il rischio, altrimenti, di perdere la visione d'insieme. In questi anni, guardando alle cose fatte, ai problemi ancora aperti ed anche alle sfide e le difficoltà che ci aspettano in futuro, dobbiamo tener conto che la politica dei trasporti di questa Regione si è posta tre obiettivi diversi, il primo, il più ovvio, è stato quello di dare una risposta sostenibile ai bisogni di mobilità dei cittadini e delle imprese della Regione Campania, il secondo obiettivo è quello di contribuire ad un riassetto del territorio della nostra Regione, quindi, essere uno strumento attivo in una politica di riassetto

territoriale che vede, nel piano territoriale regionale un momento importante di programmazione. Infine, ma non meno importante, abbiamo sempre tenuto presente che quello dei trasporti è un comparto importante per l'economia della Campania, quindi, lo sviluppo economico del sistema dei trasporti può e deve dare un contributo sviluppo economico della nostra Regione. Partirei proprio da questo ultimo punto, prima di entrare nel merito delle cose fatte e di quelle che si dovranno fare in futuro, partirei proprio dal ruolo del comparto dei trasporti nell'economia della nostra Regione. Nel settore dei trasporti, inteso nel senso ampio, non solamente le aziende che producono servizi di trasporto, ma anche gli armatori, anche coloro che gestiscono terminali logistici, anche coloro che fanno autotrasporto, anche coloro che lavorano in industrie manifatturiere di treni, autobus, automobili, insomma, il settore, il comparto esteso dei trasporti, occupa 112.000 addetti nella nostra Regione, cioè, il 10% del totale della forza lavoro della Campania, contro una media nazionale del 7 e mezzo, quindi, il comparto dei trasporti per l'economia della Regione vale una volta e mezza di quanto vale mediamente nel nostro Paese. Il fatturato di questo comparto, ogni anno, è di circa 8 miliardi e 700 milioni di euro, anche qui circa il 10% del valore aggiunto, del PIL regionale. Questo valore supera di gran lunga quello prodotto in altri settori, compreso il turismo, la sanità, l'istruzione. Questo è un settore allargato, quindi: industria manifatturiera, costruzioni, industria di servizio, logistica, armamento, vie del mare, che negli ultimi anni ha dato un contributo importante allo sviluppo economico della nostra Regione. Gli ultimi dati comparabili, cioè, quelli fino al 2006, dicono che mentre l'economia regionale, dal 2004 al 2006 è cresciuta dello 0%, quindi, abbiamo attraversato una fase di stagnazione, il settore allargato dei trasporti è cresciuto ad un tasso

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

medio annuo del 5.7%. Vorrei fare un passaggio sintetico sui diversi elementi che compongono questo settore, individuando, appunto, come dicevo, le cose fatte e quelle che ancora rimangono da fare, comincerei dagli investimenti, dal potenziamento del sistema delle infrastrutture di trasporto nella nostra Regione. Questo avviene nell'ambito di un piano complessivo che è stato formulato dal precedente Consiglio regionale, nei primi anni 2000 e che prevede un sistema di investimenti infrastrutturali in Campania, per circa 28,8 miliardi di euro, stiamo parlando di 50.000 e oltre miliardi di vecchie lire. Dentro questo piano, come vedremo, la ferrovia, la cura del ferro, è stata assunta come un'opzione strategica, la risposta per la mobilità sostenibile della Campania, infatti, dei 28 miliardi di euro, circa il 60% è destinato allo sviluppo dei due grandi sistemi ferroviari della Regione, cioè quello dell'alta velocità, alta capacità e la metropolitana regionale. Queste risorse provengono da diverse fonti di finanziamento: fondi dell'unione europea, fondi nazionali, fondi della Regione, investimenti delle aziende di trasporto pubbliche e private e anche tanti investitori privati. Questi investimenti, questo piano di 28 miliardi e 800 milioni di euro, dal 2000 ad oggi ha visto realizzazioni, fatture staccate, soldi spesi per 7 miliardi e 600 milioni di euro, con una spesa complessiva di circa un miliardo di euro all'anno. Questa spesa complessiva è stata effettuata da diversi soggetti attuatori, il piano è unico, il piano è un piano regionale condiviso a livello nazionale, coerente con il piano in generale dei trasporti, i soggetti attuatori di questo piano generale sono tanti: le Ferrovie dello Stato, l'ANAS, le autorità portuali di Napoli e Salerno, la Regione stessa attraverso le proprie aziende, le Province, i Comuni e tanti investitori privati che stanno investendo, per esempio, nella portualità turistica. Oltre i 7 miliardi e 600 milioni di euro spesi, sono al momento disponibili, significa già individuate,

già stanziata e spesso in corso di realizzazione, ulteriori risorse per 7 miliardi e 800 milioni di euro, quindi, oltre alle risorse spese, in questo momento, sono disponibili risorse per altrettanti 7 miliardi e 800 milioni. Anche qui queste risorse hanno diversa provenienza, una quota significativa di queste risorse viene dalle fonti europee del POR che per un miliardo e 200 mila ha destinato le risorse alle infrastrutture di trasporto e dai fondi nazionali della legge obiettivo che ci auguriamo, coerentemente con il protocollo d'intesa che il Governo e la Regione hanno firmato il primo agosto scorso, per 4 miliardi di euro, fino al 2013, vengono mantenuti questi impegni in modo da consentire la prosecuzione di questo piano d'investimento. Sulla base di queste risorse, quelle già realizzate, i conti pubblici territoriali, quindi, una fonte terza, individua, nel quadriennio 2002 – 2006, un aumento della spesa di investimenti, nel settore trasporti, fatti da diversi soggetti, nazionali, regionali e locali, del 36% in più rispetto al quadriennio precedente. Infine, il tagliacarte, dati ufficiali, dati terzi, individuano la Campania come la Regione che dal 2000 al 2007 ha avuto il maggior incremento di dotazione infrastrutturale in Italia, +14%.

Questa capacità di spesa di tanti soggetti: nazionali, regionali, provinciali, comunali e privati è una capacità di spesa che se fosse mantenuta la programmazione che si è avviata, dovrebbe, nei prossimi anni, fino al 2013, aumentare addirittura a un miliardo e mezzo di euro l'anno, creando 80.000 posti di lavoro, come effetto di questi investimenti, e un contributo alle 2,5% alla crescita del prodotto interno lordo della Campania.

E' chiaro che come ho detto in precedenza, tutto questo dipende molto non solo dalla capacità di spesa dei diversi soggetti che ho menzionato, ma anche dalla disponibilità certa di risorse, su questo devo dire che un ruolo non secondario, anzi, assolutamente primario, gioca la partita dei FAS 2007 – 2013, perché

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

mentre per i POR la competenza è esclusivamente regionale, già ho detto che abbiamo destinato un miliardo e 200 milioni alle infrastrutture, i FAS sono una competenza integrata stato – regione, su questa, ieri, c'è stata una Conferenza dei Presidenti che ha espresso al Governo la preoccupazione perché una quota dei FAS già è stata utilizzata per altre funzioni, rispetto all'emergenza economica che vive il nostro paese e non solo, la preoccupazione dei Presidenti delle regioni è che si abbia la certezza che queste risorse vengano reintegrate, parliamo di miliardi di euro, e che ci sia anche una certezza della disponibilità, nei prossimi anni, di queste risorse, in modo da poter, coerentemente, programmare, spendere, realizzare.

Nel merito delle singole scelte infrastrutturali, anche cominciando a dare risposte concrete agli interrogativi posti dalla Conferenza dei Capigruppo, vorrei iniziare questa rapida esposizione dal sistema dell'alta velocità. In questi ultimi anni, da 2005, è attiva la linea Roma – Napoli, una prima tratta significativa della linea Roma – Napoli, quindi, rispetto alla data 2010, nella quale verrà completata la penetrazione a Napoli della linea di alta velocità, cinque anni prima abbiamo cominciato a beneficiare dei servizi di qualità e velocità migliore per la capitale. Oggi da Roma a Napoli, sappiamo che si impiega anche meno di 1 ora e 20 minuti, dal 2010 si scenderà a 60 minuti, nel 2011 dovrebbe essere completata la stazione di Afragola ed è in corso di realizzazione il progetto della stazione di Vesuvio est, questa è una stazione che si trova sulla linea a Monte del Vesuvio, una linea che è stata attivata pochi mesi fa e che consente di ridurre i tempi anche da Salerno a Napoli e da Salerno a Roma. Quella dell'alta velocità è stata ed è per noi una scelta fondamentale, non solo perché ha consentito di abbreviare i tempi e consentirà ancora di più di abbreviare i tempi tra Salerno, Napoli e Roma, ma anche perché consente, come vedremo più in là, di liberare

dai treni di lunga percorrenza, tutte le linee storiche delle Ferrovie dello Stato e su quelle linee stiamo investendo per trasformarle in linee di metropolitana regionale.

Quindi questa è la parte già realizzata, in corso di completamento, per la quale ci sono le risorse e dobbiamo solo augurarci che FS rispetti i tempi che hanno già subito alcuni slittamenti, perché sappiamo bene che la stazione di Afragola avrebbe dovuto essere completata insieme alla linea, invece, ha un anno di ritardo. Per quanto riguarda, invece, il futuro, la Regione, le Ferrovie dello Stato, le due regioni, Puglia e Campania, il Governo nazionale, anche nell'ultimo accordo firmato con il Presidente Berlusconi il primo agosto ultimo scorso, abbiamo convenuto che la priorità per il Mezzogiorno era la realizzazione della linea di alta capacità Napoli – Bari, questa è una linea di importanza strategica, non solamente perché mette in collegamento i due mari, i due grandi sistemi logistici, le due più grandi aree metropolitane del Mezzogiorno, ma anche perché, come dirò più in là, consente di recuperare una nuova centralità a tutte le aree interne della Regione Campania, in particolare il Sannio e l'Alta Irpinia. E' una linea di alta capacità, non andranno a 300 all'ora i treni su questa linea, è una linea che avrà tante stazioni: Telesse, Benevento, Irpinia, Foggia, passando per Caserta, perché su quella linea vogliamo che passino non solamente i treni veloci che collegheranno Bari, Napoli e Roma in meno di due ore, ma vogliamo che su quella linea passino anche treni merce tra i due sistemi portuali e i treni della metropolitana regionale, per cui, a completamento di questa nuova linea, per esempio, tra Benevento e Napoli, ci vorranno meno di 45 minuti su ferrovia. Questa è una linea che richiede un investimento molto consistente. I costi del progetto preliminare, che tra l'altro la Regione Campania ha anticipato alle Ferrovie dello Stato, per poter avere, nel più breve tempo possibile, una certezza dei costi ed un progetto

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

approvato, sul quale, devo dire, voglio approfittare per ringraziare i dirigenti delle Ferrovie dello Stato per la grande disponibilità che hanno mostrato. Ormai abbiamo un progetto preliminare approvato dal territorio e dalle conferenze di servizio. Nell'accordo del primo agosto si è convenuto di partire con un primo lotto importante della nostra Regione, del valore di circa un miliardo di euro, di cui la metà è già presente nel contratto di programma di RFI, la legge obiettivo si è impegnata, nel periodo 2009 – 2012, a rendere disponibili altri 700 milioni di euro e i fondi europei contribuiranno alla realizzazione di questa linea per altri 480 milioni di euro. Si tratta, quindi, già di un primo consistente finanziamento, abbiamo invitato il Ministro delle infrastrutture a spretare, insieme a noi, alle Ferrovie dello Stato, nei prossimi mesi, il progetto preliminare completato, il modo da dare al territorio, non solo la consapevolezza che già ce l'ha, perché ha partecipato a tutte le conferenze di servizio, ma l'impegno del Governo, confermando quello della Regione Campania e della Regione Puglia, a partecipare per quota alla realizzazione di questa fondamentale infrastruttura per il Mezzogiorno.

Il secondo tema sulle infrastrutture riguarda la metropolitana regionale, anche questa è una domanda che mi è stata posta e alla quale do una risposta. Abbiamo avviato questo progetto della metropolitana regionale sin dal 2000, nella consapevolezza che la grande area metropolitana campana, che si estende da Caserta fino a Salerno, è un unico grande sistema urbano che conta più di 3 milioni e mezzo di abitanti e che ha una delle densità insediative più alte nel mondo. Ebbene, per un sistema così grande e così denso, l'unica risposta possibile, compatibile con i vincoli ambientali, compatibile con l'obiettivo di una mobilità sostenibile, è la risposta del ferro. Quindi, abbiamo avviato un programma di realizzazione della metropolitana regionale che

vale 9 miliardi di euro, questi 9 miliardi sono serviti, servono e serviranno per realizzare 170 Km di linee ferroviarie nuove, urbane e regionali, 127 nuove stazioni e per riqualificare e rendere metropolitana, decine e decine di chilometri di linee ferroviarie esistenti. Di questi 9 miliardi di euro ne sono già stati spesi 2 miliardi e 800 milioni, completando 43 chilometri di linee ferroviarie e 34 stazioni. In questo momento si stanno spendendo altri 2 miliardi e mezzo di euro e sono aperti decine di cantieri a Napoli e in tutta la Campania.

Fra i principali interventi completati, quindi, disponibili al godimento dei cittadini della Campania, che consentono a tanti lavoratori di lavorare, c'è la linea A1 della metropolitana di Napoli, da Vanvitelli a Dante, la linea Piscinola – Mugnano, le linee San Giorgio – Ponticelli – Casalnuovo – Poggioreale – Acerra Pomigliano della Circumvesuviana, l'ammodernamento delle stazioni di Montesanto, Traiano, Fuorigrotta, Pianura, della Cumana Circumflegrea e le stazioni di Granturco e di Pietarsa delle Ferrovie dello Stato. Abbiamo molti interventi in cantiere, che nei prossimi mesi e nei prossimi anni si trasformeranno in linee che saranno utilizzate da decine di migliaia di cittadini campani ogni giorno. La prima che entrerà in funzione, è la tratta Mugnano – Aversa di Metrocampania Nord Est, 10 Km di linea ferroviaria, stazioni importanti a Giugliano, ad Aversa, a Melito, a Mugnano, a Napoli, una conurbazione di 500.000 abitanti che avrà una sua metropolitana e che in pochi minuti potrà raggiungere il centro di Napoli. Stiamo per completare la nuova stazione di San Giovanni a Teduccio della Circumvesuviana. Nel 2010 entrerà in funzione la metropolitana di Salerno, dal centro storico fino allo stadio Orechi, la metropolitana della conurbazione casertana, tante stazioni in più sulla linea storica delle ferrovie, la tratta Soccavo – Montesantangelo della linea A7, una bretella della Cumana, la tratta Piscinola – Miano di Metrocampania

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrale**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

Nord Est nel 2010, la tratta Dante – Università della linea A1 entro il 2010. Si raddoppiano le tratte Torre Annunziata – Pompei e Torre Annunziata – Castellammare della Stabia, consentendo di fare tanti treni in più, da questa parte così importante della nostra area metropolitana. Piazza Garibaldi – Dante con le stazioni di Municipio e Toledo nel 2011, se non chi saranno ulteriori ritardi e interruzioni. La stazione di Duomo della linea metropolitana è prevista nel 2012, Miano – Secondigliano è prevista nel 2012 e infine, la linea Secondigliano – Capodichino – Di Vittorio sempre di Metrocampania Nord – Est, quindi andando il grande anello, è prevista per il 2013. Sulla rete stradale abbiamo investito anche qui insieme ad Anas, insieme ad Autostrade, insieme alle Province imponenti risorse, qui si sono completati interventi richiesti da anni per adeguare e mettere in sicurezza tante strade con standard insufficienti e per dare un'accessibilità più forte alle aree interne della nostra Regione. Tra i principi interventi completati sulla rete nazionale e regionali, va innanzitutto citato il primo macrolotto della Salerno – Reggio Calabria, ormai ha raggiunto caratteristiche adeguate per buona parte del suo percorso in Campania, la terza corsia dell'A3 Napoli – Pompei – Salerno, tra Pompei Bosco Regale, i nuovi svincoli Torre del Greco e Torre Annunziata, la bretella fra A268 e l'A30 con uno nuovo svincolo di Parma – Campania, tanti interventi sulla tangenziale di Napoli tra cui il nuovo svincolo di Corso Malta, a Caserta abbiamo completato la Variante, abbiamo completato la circumvallazione di Cascano e da qualche giorno abbiamo inaugurato il nuovo svincolo di Santa Maria Capua Vetere sull'autostrada Napoli – Roma. Abbiamo terminato finalmente, dopo decenni, la Bussentina, la Butani – Centola, l'A417 Aversana, abbiamo completato una bretella per l'ingresso Campus Universitario di Fisciano ed abbiamo finalmente risolto il tema dello svincolo di

Fratte sull'autostrada A3 Napoli – Salerno, la Fondo Valle Tammaro, l'Asse attrezzato della Valle Caudina, la Fondo Valle Isclero, questo è quello che abbiamo già fatto, in questo momento sono in corso di realizzazione, cantieri aperti altri importantissimi interventi sulla rete viaria, innanzitutto il secondo macrolotto della Salerno – Reggio Calabria che completerà tutta la tratta campana di quest'autostrada, la strada a scorrimento veloce della Valle di Lauro che da Caserta arriva fino all'interno del Vallo di Lauro, si completerà lo svincolo di Portici – Ercolano e tutto il raddoppio e triplicamento della Napoli – Pompei – Salerno, è in corso il raddoppio della prima tratta della 268 del Vesuvio, la galleria di Pozzano ha aperto i cantieri in questi giorni come sapete sulla Sorrentina, la Fortorina nel Beneventano è in piena realizzazione, così come il completamento delle due bretelle della Fondo Valle Isclero e il secondo lotto funzionale della Valle Caudina – Piano Taro, infine, è in corso di realizzazione la Fondo Valle del Calore. Questi interventi non completano il quadro degli interventi sulla viabilità della nostra Regione perché ce ne sono altri che riteniamo fondamentali per lo sviluppo della Campania, che sono ad uno stadio molto avanzato di progettazione, sono già inseriti nei nostri documenti di programmazione e anche in corso di finanziamento. Comincio della Variante di Grottaminarda e la Lioni – Grottaminarda, che come dirò fra un attimo consente di chiudere un'importante tangenziale interna, questa è una strada ormai già progettata, stiamo nella fase di valutazione di impatto ambientale ed appena completata questa fase partiranno i cantieri; l'asse fra Capua e la Domitiana che consente di chiudere il grande raccordo anulare della provincia di Napoli e Caserta, il raddoppio della Telesina per Benevento, qui c'è un project financing dell'Anas in corso, il raddoppio della Domitiana, il potenziamento del raccordo Salerno – Avellino nel primo

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrare**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

tratto tra Mercato San Severino e Fratte, il terzo tronco della 268 del Vesuvio che ancora non è stato avviato con il nuovo svincolo di Angri, il potenziamento dell'Ofantina. Il collegamento fra la Tangenziale di Napoli e il Porto di Pozzuoli. Complessivamente questi interventi valgono 6 miliardi e 600 milioni di euro sulla rete nazionale, un miliardo e mezzo sulla rete provinciale, quindi 8 miliardi in tutto di cui circa 3 miliardi sono già stati spesi o sono in corso di realizzazione, anche qua con decina di cantieri aperti in tutta la nostra Regione. Sul sistema aeroportuale noi abbiamo avviato fin da subito, approvando uno studio di fattibilità del sistema aeroportuale campano, un'analisi seria delle prospettive future del sistema aeroportuale della nostra Regione e da quello studio e dai documenti programmatici che ne sono derivati, abbiamo individuato un assetto definitivo del sistema aeroportuale campano basato su 4 aeroporti: l'aeroporto di Napoli - Capodichino che sarà a conclusione di questo intervento depotenziato, riducendo l'impatto sulla città e riducendo le condizioni di sovraccarico che l'aeroporto oggi ha, la delocalizzazione funzionale dell'aeroporto di Capodichino nel nuovo aeroporto di Grazianise. L'aeroporto di Salerno - Pontecagnano che è una prima versione una pista ridotta, è stato aperto all'esercizio qualche mese fa e infine, l'aeroporto militare di Capua che è stato smilitarizzato sulla base di una nostra istanza e che dovrà servire come aeroporto per l'aviazione generale e per consentire le prove alle anzi numerose imprese di industria aeronautica che sono localizzate in quell'area. Vorrei spendere una parola sull'aeroporto di Grazianise. L'aeroporto di Grazianise è stato sempre invocato come il secondo aeroporto della Campania, anzi il primo aeroporto nel quale delocalizzare voli e funzioni dell'aeroporto di Napoli - Capodichino, questo però non ha mai trovato un riscontro nei documenti programmatici nazionali fino all'inizio del 2008 quando con

un decreto interministeriale è stato finalmente riconosciuto il ruolo di Grazianise come aeroporto per la delocalizzazione funzionale dell'aeroporto di Capodichino, quindi significa che il gestore dell'aeroporto di Capodichino gestirà il nuovo aeroporto di Grazianise e una quota molto significativa del traffico di Capodichino verrà delocalizzato a Grazianise. Nell'accordo Governo - Regione del 1 agosto scorso è stata confermata questa scelta, sono stati anche decisi stanziamenti importanti per circa 900 milioni di euro, i fondi FAS dove di nuovo vale la nostra preoccupazione per la disponibilità di questi fondi e noi pensiamo che nel periodo 2007 - 2015 l'aeroporto di Grazianise dovrebbe essere in condizione di iniziare ad operare. Si sta per siglare un'intesa programmatica fra Enac, che è l'Ente Nazionale Concedente, e la Gesac per avviare le fasi di progettazione e conferenze di servizi del nuovo aeroporto. L'aeroporto di Salerno - Pontecagnano, Costa di Amalfi è stato aperto qualche mese fa, noi siamo consapevoli che l'aeroporto nella sua configurazione attuale non è in grado di soddisfare voli con aeromobili di dimensioni medio - grandi, quindi su richiesta della Società di gestione e degli Enti territoriali, Province e Comuni, abbiamo inserito 49 milioni di euro sulla legge obiettivo di nuovo nell'accordo firmato il primo agosto per consentire il prolungamento della pista fino a 2100 metri. Noi ci auguriamo e questo è l'auspicio coerente con la programmazione che abbiamo fatto, cioè con l'idea di un sistema aeroportuale campano, ricordo che il Costa di Amalfi ha già una società di gestione che è in attesa della concessione venticinquennale, ci auguriamo che la gestione dell'aeroporto di Salerno, venga non solamente ampliata e potenziata l'infrastruttura, ma anche la gestione dell'aeroporto acquisisca quelle capacità professionali e di esperienze nel settore che consentono a quest'aeroporto di Salerno di svolgere la funzione che oggi ancora non

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

svolge. Sull'acroporto di Capua già ho detto, stiamo lavorando per renderlo disponibile alle industrie del settore. Una parola sul sistema interportuale, noi abbiamo contribuito con finanziamenti consistenti del FAS e del Por per migliorare le interconnessioni dei tre interporti campani, l'interporto di il Nola, l'interporto di Macianise e l'interporto di Battipaglia che ci risulta finalmente dovrebbe essere nella fase di avvio dei cantieri per dotare la provincia di Salerno di un'importante infrastruttura logistica che noi abbiamo negli anni scorsi, d'intesa con il territorio, programmaticamente delocalizzato su Battipaglia sulla base della richiesta della provincia di Salerno e dei Comuni interessati. Il sistema portuale tanti investimenti sui porti di Napoli e di Salerno alla base della quale noi avremo circa 11 milioni di tonnellate annue in più di capacità di movimentazione, prolungamenti dei moli, insomma abbiamo investito e stiamo investendo con le due autorità portuali per fare di Napoli e Salerno due poli importanti del sistema logistico di cui dirò fra un attimo. Inoltre, e questo mi sembra un elemento non secondario, d'intesa con il Comune di Castellammare e d'intesa con il Ministero dei Trasporti abbiamo esteso la competenza dell'Autorità Portuale di Napoli e anche al porto di Castellammare, quindi c'è un vero e proprio sistema portuale del Golfo di Napoli, la Regione che gestiva quel porto ha ceduto la gestione all'Autorità Portuale di Napoli ed è l'unica istanza in Italia di questo tipo, proprio per consentire all'Autorità Portuale di poter operare su un fronte più ampio per accogliere il traffico che fino all'anno scorso era in crescita. Fatemi fare un riferimento, sarò brevissimo perché non è fra le domande che mi sono state fatte sulla portualità turistica nella nostra regione. Lo faccio perché qui noi abbiamo una prospettiva di creare 2500 nuovi posti a di lavoro, stiamo portando avanti un piano di sviluppo della portualità turistica in Campania che vale 700 milioni di euro, la metà pubblici e

la metà privati, quindi c'è una serie di project financing in corso, stiamo realizzando 6 mila nuovi posti barca, ne abbiamo già realizzati 3400 in questi anni. I più interventi completati riguardano Marina di Stabia con 1400 posti barca, Acquamorta, l'ha fatto la Tes, neanche l'autostrada Salerno - Reggio Calabria abbiamo fatto noi, neanche l'Alta Velocità, noi stiamo programmando un sistema poi ci sono vari attuatori come ho detto ripetutamente, poi se volete che per ogni intervento vi dico gli attuatori lo posso anche fare, quindi, Acquamorta - Monte di Procida 600 posti barca, Sancio Cattolico a Procida 490, Maiori, i Campi Boa sul lungomare di Napoli e tanti posti barca in tutti porti del Cilento che sono stati riqualificati e restituiti alla fruizione, Sapri, Casalvelino, Cetara, Camerota, Scario, Policastro, Acciaroli, Casamicciola, etc.. Abbiamo in corso 9 project financing, interventi privati per circa 390 milioni di euro, i project più avanti, quelli che sono stati già completati, hanno già le concessioni e stanno per iniziare i lavori sono per il porto di Castelvoturno 1200 posti barca e Arechi, a Salerno per 1000 posti barca e Porto Fiorito a Napoli per altri 1000 posti barca. Il traffico merci, la logistica e il ruolo degli interporti per noi è un settore strategico, quando si parla di piattaforma logistica nel Mediterraneo si parla in realtà di questo, è una scelta che stiamo portando avanti, voglio solamente qui citare il raccordo che si realizzato fra i due porti di Napoli e Salerno e gli interporti, in particolare l'interporto di Nola che ha porto ad una crescita esponenziale del traffico merci via ferrovia e che una volta completato consentirà alle sistema logistico della nostra Regione di poter competere con sistemi logistici di altre Regioni del Mediterraneo. Tra l'altro questo sistema logistico si articolerà su altri interventi, stiamo studiando piattaforme logistiche che è una cosa diversa dagli interporti, sono strutture di diverse dimensioni, di diversa vocazione, a Benevento in particolare la piattaforma

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

logistica è collegata ad un centro dell'Ircea e della Valle dell'Ufita per servire il contatto industriale di quella realtà. Le vie del mare. La nostra regione ha 450 km di costa, 60 porti, per noi il mare è stato ed è una risorsa strategica anche perché in questa regione operano armatori di livello nazionale ed internazionale e il 40% delle navi che batte bandiera italiana sono di proprietà di armatori campani, ci sono 21 milioni di passeggeri nel Golfo di Napoli, insomma il mare rappresenta una grande opportunità non solamente di collegamenti ma anche di lavoro e di sviluppo economico. Le autostrade del mare sono state in questi anni una vera e propria rivoluzione che si è messa in campo lavorando in sinergia con gli armatori e con le autorità portuali di Napoli e Scaleno, infatti nel porto di Napoli e Salerno le autostrade del mare sono aumentate dal 2001 al 2007 del 174% per i passeggeri, per il 140% delle merci.

Finita questa correlata sulle infrastrutture vorrei concentrarmi sui servizi dei trasporti. I servizi di trasporto cominciando dai servizi ferroviari perché è evidente come ho detto, che la scelta strategica è stata quella di fare della ferrovia e della metropolitana regionale il perno dello sviluppo del sistema trasportistico della nostra Regione. Sui servizi ferroviari nel 2009 ci saranno alcune importanti novità sulla rete regionale, innanzitutto grazie al completamento di alcune infrastrutture realizzate per l'alta velocità Roma - Napoli sarà possibile grazie anche agli stanziamenti di bilancio che questo Consiglio ha approvato qualche settimana fa. L'anno prossimo quindi questo anno 2009 sarà possibile realizzare alcuni importanti incrementi nel servizio di trasporto ferroviario nella nostra regione, in particolare da Napoli a Caserta si aumenterà la frequenza di un treno ogni 15 minuti e treni che provengono da Caserta si inseriranno nel passante, nella linea 2 della metropolitana, portando così la frequenza della linea 2 ad un treno ogni 6 minuti, si potenzieranno i

collegamenti Napoli - Salerno utilizzando anche la nuova linea Monte del Vesuvio e quindi avendo dei primi treni regionali Napoli - Salerno 40 minuti di percorrenza e si inaugurerà come ho detto, la tratta Aversa - Giugliano - Napoli di Metrocampania Nord - Est realizzando ben 600 mila chilometri in più, con un aumento dal 2000 del 15% del servizio ferroviario regionale. Ripeto, è un pezzo importante del sistema di metropolitana regionale che entra in esercizio grazie anche, e direi soprattutto, all'impegno del Consiglio in reperimento delle risorse necessarie per i contratti di servizio. E' ovvio che questo sistema comporterà una riduzione del traffico, noi stimiamo circa 25 mila automobili in meno al giorno in movimento sulle strade della nostra Regione e tutto questo è possibile grazie anche all'integrazione tariffaria che abbiamo difeso in questi anni e anche qua voglio dare atto al Consiglio nell'ultimo bilancio di aver provveduto a delle risorse necessarie per mantenere il sistema di integrazione tariffaria a Unico Campania. Ovviamente, un sistema di trasporto pubblico che sia efficiente ha bisogno di un materiale rotabile nuovo, moderno, troppo spesso nelle nostre ferrovie vediamo camminare ancora degli treni molto vecchi, alcuni con 30 - 40 anni di vita, per questo noi abbiamo avviato un progetto di acquisto di nuovo materiale rotabile, in particolare qualche settimana fa, qualche mese fa sono entrati in funzione i primi nuovi treni della Circumvesuviana, li abbiamo chiamati Metrostar, sono 26 elettrotreni per 100 milioni di euro, altri 9 stanno in produzione e saranno pronti dalla fine di quest'anno per Metrocampania Nord - Est e 12 per la Sepsa, un totale di 200 milioni di euro a cui vanno aggiunti 58 milioni di euro per revamping, l'ammodernamento di 75 vecchi treni che sono ancora recuperabili, in più abbiamo cofinanziato le Ferrovie dello Stato, tanti treni Minuetto e l'af che vedete nelle stazioni della nostra Regione. Qui si pone però per lo

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

sviluppo del trasporto pubblico locale un tema delicato, con il quale abbiamo discusso, lavorato molto con le organizzazioni sindacali e con in gli operatori del sistema. E' chiaro che la scelta di fondo che noi abbiamo fatto di potenziare il trasporto pubblico locale e fare diventare il trasporto pubblico su gomma e su ferro il perno della mobilità della nostra Regione, richiede risorse per la gestione di questi servizi e man mano che entreranno in funzione nuove tratte di metropolitana ci sarà bisogno di ulteriori risorse per far camminare i treni chilometro che servono per le nuove tratte, quindi è evidente che il tema delle risorse e della riorganizzazione aziendale è un tema importante, quindi per avere più servizi non possiamo unicamente basarci su un aumento delle risorse necessarie, dobbiamo anche cercare di avere più efficienza nella produzione dei servizi. Quindi, risorse aggiuntive e risorse recuperate attraverso aumenti di efficienza per poter far fronte alle norme e sviluppo dei servizi di trasporto pubblico locale della nostra Regione. Per questo noi abbiamo avviato un processo di riorganizzazione delle società regionali direttamente controllate dalla Regione, abbiamo costituito l'Eav che è una holding del trasporto, abbiamo centralizzato a livello di holding una serie di funzioni che hanno portato già a consistenti risparmi nell'espletamento di alcune gare, quindi dimostrando la bontà della scelta della holding, ha creato anche un nuovo soggetto, una nuova società che si chiama Eav Bus che ha accorpato i servizi su gomma delle tre diverse società Circumvesuviana, Sepsa e Metrocampania Nord - Est per avere una società dedicata, specializzata al trasporto su gomma che potesse competere su altre società e altre aziende campane e non campane. Questo però è solo una parte del processo, oggi ancora troppe aziende di piccole dimensioni operano soprattutto nel settore del trasporto su gomma nella nostra Regione, noi auspichiamo che Province e Comuni capoluogo, così come

previste dalla legge regionale di riforma del settore rapidamente pongano mano alle gare per aggiudicare i contratti di servizio di bacini ampi che spingono verso l'aggregazione e la crescita dimensionale e qualitativa dei gestori del trasporto che sono ancora, come dicevo oggi, troppo frammentati e poco efficienti. I collegamenti marittimi del Golfo di Napoli. Questo è un tema di particolare complessità anche perché la situazione legislativa e le norme erano e sono ancora non del tutto messe in sinergia. Mi spiego, il decreto 422, quello che ha introdotto la riforma del trasporto pubblico del nostro Paese, quindi parliamo del 1997, affermava il principio della competenza delle Regioni sui servizi marittimi e lacuali di interesse regionale e del resto questo indirizzo è stato fatto proprio dalla Regione che nella legge 3 del 2002, la legge di riforma del trasporto pubblico locale ha individuato fra le proprie funzioni quella della regolamentazione dell'indirizzo sui servizi marittimi di interesse regionale. Cosa ci ha impedito di svolgere compiutamente questo ruolo? Il fatto che fino al 31 dicembre 2008 e adesso è stato prorogato al 31 dicembre 2009, il principale operatore pubblico, cioè la Caremar di proprietà del gruppo Tirrenia S.p.a aveva una convenzione direttamente con lo Stato e quindi questo ha impedito sostanzialmente alla Regione di programmare i servizi di Caremar perché anche una volizione di tariffa doveva passare per l'approvazione del nucleo di valutazione economica del Ministero del Tesoro. D'altro canto la situazione che noi abbiamo trovato nel 2000 prevedeva un assetto dei collegamenti marittimi per cui il 30% era coperto da Caremar e il 70% da operatori privati che operavano in assenza di qualunque obbligo contrattuale e di qualunque contributo. La Regione in questi anni ha regolamentato il settore e cioè, ripeto fino al 2001 non c'era nessuna regolamentazione, quindi qualunque operatore poteva decidere di fare o non fare una corsa, di applicare o non applicare una

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

tariffa, era un servizio affidato alla libera iniziativa imprenditoriale per il 70% dei collegamenti delle isole. Noi abbiamo iniziato dal 2001 a regolamentare questo settore, non avendo la possibilità e non avendo le risorse per individuare i contributi pubblici, né ce ne sarebbe stato bisogno perché come dicevamo, il mercato copriva e copriva ancora con i ricavi del periodo estivo i costi dei collegamenti nel periodo invernale e però, abbiamo fornito un quadro unico di servizi minimi, condiviso con il territorio, quindi condivisi con i sindaci delle isole e abbiamo ottenuto l'introduzione unilaterale da parte degli armatori degli obblighi di servizi pubblico anzi nessun corrispettivo di esercizio ed a costa zero per la collettività. Nell'aprile 2007 è stato predisposto il piano triennale di servizi marittimi, elaborato con il supporto dell'Acam, quindi che distingue tra servizi minimi e servizi residuali. In merito alla costituzione di una Società regionale marittima, la Campania è stata l'unica regionale italiana che ha presentato al Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti ed al Ministero dell'Economia l'intendimento, così come richiesto dalla legge 6 agosto 2008, di acquisire il ramo d'azienda campana della Caremar, cioè noi abbiamo ritenuto coerente con la programmazione del nostro settore di trasporto pubblico che ci fosse contemporaneamente una Società pubblica che è di proprietà della Tirrenia e noi abbiamo dichiarato la disponibilità ad acquisire come Regione contemporaneamente si svolgessero dei servizi operati da armatori privati. Abbiamo posto, per l'acquisizione del ramo di Caremar tre condizioni, una ovviamente è la continuità di trasferimento di risorse, oggi lo Stato contribuisce al bilancio di Caremar attraverso delle risorse significative appostate in ogni finanziaria, trasferire la proprietà alla Regione significa per noi anche trasferire queste risorse, così come è avvenuto per il settore del trasporto ferroviario, le ferrovie concesse erano dello Stato, sono state

trasferite alle Regioni con le risorse necessarie per l'esercizio e con le risorse anche per un piano di adeguamenti e di investimenti. Abbiamo chiesto esattamente la stessa cosa per Caremar risorse per l'esercizio ed un rapporto di un contributo di un programma che consentisse l'ammodernamento delle flotte che in alcuni navigli ha un'anzianità molto elevata. Successivamente, il 29 novembre scorso, il decreto legge 185 ha modificato la posizione dello Stato rispetto all'indirizzo precedente perché è stato nominato un advisor cui è stato demandato il compito di valutare il grado di immissione sul mercato di Tirrenia e di ciascuna delle sue Società regionali e intanto è stata prorogata, come dicevo, la convenzione in scadenza per consentire di attuare il piano di ristrutturazioni.

Siamo in una situazione di cambiamento di orientamento da parte del Governo che è proprio di Caremar attraverso il Ministro del Tesoro e attraverso la società Tirrenia, rimanendo valida il nostro convincimento e la nostra disponibilità a subentrare allo Stato nella gestione della Società regionale Caremar, né si comprenderebbe la costituzione, non ci sono risorse in bilancio, di un'altra Società pubblica della Regione con presenza della Caremar che continua ad operare per conto dello Stato in servizi di interesse sociale. Glisso sul metrò del mare dove abbiamo messo in campo un servizio molto innovativo dal 2001, fino ad oggi, fino all'anno scorso, contiamo di proseguire dando dei risultati positivi soprattutto sul fronte della promozione turistica di molte aree della nostra Regione e vengo direttamente alle problematiche del trasporto aereo che sono fra quelle che erano in oggetto della convocazione di oggi.

DIODATO: Rispetto al metrò del mare, quanto ci costa? Quali sono gli incassi?

CASCETTA, Assessore dei trasporti: Le persone l'anno scorso sono state 272 mila i nomi e cognomi ci porterebbero via alcuni mesi. Ci costa ogni anno di meno, il contratto

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

si riduce perché aumenta l'incasso da traffico ormai ci costa 3 milioni di euro all'anno. Trasporto aereo. L'aeroporto di Capodichino fino al 2007 ha visto una costante crescita del traffico un più 44% dal 2001, mentre per la prima volta nel 2008 si rileva un segno negativo - 2%, 3% rispetto all'anno precedente, questo è dovuto ad un calo molto marcato del traffico nazionale - 5%, mentre quello internazionale, il che potrebbe essere un dato confortante per il nostro turismo, è aumentato dell'1,5%. Sicuramente questa flessione del 5% del traffico nazionale è da mettere in relazione alle vicende della trasformazione di Alitalia, oltre a quelle della crisi economica più generale che in questi mesi si è abbattuto sul nostro Paese, su tutto il mondo, ripeto - 5 più 1,5 ci fa pensare che la crisi Alitalia sia una delle cause principali di questa flessione, del resto negli ultimi mesi l'incertezza sulla prosecuzione dei voli, spesso addirittura l'incertezza sulla stessa effettuazione dei voli ha scoraggiato molti utenti a usare l'aereo e in più, va detto sotto un versante per me positivo, il potenziamento dei collegamenti ferroviari, l'alta velocità Napoli - Roma, Napoli - Roma - Milano ha sicuramente eroso quote di mercato al trasporto aereo domestico. La situazione di gennaio è ancora più preoccupante, il calo è ancora più marcato.

Guardiamo con molta attenzione ed anche con qualche apprensione all'evoluzione dei piani della nuova Alitalia, perché se da un lato i piani della nuova Alitalia prevedono per Napoli una delle quattro basi di armamento e quindi dall'estate prossima ben 8 aeromobili contro le 4 dell'anno scorso dovrebbero, come si dice in termini tecnici, dormire all'aeroporto di Napoli creando anche un indotto di servizi e di sviluppo economico, d'altro canto osserviamo una riduzione delle frequenze dei voli che, secondo l'orario comunicato dall'Alitalia, è del 9% del periodo invernale e del 15% per quello estivo.

Fra l'altro i voli dell'Alitalia o della nuova compagnia Cai, adesso vedremo come decideranno di chiamarsi, sono caratterizzati da livelli tariffari troppo alti, tra l'altro, secondo me, secondo noi, con risultati negativi per la stessa azienda perché i coefficienti di riempimento di questi voli non sono molto ampi. Quindi il primo auspicio che mi sento di fare nei confronti della Cai è quella di una revisione della politica tariffaria, della politica commerciale, per consentire ai viaggiatori del Mezzogiorno che sono quelli che usano più intensamente il trasporto aereo, perché sulla Roma - Milano ormai l'alta velocità fa una concorrenza molto forte, una riduzione dei voli e l'altra richiesta che facciamo al Governo, che abbiamo già fatto al Governo e che insieme anche ad altre Regioni, tra cui la Lombardia, cioè che gli slot non più utilizzati da Cai, da Alitalia, vengono immediatamente resi disponibili al mercato per avere una concorrenza che regoli le tariffe e che tenga conto della disponibilità di altri operatori italiani e non italiani a servire quei collegamenti che la nuova Alitalia non ritiene strategici o più compatibili con il proprio piano industriale.

Un altro tema che per noi è molto importante, so che ci sono i lavoratori questa mattina, lo ribadisco non per la loro presenza, ma perché è un tema su cui la Regione, io insieme all'Assessore Cozzolino abbiamo fin dal primo momento seguito con particolare attenzione è quello degli effetti occupazionali, in particolare sulle diverse società di servizio a terra e Atitech che è la più grande di questa. Sul futuro di questa società ancora non sono state assunte decisioni definitive e già questo ritardo ci preoccupa, anche perché quello che noi chiediamo quello che mi sento di chiedere al Consiglio come determinazione è di richiamare il Governo agli impegni già presi a Palazzo Chigi, che prevedono la costituzione, lo ricordo a tutti noi, di una nuova compagnia, Cai, Fintecna e Finmeccanica che consente non

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

solo la continuità operativa ed i livelli occupazionali di Atitech, ma anche un allargamento, essendo Fintecna e Finmeccanica fra i soci, del mercato potenziale per questa nuova società. Infine, salto alcuni paragrafi che possono essere, per coloro che sono interessati approfonditi nella relazione, come per esempio la promozione delle nuove tecnologie, gli effetti di questa politica che abbiamo messo in campo sull'aumento dei passeggeri del trasporto pubblico locale, i contributi che i trasporti hanno dato, stando danno e vorranno continuare a dare per lo sviluppo del turismo nella nostra Regione.

Voglio fermarmi soltanto su due punti, il primo, l'ho accennato all'inizio, è il rapporto tra le scelte di pianificazione di questo settore e lo sviluppo del territorio, il nuovo assetto, il nuovo modello dello sviluppo territoriale che questa Regione sta dandosi e dovrà darsi. Da questo punto di vista, come dicevo prima, l'approvazione delle linee programmatiche del piano territoriale regionale ci mettono nelle condizioni di fare un altro importante passo, cioè di individuare tutte le sinergie tra le scelte infrastrutturali e le scelte insediative territoriali per realizzare un modello di sviluppo per la nostra Regione che sia più articolato e più equilibrato. Qual è questo modello che stiamo realizzando? E' un modello che sostanzialmente, la dico banalmente, nella grande area centrale metropolitana, come dicevo, dalla conurbazione casertana fino a Salerno, fino a Battipaglia prevede un ruolo centrale del trasporto ferroviario come sistema di supporto alla mobilità, la densità, i numeri sono tali da fare della ferrovia la risposta strutturale al bisogno di mobilità e su questo stiamo lavorando.

Stiamo anche lavorando per recuperare un nuovo ruolo alle aree interne, un riequilibrio delle aree interne della nostra Regione, della provincia di Benevento, della provincia di Avellino, le aree interne della provincia di Salerno, che possono rappresentare una grande

opportunità di sviluppo per decongestionare, riequilibrare la densa area metropolitana centrale ma anche in un rapporto più stretto verso le altre regioni del Mezzogiorno, penso alla Puglia, al Molise, alla Basilicata. Per le aree interne abbiamo fatto in realtà due scelte fondamentali, la prima è la realizzazione dell'alta velocità, l'alta capacità, anzi alta capacità Napoli - Bari che servendo il Sannio e l'alta Irpinia collega queste aree in modo molto più forte a strutturare con Napoli e ma anche con Bari e la zona dell'Adriatico, l'altra scelta era la realizzazione di una vera e propria tangenziale stradale delle aree interne che si sviluppa sulla Telesina, Grottaminarda, Lioni, Contursi, quindi chiuso un grande anello che parte da Caianiello e finisce a Contursi.

Tutte queste scelte hanno un impatto sulla politica energetica e la sostenibilità ambientale della nostra Regione, il piano energetico della Campania che punta a raggiungere gli obiettivi dell'Unione Europea, il 20, 20 e 20, cioè 20% di riduzione dell'emissione di ossido di carbonio gas da effetto serra e un 20% di aumento dell'efficienza energetica, questi obiettivi europei che sono anche questi in discussione da parte del nostro Paese pensiamo debbano essere assunti come tali ed ognuno deve fare la sua parte, la nostra Regione punta a raggiungere questi obiettivi e il 40% del raggiungimento di questo obiettivo avverrà, secondo il piano energetico regionale, proprio grazie al progetto di mobilità sostenibile, riduzione dell'uso dell'automobile che stiamo mettendo in campo nella nostra Regione.

In conclusione, chiedo scusa per la lunghezza del mio intervento, quelle che vedo come problematiche ancora aperte e le sfide per il futuro. Innanzitutto, l'ho già detto c'è il tema di dare coerenza al programma di investimenti in corso nel trasporto pubblico della nostra Regione, quindi c'è bisogno di risorse regionali, ma anche nazionali, così come è avvenuto nel 2008, così come è avvenuto in questa finanziaria dove siamo riusciti come

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

Regione a ottenere altri 430 milioni di euro per il servizio in tutta Italia regionale di Trenitalia, c'è bisogno di risorse nazionali e locali per consentire al trasporto pubblico di questa Regione, insieme ad un'efficientamento dei propri posti ad una razionalizzazione della propria organizzazione, lo dico, ancora oggi ci sono troppi servizi su gomma che fanno concorrenza ai servizi su ferro che stiamo sviluppando e questo va modificato, va ridotto, va ottimizzato, oltre, ovviamente, alle risorse necessarie per sviluppare i nuovi servizi su ferro, questo richiede un percorso ancora coraggioso sul piano della riorganizzazione aziendale e per i piani aziendali improntati all'efficienza.

Il secondo punto critico riguarda il completamente del massiccio programma di investimenti, alcune infrastrutture, come ho detto, sono in corso di completamento, altre sono in corso di realizzazione, i cantieri stanno per essere aperti, altre ancora no. Tra queste ne cito 2, la Napoli - Bari e l'aeroporto di Grazzanise, c'è bisogno di una certezza nei fondi, come ho detto più volte durante questo intervento, dunque penso che dobbiamo auspicare che fondi del Fas relativi all'infrastruttura della nostra Regione e sottoscritti negli impegni del Governo anche di questo Governo, vengono confermati e resi certificati nei prossimi anni.

Infine, c'è il tema dei collegamenti marittimi dove ho appena detto c'è da concludere la vicenda di Caremar del ruolo del Governo nella gestione di Caremar e consentire, mi auguro che questo auspicio venga dal Consiglio alla Regione di subentrare per la quota che le compete recependo infrastrutture, mezzi, personale e le risorse necessarie per continuare a svolgere quei servizi sociali che oggi svolge la Caremar.

Ultimo, ma non meno importante è il tema del trasporto aereo. Come abbiamo appena detto ci sono alle riduzioni del trasporto aereo, dovuto alla crisi mondiale dell'economia che sta

segnando tutti gli aeroporti del mondo e tutte le compagnie del mondo, abbiamo nel nostro Paese un ulteriore elemento di preoccupazione che è al piano di ristrutturazione della Cai, della nuova Alitalia che, come dicevamo, dobbiamo fare in modo che riduca l'offerta di trasporti aerei, collegamenti aerei di Napoli, della Campania e del Mezzogiorno d'Italia. Questo si ottiene liberalizzando e mettendo sul mercato gli slot resi liberi e si ottiene anche, parlo dell'aspetto più occupazionale, mantenendo gli impegni che riguardano le società collegate allo sviluppo del trasporto aereo, in particolare Atitech.

Ho concluso questa relazione, voglio completare questo intervento, se me lo consentite, ringraziando le tante persone, le donne e gli uomini, che stanno lavorando con me non solo nella predisposizione di questa relazione, ma in tutti questi anni questi risultati non sarebbero stati raggiungibili senza un gruppo, una squadra che va dai tecnici dell'Assessorato, ringrazio l'Avvocato Capaldo per tutti loro, i tecnici dell'agenzia per la mobilità sostenibile dell'Acam, coloro che operano nelle diverse aziende di trasporto.

Voglio ringraziare il sindacato per il rapporto costruttivo, anche se su posizioni distinte, in alcuni momenti anche divergenti, ma sempre con un rapporto aperto nei confronti dell'Amministrazione regionale e voglio in ultimo, ovviamente non da ultimo, ringraziare il Presidente della Commissione Trasporti Pasquale Sommese e tutti i membri di questa Commissione, in questi anni abbiamo lavorato molto intensamente insieme, molte delle cose che abbiamo detto qui questa mattina a cominciare dal bilancio di quest'anno che ci consente di fare importanti passi avanti, sono il frutto di questo lavoro sinergico.

PRESIDENTE: Ringrazio l'Assessore per l'ampia relazione che ha fatto, d'altra parte discutere di trasporti significa entrare sempre nel merito dei problemi strutturali, significa affrontare argomenti strategici per l'intero

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrale**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

Mezzogiorno. Ha fatto una relazione ampia, ha anche focalizzato alcune cose che bisogna fare anche per la risoluzione di problemi, qui colgo l'occasione per salutare a nome mio personale, ma di tutto il Consiglio, una delegazione dei lavoratori dell'Atitech e dell'Italia Airport che sono presenti con diverse sigle sindacali. Ha fatto riferimento anche a questa problematica, adesso, chiaramente, è il Consiglio regionale che troverà le forme per poter dialogare con l'Assessore e per poter porre in campo iniziative per dialogare, con il Governo regionale e con il Governo nazionale.

SOMMESE Presidente della IV Commissione: Mi associo chiaramente alle conclusioni dell'Assessore alle tante cose fatte, ringraziando anche da parte della Commissione tutti quelli che hanno lavorato a partire dall'Assessore stesso, alla sua struttura, i sindacati, un po' tutti gli operatori in questo vasto mondo della mobilità regionale. Certamente devo partire dal dato che è indubbio che, quando i Capigruppo hanno sollecitato il Presidente su questa seduta monotematica, era chiaro che non volevano certamente, soprattutto da parte dell'opposizione, una relazione così articolata dell'Assessore, magari plaudire alle centinaia di cose messe in campo e alle due criticità che poi l'Assessore nella sua onestà ha anche avuto modo di sottolineare. Relativamente al dato della criticità ampiamente trattate dall'Assessore, è compito della Commissione e del Consiglio stimolare e fare in modo da poter fare emergere qualcosa in più da mettere in campo. La relazione dell'Assessore così articolata, sugli investimenti compiuti, è completa e puntuale, anche se l'ha scissa in due parti, quella infrastrutturale di programmazione e di pianificazione e l'altra quella meramente gestionale, dove io poi riferirò, per migliorare questa parte, a nome anche della Commissione, facendomi interprete di quelle che sono le volontà acquisite nelle varie audizioni, nei vari ascolti

dei Consiglieri e delle sollecitazioni che ci vengono dall'Aula.

La parte infrastrutturale, negli ultimi anni del sistema dei trasporti della Campania, ha certamente subito una trasformazione fondamentale che va dalla modernizzazione della rete alla realizzazione di nuove opere così come elencate; alla fine, di queste migliaia, si finisce anche per non ricordare l'entità del grande lavoro messo in campo.

Tutto questo è stato sicuramente frutto di un'opera di stretto raccordo nella pianificazione e nella programmazione, non è ancora stato dispiegato tutto quello che dovrà essere inaugurato e completato. Per la costruzione di infrastrutture così complesse, d'altra parte noi lo sappiamo, occorrono, data la loro natura, tempi lunghi; molto spesso non è un'operazione facile, in una legislatura o due legislature, riuscire neppure a poterle verificare ed apprezzarle fino in fondo queste opere che comprendono aeroporti, ferrovie, strade di collegamento veloce e porti. Dico tutto ciò per soffermare il lavoro svolto, lo voglio dire a Rivellini che nella sua onestà, molto rara, nel riconoscere qualche elemento positivo al Governo regionale, ha voluto sottolineare che questa mattina c'è l'argenteria del Governo regionale, cioè la mobilità, il che è una cosa che gratifica la Commissione l'Aula e anche l'Assessore.

Ebbene, credo che detto questo, è innegabile che molto resta da fare e mi riferisco soprattutto a quanto occorre mettere in campo per migliorare ulteriormente il sistema della rete; una Regione come la Campania, per la sua formazione geografica, per la sua conformazione territoriale, per la sua centralità culturale nei bacini del mediterraneo, merita un sistema integrato dei trasporti basato su infrastrutture pensate per essere in grado di affrontare le sfide delle economie globali. Ritardi certamente ci sono, occorrono aggiustamenti nella pianificazione, sicuramente anche perché le opere finora

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

realizzate risalgono ad un periodo, lo diceva l'Assessore, antecedente alla predisposizione del nostro piano territoriale regionale. Dobbiamo dare atto che, in un quadro di insieme e in assenza di un quadro regionale, c'era un quadro di riferimento complessivo e unitario all'interno della testa dell'Assessore, perché nel recepire il piano territoriale regionale abbiamo letto tutta quella che era una programmazione del piano territoriale regionale; attraverso la politica, anche nella specificità delle nostre competenze, anche nelle conoscenze che noi abbiamo, potevamo finire con avere un quadro d'insieme e andare in contraddizione con il piano territoriale regionale il quale detta le regole dei prossimi decenni, in un quadro unitario della nostra Regione. Abbiamo tutti verificato che l'asse portante, la struttura portante e la centralità del piano territoriale, era la mobilità con le varie interconnessioni sui pesi abitativi, sui pesi dell'interporto, della portualità, del turismo, come si compenetrava soprattutto nelle zone interne, il corridoio 1, il corridoio 8. Detto questo riteniamo che finalmente abbiamo regole certe e una logica chiara, non certamente vincono i concorsi; noi oggi abbiamo un piano territoriale regionale con una cantierabilità messa in campo, altre opere da mettere in campo, ci sono regole certe e definite, ecco perché condivido l'iniziativa fino in fondo e poi, alla fine, dirò anche perché sia stata di un'utilità tremenda; lei ha veramente interpretato quella che era la volontà del Consiglio, cioè quella di mettere a fuoco soprattutto la tempistica e le criticità che non sono solo del Governo regionale, perché li riduciamo a pochissime, ma anche quelle dello stimolo che quest'Aula, alla fine di questo dibattito, dovrà dare al Governo nazionale, e su questo abbiamo qualche opinione diversa rispetto all'opposizione sulle criticità da mettere in campo, su cosa sta facendo il Governo per il Mezzogiorno e su quello che noi ci aspettiamo che faccia. I fatti di questi

giorni non sono confortanti, lo dobbiamo dire, basti pensare a come sono state gestite le vicende Alitalia, Caremar e i collegamenti con le isole del Golfo di Napoli, ma andiamo per ordine. La crisi Alitalia, con la soluzione a cui si è arrivati, penalizzerà sicuramente gli scali aeroportuali di Grazzanise. Correttamente l'Assessore non ha sottolineato questo dato politico, ma ha sottolineato l'emergenza che c'è sulla tempistica che noi dovremmo mettere in campo, troppi lunghi anni tra l'idea e quella che dovrà essere la cantierabilità dell'opera e l'esecuzione di un'opera strategica per lo sviluppo dell'intero Mezzogiorno. Credo che la realizzazione sia prevista dall'accordo Governo - Regione, siglata il primo agosto 2008, con cui si è confermato il finanziamento di 905 milioni, poi vediamo questi finanziamenti, se tra la conferma teorizzante e quella pratica si leggerà, ecco perché l'utilità. Poi dobbiamo stare attenti come Aula, anche perché riconosciamo un dato. Rivellini, quando stamattina dicevi che questa è l'unica nota politica di colore, non diamo sempre tutte le colpe a Bassolino; quando il centro - destra manifesta una carenza di interlocuzione nazionale, dovuta anche ai propri rappresentanti, dipende dal sistema elettorale, lo possiamo dire, ma non diamo colpe a tutti, diamole almeno al centro - sinistra, ma dire che Bassolino non faccia crescere nemmeno il centro - destra, significa che allarghiamo troppo la sfera delle colpevolezze da parte del Presidente Bassolino. C'è un dato di deficit nell'interlocuzione, tra i problemi della Campania, del Mezzogiorno, rispetto a questi settori, verso il governo nazionale, colmiamolo noi come Aula, facciamolo a partire da oggi, con un franco dibattito, con analisi chiare e nette, tra il Consiglio regionale e il Governo regionale, stabiliamo un tavolo che possa agire anche da supplenza, ove i nostri rappresentanti, i parlamentari, non riescono a reggere, a conoscere i problemi. Perché se non si conoscono i problemi, come si fanno a

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

risolvere? Credo che per prima cosa bisogna leggere i problemi, bisogna conoscerli per poterli affrontare e credo che molto spesso ci sia addirittura una mancanza di conoscenza della problematica. Il primo agosto è stato firmato questo accordo che prevede i 905 milioni di euro dei fondi Fas, regionali 2007 – 2015, ma si rischiano i ritardi, sia nella conferma dell'utilizzo dei finanziamenti sia nei tempi di realizzazione delle opere e questo non solo per un inevitabile spostamento del baricentro su Roma, ma anche per gli effetti perversi che si sono già manifestati sulle realtà economiche ed occupazionali come Atitech, di cui tutti riconosciamo la valenza e la professionalità rispetto alla manutenzione pesante, fatto salvo che, poi, vengono penalizzati. Ho avuto modo, come Presidente della Commissione, di constatare a Roma, quando ci fu la prima ventilata ipotesi di questo disagio che si abbatteva su queste grandi professionalità, che sia i Sindacati che le forze politiche ne riconoscevano la professionalità, ma la consequenzialità e le conclusioni erano certamente penalizzanti per questi lavoratori. Credo che l'Aula consigliare come territorio, in quanto noi siamo il territorio, siamo la carne vera che vive questi problemi, su questo si deve far sentire su Roma. Ho sottolineato ancora una volta l'utilità di questo dibattito monotematico, credo che su questa vicenda il Governo nazionale in carica, abbia mostrato varie incertezze e le dichiarazioni altisonanti a favore di un mirabolante sviluppo economico garantito alle regioni meridionali, sono rimaste, allo stato purtroppo, almeno in questo primo anno, senza sede. Dichiarazione buona, ovviamente, ma per il momento dobbiamo verificare; Grazzanise non è uno sfizio che la Campania si vuole concedere, è, invece, una necessità a cui non possiamo sottrarci. Capodichino è un aeroporto cittadino, lo diceva l'Assessore, già saturo, forse insicuro, sicuramente inadeguato alle ipotesi di sviluppo

turistico della nostra Regione. Assume, quindi, massima importanza la rapida conclusione di un'intesa programmatica tra Enac e Gesac da mettere in questo protocollo per far sì che, poi, alla fine, se riusciamo a convenire su un protocollo d'insieme da portare avanti, si possa dare il via alla procedura di estensione della concessione quarantennale di Gesac, di Capodichino a Grazzanise; come ribadito dall'Assessore, seguirà la valutazione del progetto preliminare e la verifica delle risorse necessarie. Dobbiamo, infatti, chiederci come si può pensare di sviluppare il turismo nei prossimi decenni, se tutto viene basato su Capodichino, quindi, è superato questo dibattito, abbiamo tutti la convergenza, tra le opposte parti politiche, per fare pressione su questo governo affinché si pervenga, in tempi rapidi, ad eliminare ogni ostacolo alla realizzazione di Grazzanise che non sarebbe un doppiopiede di Roma ma un'unica valvola di sfogo dello stesso. Pontecagnano, invece, deve avere subito quell'inserimento nel circuito degli aeroporti asserviti ai voli charter, lo abbiamo detto. E' necessario far partire al più presto i lavori di ampliamento obiettivo della legge.

A riguardo, riferisco ai Consiglieri, che l'Assessore Cascetta ha ricordato che la Campania è stata l'unica Regione ad aver formalizzato un progetto di regionalizzazione dei servizi affidati alla Tirrenia, che abbiamo portato in Commissione; ricordiamo che siamo fermi perché aspettiamo che il Governo nazionale possa decidere in tempi brevi, anche questo è da inserire, poi vediamo in che modo articolare l'incontro tra Consiglio, Giunta, delegazione e Presidenza del Consiglio, con l'autorità governativa che gestisce i servizi di collegamento con le isole del golfo sulla base di una convenzione, più volte prorogata da tutti i governi succedutisi negli ultimi anni. In Commissione abbiamo lavorato a lungo su questi temi, insieme ai Sindaci, ai territori, al Governo regionale, per affrontare le numerose

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

problematiche del trasporto marittimo ed i numerosi disservizi verificatisi nei mesi estivi. Il paradosso è che mentre lo stato garantiva a Tirrenia enormi sovvenzioni per il servizio legato al diritto di continuità territoriale, queste sovvenzioni non verrebbero garantite per le eventuali società che ci apprestiamo a formare; questo è un altro punto su cui dovremmo avere l'autorevolezza per sostenerle, oltre alla forza per convincere sulla bontà dell'iniziativa. Anche qui non si fa fatica a vedere quale sia l'attenzione di questo governo per gli interessi dei cittadini campani.

A questa situazione, negli ultimi giorni, si è aggiunta una vicenda tragicomica, così la dobbiamo definire: abbiamo fatto una riunione in Prefettura, c'erano tutte le forze, gli armatori privati, pubblici, sindacati, dove sembrava ormai un dato acquisito che gli sgravi delle aziende private hanno provocato una situazione imbarazzante tra il Ministro dei trasporti e il suo collega Tremonti; tragicomica perché i fondi messi nel bilancio, in sede di approvazione della finanziaria, sono scomparsi. Su questa vicenda dei collegamenti con le isole occorre capire che non solo è in gioco il diritto di migliaia di cittadini delle nostre isole, ma è chiaro a tutti di avere pari opportunità tra i cittadini della terra ferma e le isole, ma soprattutto credo che l'intera economia della Campania subirà un colpo tremendo e non avere questa sensibilità significa non aver compreso fino in fondo il problema. Assessore e Acam sono in stretta collaborazione, con la Commissione trasporti stanno elaborando uno studio di fattibilità che prevede la regionalizzazione della Caremar, nel quadro di un sistema integrato; lo diceva la relazione dell'Assessore, senza di essi non è pensabile sostenere il peso dello sviluppo turistico da e verso le isole, ed anche questo dobbiamo inserirlo nel nostro documento finale. A queste emergenze si deve aggiungere una rinnovata attenzione da parte del Consiglio regionale, relativamente al completamento

della metropolitana regionale, dell'alta velocità e capacità del sistema delle strade a scorrimento veloce; ricordiamo il successo sui soldi spesi. L'Assessore ci ha assicurato che saranno impiegati il 98% e il 2%, arriveranno così al 100% i fondi messi a disposizione nel 2008, quindi è stata assicurata anche la coerenza con il PTR.

In questo ci deve fare da guida il Piano Territoriale, lo abbiamo detto, la presenza di questo indispensabile strumento di pianificazione territoriale, per la prima volta ci consente di inserire progetti relativi ai trasporti in un quadro organico che determina i vari pesi di una regione policentrica e interconnessa; negli scorsi decenni non raramente è capitato che opere infrastrutturali venissero realizzate quando la loro utilità era scemata se non addirittura annullata. Con il PTR questo non avverrà più, anche per dare la risposta a qualche grande professionista del settore che facendo alcuni elementi, poi vanifica l'intero piano. Credo che l'intero piano sia una cosa utilissima, c'è da migliorarlo, vediamo come farlo. La valenza di questo strumento non lo metterei in discussione, altrimenti si perde il senso delle cose buone che si fanno, avendolo approvato quasi all'unanimità dell'Aula.

I trasporti non sono solo infrastruttura, il sistema funziona a pieno anche tenendo presente la gestione delle opere. Qui colgo, purtroppo, un punto nevralgico che mi duole affermare, non sempre ha ricevuto l'attenzione che merita, la nostra è una Regione che soffre di ritardi che devono essere colmati, non si può pensare di spostare un carico di automobili che inquina nella nostra Regione, senza pensare ai servizi di qualità; vengo un attimo a quelli che sono i servizi, anche se faccio una premessa per non essere penalizzante.

L'Assessore concludeva che per avere più servizi ci vogliono o più risorse o aumentare l'efficienza, è naturale, o tutti e due. Credo che i servizi di qualità, che non sono garantiti solo dalle infrastrutture, siano un dato acquisito, ma

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

necessitano anche dell'utilizzo di risorse umane. La risorsa umana è l'unico elemento che aggiungerei alla sua relazione, non è un dettaglio, le risorse umane sono un elemento essenziale, credo che un governo politico, sotto questo aspetto, un'attenzione maggiore la debba porre, perché, altrimenti, finiamo per vanificare il grande sforzo che il governo regionale sta facendo. Vengo un attimo a sottolineare cosa penso a riguardo delle risorse umane; siccome è cambiata la tecnologia, il sistema, la modernità delle attrezzature, l'utilizzo di treni e pullman di grande valenza e modernità, chiaramente, tutto questo richiede figure professionali, indispensabilmente più giovani per quanto riguarda la necessità di approccio a queste nuove tecnologie e prestazioni di servizi innovativi; miglioramento della percezione e assistenza turistica, non sono tutti elementi di miglioramento qualitativo che si possono basare soltanto sulla presenza di personale addetto professionale e motivato, quindi, credo che sia arrivato il momento di inserire, caro Assessore, linfa giovane nelle aziende di trasporto della nostra Regione. Ovviamente, con tutta la gradualità che la difficile congiuntura economica richiede. Sia da parte del Governo nazionale che regionale, sappiamo quali sono le difficoltà, ma credo che sia necessario mettere in campo una ristrutturazione aziendale delle società: Sepsa, Circumvesuviana e Metrò Campania; lo stiamo facendo per queste tre aziende, l'Acam ha messo in campo una proposta di accorpamento, ma vi sono ritardi anche su questo, perché è bene mettere in campo un piano di ristrutturazione, ma tutto questo non può pesare sulla voce personale, è un dato questo che dobbiamo acquisire. Una grande azienda deve essere dotata di una nuova e buona gestione, giovane e di grande professionalità, stiamo assistendo ad un ingessamento del personale, non c'è ricambio, non c'è nuova linfa, la riduzione dei costi sta impoverendo la

qualità delle risorse umane il che, poi, si riflette anche sui servizi che si danno ai cittadini. Sarebbe paradossale che dopo aver creato le reti infrastrutturali, e fatti grandi investimenti, questi restino una mirabile incompiuta per le difficoltà che vivono le aziende che gestiscono i servizi. Mi si dirà che abbiamo fatto molto nella finanziaria regionale e lei sa quello che ci ha proposto in un momento di grande difficoltà da parte dell'Aula. Il tutto è stato recepito in pieno, per la saggezza delle richieste, ma anche per la grande sensibilità che l'Aula ha avuto nel mettere a disposizione risorse sia nella variazione di bilancio sia nella prossima programmazione, creando altresì un presupposto che va sempre in attenzione, avendo messo come centralità di questo Consiglio, la mobilità, anche ai fini delle risposte economiche da dare. Credo che il governo nazionale sia sordo su questo. Io dobbiamo dire, dobbiamo avere l'onestà anche a sottolinearlo nell'autolesionismo che molto spesso ci facciamo, che vi è qualche elemento che non rientra nelle nostre responsabilità, ma rientra in altre responsabilità. Noi lo dobbiamo dire che questo governo sta tenendo veramente poca attenzione verso il Mezzogiorno, verso la Campania.

Credo che non meritano questo, i cittadini campani in generale e i lavoratori di quelle aziende in particolare. Gettare nella crisi le aziende di trasporto, continuando in questa politica di tagli indiscriminati al settore, è operazione che creerà ulteriori danni ai cittadini campani.

PRESIDENTE: Ringrazio l'opposizione che ha permesso di continuare. Volevo dare comunicazione all'Aula che un primo risultato già si è ottenuto, ho avuto una telefonata in questo momento dal dott. Guido Improta che è il dirigente del dott. Rocco Sabelli che è il responsabile degli Enti locali della nuova compagnia Alitalia Air One, il quale dopo aver letto l'agenzia che è stata diramata di

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrare**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

questo incontro, si è reso disponibile ad incontrare la delegazione del Consiglio, unitamente al Governo regionale, per affrontare qualsiasi problema a livello tecnico, non ho approfondito perché ero a telefono, però, era molto importante che dessi questa notizia perché, a nome dell'Amministratore delegato, ha dato questa disponibilità, mi sembra una cosa molto utile.

D'ERCOLE (Capo dell'Opposizione): E' evidente che i tempi stringono, dobbiamo chiudere alle 15.00, abbiamo tempi molto limitati. Avevo fatto, all'inizio di questa seduta, la richiesta di rinviare il dibattito ad altra data per consentire a tutti noi di metabolizzare meglio la relazione, ma considerato il clima che si è creato, a me sembra più opportuno che si continui la discussione e si concluda con un documento che possa contenere anche la richiesta d'incontro, lo avevamo già ipotizzato di incontrare i vertici della CAI ed il Ministro delle infrastrutture, per poter esporre le nostre ragioni, dunque, a questo punto ritiro la richiesta di rinvio ad altra seduta e chiedo che si prosegua il dibattito.

PRESIDENTE: Con la raccomandazione del rispetto dei tempi per dare la possibilità a tutti di intervenire.

Alle ore 13.46 assume la presidenza il Vice Presidente Mucciolo

RIVELLINI (AN): Presidente, mi permetta di ribadire che non riesco a capire la riunione odierna, inoltre, mi permetta di dire che non riesco a comprendere la riunione odierna, l'attenzione di 15 Consiglieri regionali mortifica la relazione dell'Assessore su un argomento così importante, perché la dimostrazione che questa è una Giunta regionale dove è meglio apparire che essere, non si impernia una discussione sulle negatività, anche alla presenza dei lavoratori dell'Atitech, sulla mancata concessione ai

cittadini delle isole di un giusto trasporto, Assessore, una notizia le do, stamattina la Medmar ha sospeso tutti i collegamenti con la città di Napoli tranne che con Pozzuoli, per dirle com'è importante discutere delle negatività, ma è stata una passerella, credo, inutile. Si poteva ricordare, tra le tante opere, anche la ferrovia Napoli – Portici, poi abbiamo finito per raccontare di tutto e di più, perché se questa era una mozione di sfiducia, dopo, con un voto al lavoro fatto dall'Assessore Cascetta e di questa Giunta, potevo capire, una discussione e una relazione di questo tipo, in caso contrario, per dare un senso di praticità ad un'Aula consiliare che non si sta contraddistinguendo per questo, era molto meglio arrivare subito alle questioni fondamentali, all'aeroporto di Grazzanise, all'aeroporto di Capodichino, il trasporto con le isole e via dicendo, ma ieri ho ricevuto la sua relazione, credo, lo faccio da Capogruppo di AN, non sono mai stato tenero con questa Giunta regionale, devo dire che nei trasporti, a differenza di altri argomenti trattati da questa Giunta regionale, ci sono luci ed ombre e mi farebbe piacere mettere in luce tutto ciò che è accaduto nel campo trasportistico della sua gestione, quindi, fare una valutazione sulla sua relazione che ho ricevuto ieri per poi fissare, su 2 – 3 tematiche importanti: trasporti marittimi, Atitech, Alitalia e la rappresentanza politica della nostra Regione ai tavoli che contano, di concludere con questi argomenti. Credo che gli ultimi avvenimenti, quelli del 2008, sull'Ente Autonomo Volturno, lei ricorderà, Assessore, che io con il gruppo di AN, abbiamo evidenziato, alla Corte dei Conti, un buco ultramilionario, 42 milioni di euro che lei ha travolto in Bilancio, non mi dica che quelle sono somme che bisogna ricoprire con somme regionali, perché il buco c'è, che poi lo ricopriamo tutti i cittadini della Campania, è un dato acquisito, ricordate che Alitalia perdeva 300.000 euro al giorno e che l'Ente Autonomo Volturone ne perde circa 100.000, è un paragone

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrale**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

per far capire che l'Ente Autonomo Volturno e le Società collegate certamente non hanno brillato di sola luce. Ricordare la spreco poli, le astensioni clientelari, la Commissione d'Inchiesta che abbiamo chiesto, una Commissione d'inchiesta regionale, per mettere in evidenza alcune anomalie, se così le vogliamo chiamare, credo che sia importante ricordare, mi meraviglia che sia andato via il Presidente Sommesse, dopo la sua lunga relazione, perché a lui, come a lei, vorrei ricordare, Assessore, che quando abbiamo fatto infuocate riunioni, dove abbiamo evidenziato la spreco poli dell'Ente Autonomo Volturno, ci fu una sua proposta, del Presidente della Commissione, di fare un tavolo paritetico Giunta - Consiglio per approfondire le denunce che avevamo mandato alla Corte dei Conti. Sono passati mesi, tutto lettera morta, però, voglio dare atto che una certa attenzione vera lei l'ha data, le voglio ricordare che tra le denunce pratiche, lo chiedo anche ai pochi colleghi di maggioranza che sono rimasti in Aula, che noi chiedemmo di finire, all'interno delle società trasportistiche, un sistema dittatoriale di governo. Il Direttore generale, senza la presenza di un Consiglio d'Amministrazione che potesse controllare ciò che accade, credo che sia una cosa che debba finire. L'emergenza dura fino ad un certo punto, poi c'è bisogno dei pesi e contrappesi, c'è bisogno dei controlli, c'è bisogno che ci siano normali consigli d'amministrazione. Ricordo un suo intervento e voglio dare atto all'Assessore Cascetta che nelle grandi ombre di questa Giunta regionale qualche luce ce l'ha data, di una disponibilità a ragionare sulla qualità che, chiaramente, se affronteremo, finalmente, un sistema degno di questo nome per gestire le società trasportistiche, dovremmo farlo proponendo, non come accade in sanità, anche le ultime nomine, nomi di appartenenza politica, ma nomi che abbiano personalità, curriculum che abbiano la capacità di svolgere questo lavoro. Quali erano le denunce che

avevamo fatto a giugno? E' bene ricordarlo, Presidente Sommesse, le lunghe discussioni, anche con l'Assessore e Rizzardi, chiedevamo, poi sono state confermate, se corrispondevano a vero i 42 milioni di euro, che sono le perdite fatte registrare dall'Ente Autonomo Volturno, chiedevamo una Commissione d'inchiesta regionale, chiedevamo se corrispondeva al vero che gli incarichi professionali affidati dalla Regione all'EAV, Società patrimoniale della Regione stessa che ammontano e continuano ad avere decine di milioni di euro, fossero legittime, perché venivano date con un sistema particolare, un sistema in house, buissimo sistema dell'in house provating che credo che qualche riflessione, Assessore, lei lo sa bene, bisogna farla. Chiedevamo se era arrivato il tempo di fare un atto di ipocrisia, chiedevamo se era arrivato finalmente il tempo di fare alcune chiarezze, ricordo in Commissione una copia di un incarico data all'Acam, sempre questo elargito in house dove fra le voci c'erano spese accessorie di 29 mila e 5 euro e imprevisi per 18 mila euro, tra accessori e imprevisi c'erano oltre 100 milioni delle vecchie lire e sono una cifra notevole. Chiedevamo se era vero che molti dirigenti, eminenti professionisti avevano qualche conflitto di interessi, erano amici dei vertici regionali, erano consulenti della Regione e del Comune, avevano figli, parenti assunti nell'Eav e chiedevamo se questo era un caso fortuito o se la nostra Regione aveva così poche professionalità che c'erano alcune questioni strane e ricordavamo che al colmo del ridicolo, questo lo devo dire Presidente Sommesse, ci fu un'audizione del dottore Alessandro D'Ambrosio, delegato dell'Amministratore unico dell'Eav Alessandro Rizzardi che nel febbraio 2006 a proposito di una nostra denuncia sul moltiplicarsi delle consulenze, rispose testualmente: "se la mettete in questi termini io rivendico l'assoluta legalità e moralità delle azioni, le consulenze sono consulenze, sono a

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrare**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

mio giudizio di grande vantaggio per l'azienda e l'azienda vi deve ricorrere perché ha bisogno di alte professionalità. Per svolgere il ruolo a cui siamo chiamati, abbiamo bisogno di persone che ne capiscano, non possiamo concederci il lusso e facciamo spesso con molto sforzo, di avere persone che devono imparare perché non ne abbiamo il tempo". Credo che un Ente autonomo del Volturno che porta 42 milioni di euro di perdite e manda un suo delegato a fare una dichiarazione del genere, credo che sia abbastanza sconvolgente. Ma vorrei lasciare questi argomenti che fanno parte di quello che abbiamo discusso e lavorato in Commissione Trasporti, le devo dare atto Assessore che lei è stato disponibile, è la burocrazia politica, è ciò che lei ha accanto che ha bloccato questo percorso, che si faccia questa Commissione paritetica, Presidente Sommesse, oppure si faccia una Commissione regionale d'Inchiesta, ma permettetemi di andare a centrare una serie di problematiche che secondo me erano oggi all'ordine del giorno. Caro Presidente Sommesse lei si è scagliato più volte nel suo intervento contro il Governo, come se il Governo fosse una cosa strana, guardi Presidente Sommesse, il Governo è fatto di uomini e quando una classe politica di centro – sinistra per tanti anni hanno mortificato questa terra e questa città, quando un centro – sinistra ha ridotto la Regione e la città in questi termini è naturale che al di sopra del Garigliano ci sia una diffidenza verso il ceto politico meridionale e se i vertici regionali, se questa Giunta regionale non ha la forza, l'autorevolezza, la presenza per poter difendere le giuste rivendicazioni della comunità campana, lei non può prendersela con il Governo in maniera strana, se la deve prendere con la sua maggioranza che ha costretto la Campania a subire continue mortificazioni, noi siamo la Regione del commissariamento, adesso ci sarà pure il commissariamento della sanità, di che cosa allora vogliamo parlare? Nel ricordare alcuni

punti fondamentali, Assessore, mi dispiace che lei non ha ricordato alcune questioni relative, trasporti marittimi e trasporti aerei che dobbiamo centrare, l'aeroporto di Grazianise, avevo i pantaloncini corti non sono certamente un bambino che si parlava di quest'aeroporto di Grazianise, facendo una valutazione politica governate da trent'anni questa città, perché la sinistra governa da trent'anni la città di Napoli, Bassolino governa da vice re dal 1993, sono passati 16 anni, il potere nelle mani del Presidente Bassolino non l'ha avuto nessuno, eppure passi avanti non se ne sono fatti. Tecnici, io non sono un tecnico, mi dicono di alcune gravi disfunzioni dell'aeroporto di Capodichino, dicono che per esempio l'aeroporto di Capodichino è uno dei pochi se non il solo, dove bisogna atterrare e partire sempre dallo stesso verso perché non si possono incrociare, quindi ci sono dei ritardi e delle inefficienze di questo aeroporto e nulla è stato fatto. Non può questa Giunta regionale accreditarsi dei meriti che non sono i suoi, lo sviluppo del 44% dei passeggeri degli anni scorsi, lo sviluppo del porto di Napoli dipende unicamente della rivoluzione mondiale che c'è stata, dalla globalizzazione, era naturale e normale che con quello che era accaduto nel mondo, che Napoli che ha delle potenzialità enormi potesse essere interessata a questi fenomeni. L'importante era recepire questi fenomeni, migliorarli per poter poi andare avanti nei momenti di crisi, cosa che non è accaduta perché al primo momento di crisi della globalizzazione dei mercati c'è un blocco del turismo a Napoli e delle partenze. Anche sulla questione dell'Atitech, collega Sommesse, e ringrazio il Presidente che ci ha dato questa notizia, nessuno vuole arrivare a dire la verità e diciamola davanti ai lavoratori dell'Atitech, ma per quale motivo senza una difesa della classe politica campana ci debba essere una difesa dei lavoratori dell'Atitech da parte di un Governo astratto, c'è un dato di fondo, l'Atitech che si occupa della gestione, della revisione di alcuni

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

Resoconto Integrato

VIII Legislatura

22 gennaio 2009

degli aerei dell'ex compagnia Alitalia ha una grandissima professionalità, collega Sommes, lei si è rivolto per tutto il periodo, anche perché eravamo pochi in Aula, alla mia persona, spero che lei mi possa sentire perché da Presidente della Commissione deve prendere iniziative se ritiene opportune le mie parole. L'Atitech ha una grande professionalità e si può dire che ha un centro di eccellenza su un tipo di aereo il Dugas, ci sono i lavoratori qua, dopo possiamo anche interpellarli, che non è un aereo...

PRESIDENTE: Pregherei i Consiglieri che intervengono di non interloquire o rivolgersi al pubblico. Cerchiamo di stare nel modo giusto qui dentro, non si può intervenire altrimenti mi costringete a sospendere la seduta.

RIVELLINI: Parlavo di eccellenze, credo che non abbia nulla di strano nel magnificare ...

PRESIDENTE: Mi costringete a sospendere la seduta.

RIVELLINI: Le chiedo cortesemente di continuare la discussione alla loro presenza, è un momento che si può capire.

PRESIDENTE: La presidenza ha accettato la loro presenza, quindi non è in discussione questo, però bisogna far sì che la presenza non interrompa i lavori dell'Aula.

RIVELLINI: Mi chiedo se non era giusto che il Governo regionale con una forza e una presenza si fosse presentato ai tavoli del Governo nazionale per pretendere nelle discussioni che ci sono state, che quelle eccellenze tecniche che ci sono all'interno dell'Atitech fossero messe al servizio non sono dell'Alitalia ma di tutte le compagnie aeree e di tutti i Paesi che potevano essere interessati a queste eccellenze, quindi una pretesa da parte di un ceto politico governativo regionale che doveva puntare i piedi, battere i pugni sul tavolo, la verità ed una verità politica, che questo ceto politico meridionale e campano in particolare è debole, perché non ha più l'autorevolezza, è una questione politica perché quando le tante emergenze hanno mortificato, su tutti i giornali e telegiornali del

mondo, e hanno mortificato l'Italia se non c'è un ricambio, non c'è la forza e l'autorevolezza per andarsi a sedere e a difendere la propria comunità. Io non me la prendo con i politici che rappresentano le proprie comunità e che si battono per le proprie comunità, io me la prendo con il mio ceto politico governativo, con la mia classe dirigente che non ha più l'autorevolezza per fare e invece di dare la possibilità di un ricambio per una nuova forza, continua a rimanere attaccata alla poltrona penalizzando anche in questo la propria terra. Per ritornare ai trasporti marittimi, Assessore, è indubbio che i cittadini delle isole hanno gli stessi diritti dei cittadini della terra ferma. La Costituzione dà a loro la possibilità di mobilità come a tutti i cittadini della terra ferma, io ho sentito prima nella sua relazione di parlare di miliardi di euro e di milioni di euro, alla fine ha parlato di un dato, non so se questo dato l'ho capito perfettamente, 3 milioni di euro per il Metrò del Mare, come a dire che si investono 3 milioni di euro per dare la possibilità e una giusta iniziativa di una conoscenza turistica di alcuni luoghi che altrimenti possono essere poco accessibili, ma la priorità non è questa, quindi gli investimenti devono essere indirizzati per questo, è quella di dare la possibilità a decine e decine di migliaia di cittadini che vivono sulle isole: l'Isola di Ischia ha 65 mila cittadini residenti, non sono pochi e come lei sa questa cifra diventa 10 volte superiore in estate, in periodi estivi, dare la possibilità a loro di avere anche il diritto di potersi muovere, quindi investire affinché questi cittadini si possano muovere. Parlava della Caremar, voi avete chiesto alla Tirrenia di poter prendere il ramo Caremar e avete chiesto di avere una serie di agevolazioni, le stesse che la Caremar ha a livello nazionale, aggiungendo anche delle somme per il rinnovo e il riammodernamento delle navi e dei traghetti. Questo deve essere fatto anche con lo sforzo economico della Giunta regionale cercando di non pensare solamente al ferro,

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

perché gli investimenti, l'ha detto lei, che avete anticipato alle Ferrovie dello Stato ingenti somme per sviluppare il ferro, allora che ci sia un'adeguata attenzione anche ai cittadini delle isole, non capisco perché i cittadini della terra ferma debbano avere l'attenzione ed addirittura la Giunta regionale anticipa delle somme e i cittadini delle isole, invece, non devono avere lo stesso identico rispetto. Quindi, una serie di iniziative, non credo che alla fine si possa fare una votazione sul suo lavoro, le do atto Assessore, di essere sicuramente il meno peggio di questa Giunta regionale, le do atto da persona corretta, ma le chiedo, lei che è un professore universitario ed è una persona concreta, di fare la fine, nella sua replica un senso a questa riunione, altrimenti lei è il più bassoliniano dei bassoliniani, perché ha continuato a fare in quest'Aula seguendo quella regola di tutti questi anni che ha caratterizzato il centro - sinistra che è meglio apparire che essere. Allora, su due questioni fondamentali Atitech e trasporti aerei, lasciamo da parte il trasporto su ferro, lei si è anche interessato finalmente del collegamento per Bari per collegare Napoli con l'asse 5 e quindi con l'Europa, su questo un tavolo con la presenza dei Capigruppo e della Giunta regionale che abbia però un autorevolezza e delle proposte concrete, è una risoluzione che non deve essere una risoluzione da farmacista nel momento stesso in cui lei per i cittadini della terra ferma fa finta di non vedere, di non guardare, una risoluzione delle problematiche dei cittadini delle isole che hanno gli stessi diritti dei cittadini della terra ferma. Quindi, le chiedo alla fine e sarò felice di poter dare il mio modesto contributo, un fatto, una questione concreta, con delle scadenze concrete per poter ritornare nella nostra comunità, nella nostra terra a dire come altri politici di altre regioni: "anche noi siamo capaci di difendere la nostra terra".

ERRICO (UDEUR): Signori Assessori, Onorevoli colleghi, il 2009 si apre con uno

scenario di crisi di mercato nazionale e internazionale preoccupante, in un quadro prospettico che impone scelte strategiche forti per il rilancio dell'economia. La discussione avviata oggi in Aula per fare il punto sui trasporti è importante, non solo per l'aspetto meramente tecnico, ma soprattutto per le dinamiche legate alle iniziative di politica economica che necessariamente dovranno essere messe in campo per fronteggiare la crisi, ribadendo nel contempo il ruolo di centralità che la Campania e il Mezzogiorno devono rivendicare. I trasporti e la logistica sono state e sono sfide difficili e decisive per la regione Campania, sfide difficili in presenza di carenze strutturali e in presenza di un territorio ad alta densità abitativa, caratterizzato dalla necessità di garantire delicati equilibri ambientali. Sfide decisive in una valutazione prospettica della nuova ricomposizione dei mercati internazionali che vede la Campania, geograficamente favorita, in grado di intercettare in una visione mediterranea i volumi di traffico che provengano dall'apertura di nuovi mercati, ritornando al centro dello sviluppo del sistema economico nazionale e internazionale. L'obiettivo quindi, è stato puntare sulla progettazione di un sistema di trasporto - logistico dove il ruolo di primissimo piano è stato affidato alle infrastrutture intese come eccellenza delle aree portuali, accessibilità stradale, aerea e ferroviaria. Gli interventi realizzati hanno portato alla definizione di una diversa e più qualificata rete di comunicazione che ha consentito di migliorare e, in molti casi, di riqualificare il territorio, in un'ottica di centralità anche delle zone più interne della regione. Oggi però siamo chiamati a definire un programma di interventi per cercare soluzioni a questioni estremamente critiche, che interessano i trasporti in tutta la loro globalità: ci riferiamo, in particolare, alla destinazione, nella geografia economica del settore aeroportuale, dello scalo di

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

Capodichino, al potenziamento del trasporto su rotaie delle zone interne, all'apertura delle vie del mare. Il progetto di sviluppo aeroportuale come ricordava l'Assessore, rimasto fermo dagli anni '60, ha fatto decisivi passi in avanti dal 2001 ad oggi, a cominciare dallo studio di fattibilità della Regione, per passare all'Intesa Istituzionale Quadro sui trasporti Governo - Regione, stabilendo di realizzare per la Campania un sistema integrato basato sui tre poli di Capodichino - Grazzanise e Salerno - Pontecagnano. All'indomani del rilancio della nuova Alitalia tutti gli sforzi sembrano essere vanificati di fronte ad una progettualità aeroportuale che vede Capodichino relegata ad un ruolo del tutto marginale, rispetto ai ruoli di centralità definiti per Milano - Malpensa e Roma - Fiumicino. Nemmeno una parola su Napoli, sul trasporto aereo dal sud per il sud, sul destino dei lavoratori, di aziende di eccellenza come Atitech, Alitalia, Airport. Giorni fa sul Corriere della Sera Economia, un docente di un'università del nord, il professor Sandro Trento, ha scritto un commento intitolato "Nessun aereo vola per il sud". "Assistiamo da molti mesi, spiega l'autorevole e non certo interessato studioso del nord, ad un in terminabilità dibattito circa le sorti degli aeroporti di Malpensa e di Fiumicino. Ma nessuno solleva il problema dei collegamenti aerei del Mezzogiorno". Ed ancora, "Sono ridotti al lumicino i voli diretti dagli aeroporti del sud verso l'estero, ma anche i voli nazionali solo ormai pochi". Anche i numeri confermano che la situazione è grave: in Europa la riduzione del traffico aereo è in media pari al 7-8%, a Capodichino, al 19 gennaio di quest'anno, il calo per i voli internazionali ha toccato il 23,1%, mentre per i voli domestici siamo al 30,9% in meno. Non si tratta di fare del pietismo meridionale, ma di prendere atto della realtà. Il calo del traffico aereo registrato nelle ultime settimane, il più importante scalo aereo del Mezzogiorno è strutturale, non è episodico. Tant'è vero che è

superiore a quello registrato dopo l'11 settembre. Inoltre in Campania, anche nel settore dei trasporti com'è stato evidenziato, esiste un problema di tutela del lavoro, non possiamo dimenticare come ricordava l'Assessore Cascetta e gli altri autorevoli colleghi interventi prima di me, ad esempio i lavoratori di Atitech che sono ancora oggi in attesa di una ricollocazione all'interno degli accordi di programma della nuova compagnia aerea e che allo stato sono in regime di cassa integrazione. Già nel 2007 si è pensato agli ammortizzatori per i lavoratori di Malpensa, per il sud invece ancora nulla. Non si sa quale sia il progetto della nuova Alitalia per il sud. Si sa che c'è la riduzione delle rotte per il sud (12%) e che aumentano le tariffe. Quantomeno, gli slots non utilizzati dalla nuova Alitalia dovrebbero essere assegnati ad altri vettori, per favorire la concorrenza e la riduzione dei costi. Quanto al futuro del sistema aeroportuale regionale, va fatta definitivamente chiarezza su quale debba essere il ruolo di Capodichino e degli altri aeroporti. Attenzione a non replicare la vicenda di Malpensa e di Linate. Ad ogni modo c'è il rischio che la Campania e l'intero Mezzogiorno vengano tagliati fuori dalla rete dei trasporti e quindi, dalle relazioni commerciali e turistiche. Se volare da Napoli o per Napoli diventa sempre più difficile e diseconomico, è facile immaginare i danni all'intero sistema produttivo meridionale. Certo c'è la Tav ma non basta. Il treno non sostituisce l'aereo e, soprattutto, il sud ha bisogno di moltiplicare e non di ridurre le vie di comunicazione. Indipendentemente dalle appartenenze politiche, dobbiamo prendere atto della situazione. Il tema dei trasporti nel Mezzogiorno e per il Mezzogiorno deve entrare, a pieno diritto, nell'agenda politica nazionale. Il tema dei trasporti da e per il Mezzogiorno deve essere una delle grandi priorità nazionali. I problemi, naturalmente, riguardano tutte le infrastrutture per la mobilità, comprese quelle per il trasporto

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

pendolare e marittimo. Termino con un auspicio, che dal dibattito di oggi scaturiscano proposte operative in spirito bipartisan. La politica campana ha il diritto e il dovere di indicare misure straordinarie e linee progettuali di lungo respiro. Il diritto costituzionale alla mobilità non può ridursi ad un puro esercizio retorico, servono fatti concreti, misure urgenti. Chiedo quindi che questo Consiglio Regionale, alla fine di questo dibattito, licenzi un documento forte e condiviso che partendo dalla relazione dell'Assessore e dal dibattito, rilanci la questione trasporti nella sua interezza all'attenzione nazionale. Grazie!

PRESIDENTE: Come vedete ci sono ancora parecchi iscritti a parlare, se è possibile contenere i tempi degli interventi sarebbe una cosa utile.

Alle ore 14.08 assume la presidenza la Presidente Lonardo

MARRAZZO P. (PDL): La convocazione della seduta di questo Consiglio parte da un'emergenza e da una preoccupazione che riguardano ancora una volta il nostro Capoluogo di regione, la nostra regione, e si avvale dell'intelligente relazione, io dico intelligente, dell'Assessore Cascetta, credo che vada recuperato un senso di sobrietà quando si parla di argomenti così delicati, specie quando c'è la presenza di persone interessate al problema, che si aspettano, evidentemente, che questo Consiglio si concluda con qualche cosa di costruttivo e di positivo, anziché trasformarsi in una rissa tra Consiglieri di maggioranza e di opposizione sull'argomento iscritto all'ordine del giorno. Credo che dobbiamo partire da due cose: dall'intervento del Presidente della IV Commissione, Sommesse, che nel tentativo tutto politico di addossare le responsabilità passate, presenti e quelle che verranno della nostra regione, al Governo nazionale, non aiuta a risolvere e ad affrontare nella giusta misura il problema. La

Presidente ha ricevuto la telefonata di un dirigente della CAL, significa che rispetto ad un problema importante e sentito, se ci si muove nella giusta misura, con un comportamento istituzionale serio e concreto, si ottengono risultati. Il Governo nazionale è il governo dell'Italia, non è il governo del nord e non è un governo che ha abbandonato o abbandonerà il Mezzogiorno, però non possiamo avere la pretesa, noi che sediamo in questo Consiglio, di essere in grado di risolvere tutti i problemi e, comunque, di ritenerci sempre superiori a chi ci rappresenta, in questo momento, a livello nazionale. Credo che debba esserci, invece, un cambio culturale, un metodo diverso di porci rispetto ai problemi, perché solo in questo modo, ristabilendo una giusta filiera istituzionale tra governo nazionale, regionale ed enti locali, possiamo imboccare la strada per risolvere problemi atavici, rispetto ai quali non ci presentiamo con un biglietto da visita degno di essere preso in considerazione. Questa è una condizione che dobbiamo avere la responsabilità di riconoscere. Voglio fare un esempio, per arrivare, poi, a fare una proposta operativa alla fine del mio intervento. La metropolitana regionale, che questo governo regionale ha sempre definito, l'Assessore Cascetta lo riprende nella sua relazione, come la seconda opera pubblica più grande d'Italia, non ho motivo, probabilmente, per la quantità di fondi utilizzati e da utilizzare, di mettere in dubbio questo assunto, tra l'altro messo per iscritto da un Assessore che tutti gli riconosciamo competenza e serietà, però, se per questa metropolitana, che, poi, non è regionale, perché, nei fatti, è una metropolitana di Napoli e dintorni, impieghiamo tanti anni per completarla e realizzarla, se per tanti anni, il turista che arriva a Napoli trova sempre gli snodi principali e le piazze della città capoluogo di Regione, interessate dai cantieri, qualche volta abbelliti da poster pubblicitari, ma qualche volta luoghi di degrado, evidentemente, quello che deve essere un fiore

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

all'occhiello, la seconda più grande opera pubblica d'Italia, diventa, poi, un'incapacità della classe dirigente locale. Anche sulla spesa di quest'opera, ho detto che l'Assessore ha fatto una relazione intelligente, nel senso che ha detto che ha utilizzato il 98% dei fondi dell'agenda 2000 – 2006, che resta da recuperare un altro 2%, però, ha messo, se ci avete fatto caso, l'importo complessivo utilizzato fino ad ora, e quello impegnato e se andate a vedere in questi numeri, vi rendete conto che nonostante il lungo lasso di tempo trascorso, quanto speso è percentuale ridotta rispetto all'importo dell'intera opera da realizzare. Altra criticità, perché è ovvio che l'Assessore Cascetta che ricopre questo ruolo importante all'interno del governo regionale per la seconda legislatura consecutiva, quindi, è uno degli assessori che può dar conto della propria attività per un lungo periodo di governo, sono nove anni. O se preferite 8 anni compiuti e l'Assessorato che ha ricevuto, sia attingendo ai fondi europei, sia attingendo ai fondi nazionali, perché i fondi regionali e quelli degli enti locali sono veramente poca cosa rispetto al totale complessivo, un fiume, caro Assessore, di denaro, probabilmente, superiore a quanto hanno potuto usufruire per opere di investimento, forse l'intero Mezzogiorno, esclusa la Sicilia, probabilmente, se noi sommiamo gli importi ricevuti dalla Regione Basilicata, Calabria e Puglia, questi sono inferiori a quelli di cui ha usufruito il suo Assessorato. Nonostante tutto ciò, abbiamo, secondo il mio punto di vista, mi voglia scusare il Consiglio se faccio qualche riferimento particolare alla Provincia di Salerno, perché vedo tutti gli altri colleghi eletti in Provincia di Salerno, temporaneamente, tranne Gerardo Rosania, assenti da questo dibattito. Credo che abbiamo due sistemi che contraddistinguono la nostra Regione e che possono essere due grandi potenzialità e possono diventare due negatività mortali per la nostra Regione. Il sistema

aeroportuale, in maniera tale che ci agganciamo anche alla questione per cui questo Consiglio, alla fine, è stato convocato e per il quale si deve concludere con un qualche deliberato. Cari amici, quando c'è una filiera istituzionale Governo regionale, Governo provinciale e Governo degli enti locali, e si verifica quello che si è verificato all'aeroporto di Pontecagnano – Salerno, un aeroporto inaugurato in pompa magna, tre volte, che registra il primo volo il 2 agosto del 2008 e che oggi è chiuso significa che c'è un'ottusaggine della classe politica locale e c'è una quiescenza della classe politica regionale a non intervenire su un dato così importante e significativo sprecando i fondi spesi, e quelli già finalizzati per 49 milioni di euro per l'allungamento della pista. Oggi siamo con un aeroporto chiuso, con un risarcimento da corrispondere a circa 3.000 viaggiatori che si erano prenotati, con un'indagine a carico degli amministratori per concorso in bancarotta di una società denominata "Airsal" e nonostante tutto ciò, oggi ci dovrebbe essere un'assemblea per il rinnovo delle cariche del Consorzio aeroportuale, in cui si propongono gli stessi soggetti che fino ad ora sono stati i responsabili del fallimento e di quest'altra vergogna nazionale che siamo capaci di portare all'attenzione dell'opinione pubblica, non solo nazionale, ma anche internazionale. Che cosa fa la Regione e che cosa dovrebbe fare?

PRESIDENTE: La seduta è sospesa per due minuti.

La seduta sospesa alle ore 14.18 riprende alle ore 14.25

MARRAZZO P. (PDL): Riprendendo il filo del ragionamento, credo, caro Assessore, che per le cose che ho detto e per il piano degli aeroporti che il Governo regionale, anche con l'accordo Stato – Regione ha immaginato, cioè, di tre aeroporti: Capodichino, Grazzanise

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

e Pontecagnano, con l'aggiunta di Capua come aeroporto di prova, mi sembra del tutto evidente che un detto piano vada aggiornato alla luce delle difficoltà internazionali di tipo economico che attraversa la comunità, ma anche e soprattutto di essere messo in sintonia con le altre iniziative nel campo trasportistico che la Regione intende e ha inteso mettere in essere. Perché è ovvio che con l'aumento dei costi del trasporto aereo e con le possibili offerte del trasporto su ferro c'è l'esigenza di un aggiornamento e di una revisione di questo piano, per verificare l'attuabilità dello stesso piano, ma credo che sia indispensabile un'altra cosa, qualunque sia la finalità che devono avere questi tre aeroporti della Campania, credo che non possiamo più correre dietro alle bizze mutevoli degli enti locali: province e comuni dove insistono questi aeroporti, credo che la Regione debba pensare, studiare e immaginare come far diventare legge una scelta che non solo riguarda le destinazioni degli stessi aeroporti, ma come gli stessi debbano essere gestiti, perché nel momento in cui la Regione mette a disposizione ingenti risorse finanziarie, anche se provenienti da fondi europei, credo che, poi, non si possa consentire ad alcuno che queste ingenti risorse possano essere sprecate e possano, ulteriormente, danneggiare l'immagine, già non bella della nostra Regione. Credo che non possa essere più consentito quello che sta avvenendo a Salerno e che si può ripetere a Grazzanise e in un altro aeroporto: io metto i fondi, io ti faccio realizzare l'aeroporto, io dico la destinazione e poi tu, comunità locale, solo perché sul tuo territorio insiste questo aeroporto, decidi di non farlo funzionare e non possa essere più consentito che la Regione, rispetto a tutto ciò, rimanga com'è rimasta in questa occasione, caro Assessore, inerte, perché è inutile che la Regione si faccia promotrice di una concessione alla Gesac per gestire l'aeroporto di Capodichino, immaginando che la stessa possa concorrere

alla gestione dei due realizzandi aeroporti, se, poi, questo non è condiviso da forze politiche che sono dello stesso colore della Regione, ma soprattutto. Il primo punto che credo di sottoporle in maniera prioritaria è quello di immaginare se è perseguibile l'approvazione di una legge regionale o di un piano di gestione degli aeroporti regionali che possa diventare obbligatorio per gli aeroporti campani.

Questa questione, caro Assessore, fa il paio con altre due infrastrutture che io e voi stessi ritenete indispensabili per la Regione: i porti di Salerno e di Napoli.

Se per il porto di Napoli, è realizzabile quello che è scritto nella relazione, per il Porto di Salerno non c'è la possibilità di realizzare un retroporto e l'interporto di Battipaglia che deve servire anche per questa finalità, non può più avere le dimensioni immaginate. La Regione non si può far carico, contemporaneamente, di uno studio di fattibilità per la delocalizzazione del Porto di Salerno, perché così diventa una politica schizofrenica, da un lato ti dà i fondi per l'ammodernamento e l'ampliamento del Porto, dall'altro lato vado a mettere su uno studio di fattibilità per lo spostamento del Porto, senza preoccuparmi né del retroporto e né della viabilità di collegamento, questo è lo stesso ragionamento che vale per gli Aeroporti che ho detto prima, cioè, rispetto a queste strutture strategiche per l'economia, l'occupazione e lo sviluppo della nostra Regione, il governo regionale deve sforzarsi di trovare gli strumenti legislativi, di programmazione o di piano per rendere concreto e realizzabile il loro miglioramento.

Per non farla lunga e per consentire anche a chi ci ascolta di dare elementi di ulteriore riflessione a chi deve intervenire, sono del parere, che senza entrare ulteriormente nel merito della relazione di tutto il sistema trasportistico campano, di tutti i risvolti sul piano economico, sul piano occupazionale che esso comporta, mi permetto solo di segnalare che in tutti questi numerosi interventi

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

enunciati, in parte finanziati, c'è una scarsa attenzione alla viabilità regionale che spesso è stata data in gestione alle province e che nel 99% dei casi versa in condizioni di vera e propria precarietà anche di manutenzione e di segnaletica oltre che di sicurezza. Credo che questo Consiglio, recuperando la finalità per cui è stata convocata la seduta di oggi, recuperando l'elemento positivo che fa giustizia delle attenzioni e non attenzioni del Governo nazionale rispetto al problema specifico delle società collegate alla gestione dell'aeroporto di Capodichino e nello specifico all'Alitalia, quindi, recuperando la telefonata che ha ricevuto la Presidente del Consiglio, debba concludersi recuperando un giusto e corretto rapporto istituzionale, utilizzando anche le rappresentanze politiche che la nostra Regione vanta all'interno del Governo nazionale, sono per costituire una delegazione autorevole di rappresentanti del Governo regionale, di questo Consiglio che, in sinergia con i rappresentanti campani all'interno del Governo nazionale, possono chiedere e concretizzare questo incontro, per affrontare in maniera concreta e costruttiva il problema dell'Atitech in particolare, ma soprattutto il problema del trasporto aereo che interessa la nostra Regione e più in generale il Mezzogiorno. Credo che un atteggiamento di non curanza nei confronti di chi sta al Governo nazionale, di chi rappresenta la maggioranza o di chi rappresenta l'opposizione in Regione o di chi la rappresenta a livello nazionale, sia un atteggiamento che non possa aiutare né i lavoratori e i dipendenti dell'Atitech, ma non aiuta nemmeno a risolvere il problema che stiamo tentando, questo pomeriggio, di affrontare. A me pare che se riusciamo ad approvare una risoluzione di questo tipo, non abbiamo consumato inutilmente la seduta di oggi.

D'ERCOLE (AN): Ispirandomi ad un motto che spesso mi ha guidato, quello di non

aggiungere parole alle idee, sarò molto sintetico, anche per rispetto ai vari Nantes di quest'Assemblea sopravvissuti. Ho ascoltato con interesse l'Assessore Cascetta, cosa che faccio normalmente e devo dire che la sua relazione soddisfa il bisogno che giustamente il Governo ha di rappresentare quanto è stato fatto, ma non soddisfa, però, un altro aspetto, quello, cioè, di rappresentare quanto non è stato fatto e soprattutto quanto è stato fatto male. Per qualche attimo soltanto mi fermerò su questo aspetto perché dall'aspetto che ho avuto in quest'Aula, mi è apparsa una competizione verso l'attribuzione dei meriti tra Assessore e Presidente della commissione, ma questo è umano, poi l'Assessore ha detto che il PTR è sostanzialmente il piano trasporti, ne prendiamo atto, verificheremo se è così, sul PTR ho tutta un'altra opinione, storicamente. Abbiamo fatto questa riunione dei Capigruppo per chiedere di conoscere lo stato dell'arte in particolare per la materia che riguardava il trasporto aereo, è quello che sarebbe accaduto in Campania dopo il riassetto dell'Alitalia. Lei si è allargato molto di più, ha fatto bene, tutto sommato ci ha reso edotti delle situazioni delle quali, in parte, eravamo già edotti, posso dire che la sua illustrazione, in ordine agli investimenti fatti non mi ha soddisfatto perché da un lato lei cerca di dire che tutta la Regione Campania è coinvolta in questo grande movimento di assetto viario e di collegamenti, ma, poi, dall'altra, quando si parla di investimenti fatti e fattibili, ci rendiamo conto che sono tutti concentrati sull'area costiera. E' anche giusto, ci sono esigenze particolari, non lo escludo, ma nelle aree interne che lei ha richiamato nella sua relazione, ci sono le promesse, Assessore, che saranno promesse che dovranno essere mantenute, ma di qui a tempi che non sono definiti e molto subordinati, questo lo ha affermato lei Assessore, alla disponibilità dei fondi. La Circumvallazione campana, di cui lei ha parlato, è un'ipotesi che sosteniamo da tanti

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

anni, ma è un'ipotesi sulla quale puntualmente vengono meno gli impegni. Devo ricordare, lo ricordo a me stesso, ne faccio anche un demerito a chi non ha mantenuto l'impegno, l'ipotesi Contursi - Grottaminarda era stata inserita nella legge obiettivo, tra l'altro, tra le priorità, ma siamo ad oggi e facciamo ancora studi di fattibilità. Siamo un po' più avanti. Del Commissario massimo rispetto, devo dargli atto che si è impegnato notevolmente, ma i passi avanti fatti sono stati faticosi e lenti e non so quanto tempo ci vorrà ancora perché si possa cominciare ad ipotizzare l'apertura di un cantiere su tratti di strade così importanti. Dovevamo concentrare la nostra attenzione sul problema del trasporto aereo, allora, qui sono molto preoccupato ed è giusto che questo Consiglio ipotizzi di rivolgere un appello corale al Governo centrale, oltre, ovviamente, al Governo regionale che deve essere coerente con il proprio impegno e con il Consiglio, perché il trasporto aereo non è un settore nel quale la competenza regionale è prevalente. E', dunque, necessario che ci sia l'intesa con il Governo centrale. La gestione degli aeroporti, ricordo che qualche anno fa l'aeroporto di Capodichino, nonostante avessimo deciso in anni molto lontani che Grazzanise andava realizzata, ci fu qualcuno in questa Giunta, il Presidente Bassolino, che diceva che si doveva rafforzare Capodichino e fu rinforzato, dunque, c'è stato un ondeggiamento di atteggiamenti proprio rispetto alle scelte che si dovevano fare. Se si voleva realizzare Capodichino, Capodichino doveva essere perseguito con tutta la forza fin dall'inizio, Grazzanise va realizzata, credo che su questo l'impegno deve essere davvero totale di questo Consiglio regionale, bisogna trovare i fondi. Ricordo che in tempi molto lontani avevamo avuto, lo dico per ricordare un fatto storico, quando ero Assessore, avevamo avuto, da parte di un'autorevole politico americano, che, peraltro, è detentore di un monopolio dei trasporti negli Stati Uniti, la disponibilità a fare

il project financing all'aeroporto di Grazzanise, purché gli avessero dato la concessione, parliamo di 12 - 13 anni fa, siamo ad oggi, l'aeroporto di Grazzanise ha ancora un progetto in luce. Parlo di quando eravamo alle Governo regionale e c'era un Governo centrale di altro orientamento politico. L'aeroporto di Grazzanise va fatto. Lei ha detto che l'aeroporto di Pontecagnano va rinforzato, ecco, qui siamo di fronte ad un caso piuttosto singolare. Abbiamo aperto ad agosto l'aeroporto di Pontecagnano, dire che adesso deve essere rinforzato e ingrandito contraddice l'inaugurazione, non si inaugura un aeroporto perché dopo qualche mese se ne determini la necessità di ingrandirlo, allora, ingrandiamolo e poi lo apriamo quando è stato ingrandito, non so se il mio ragionamento non ha buonsenso. Immagino che l'Assessore abbia fatto dei ragionamenti che mi sfuggono in questo momento, certamente per la mia incapacità a comprendere, ma sinceramente Assessore, il suo sorriso mi dà fastidio, perché sono una persona di buonsenso. Se inauguriamo un aeroporto in pompa magna e diciamo oggi che c'è esigenza di allungare la pista, allora, perché lo avete inaugurato? Quando ci sono le negatività le scarichiamo sugli altri, quando ci sono le positività sono merito mio. Mi limito a dire, Assessore, che abbiamo ancora molta strada da fare, i trasporti non sono quell'isola felice del Governo regionale per cui è possibile dire, come ha detto il collega Rivellini, trattarsi dell'argenteria di famiglia. Ci sono molti punti oscuri nel trasporto, non sono addebiti che rivolgo alla sua persona, si tratta di dati oggettivi, lei ha esaltato la funzione ed il ruolo dell'EAV, io sono di opinione completamente opposta rispetto all'attribuzione a questo soggetto di competenze, poteri e di fondi che potrebbero essere gestiti senza un adeguato controllo. Dunque, mi sembra necessario che vi sia un continuo contatto tra Consiglio e Giunta su questi temi. Bene ha fatto il Presidente a convocare questo Consiglio. La

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrale**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

mia idea iniziale era quella di concentrare la nostra attenzione sul trasporto aereo quindi chiedo che alla fine di questo dibattito, ci possa essere un'intesa per chiedere al Governo di incontrare con una delegazione del Consiglio ad incontrare i vertici CAI per poter rappresentare a quella Società le esigenze che ha non la Regione in quanto Ente, ma questa Regione in quanto comunità di uomini e di donne che vivono in questa terra e hanno bisogno di avere un sistema di trasporto anche aereo adeguato alle esigenze.

AMATO (PD): Ci siamo resi conto tutti che questo dibattito è utile, voglio ringraziare il Presidente del Consiglio, la Conferenza dei Capigruppo per aver organizzato questo confronto, voglio ringraziare l'Assessore per averci fornito una relazione molto compiuta, articolata, ricca di dati, non è la solita ripetizione, è bene che quando si fanno le cose vengano, poi, illustrate, anche ripetute più volte, anche per fare rilievi critici, per fare pure meglio. Vorrei partire dall'intervento di Rivellini, non sono abituato a fare polemiche, anche da Capogruppo non ne ho fatto nei confronti dell'opposizione, a me è sempre interessata la risoluzione dei problemi, la produzione di questo Consiglio, a volte le polemiche bloccano il lavoro, però, alcune cose vanno chiarite, perché l'eccesso non è più tollerabile. Non si può dire che a partire dalla politica dei trasporti in questa Regione, vi sia poca autorevolezza per conferire con il Governo nazionale, anzi, in tutte le occasioni vi sono stati governi di centro – sinistra e centro – destra, questo governo regionale, a partire dalla politica dei trasporti, ha dimostrato autorevolezza, ha illustrato linee che sono servite per altre regioni e per altre parti della nostra nazione. Non si può dire che l'aumento dei viaggiatori per le autostrade del mare e quanto altro riguardo la mobilità e i trasporti sia dovuto alla globalizzazione, sto dando una risposta banale, ma la voglio dare, la globalizzazione teoricamente determina

grande movimento di viaggiatori e merce ma, poi, per l'attrazione di questi flussi occorrono infrastrutture, una politica infrastrutturale dei trasporti, quello che ci si sforza di fare in Regione Campania. Come si può fare un intervento e dire: cari lavoratori, cari cittadini, il governo nazionale ha detto che fin quando non cambiate la vostra classe dirigente, non vi darà risposte. Ritengo questo un ricatto. Berlusconi è abbastanza intelligente da non dire queste cose, dicesse ai suoi di imparare a parlare e imparare ad avere rapporti istituzionali, perché una cosa è fare la propaganda politica e altra cosa sono i rapporti istituzionali che devono essere mossi sempre e comunque nell'interesse delle nostre comunità, dei cittadini, dei lavoratori, non si può sostenere una cosa del genere e noi la rimandiamo al mittente, una volta e per sempre, facciamo le persone serie. Grazie a questa politica (si ci saranno anche dei punti critici), non partiamo da zero in questo Consiglio, abbiamo fatto nella scorsa legislatura, un lavoro con la partecipazione diretta dell'Assessore, dei dirigenti, abbiamo lavorato giorno e notte in IV Commissione per approvare, anche con il contributo dei sindacati, la legge di riforma del trasporto pubblico locale. Sono state fatte iniziative dove si è venuto ad illustrare, in particolare sul trasporto aereo e gli sforzi che si stanno facendo per realizzare una rete di trasporti in area aeroportuale in Campania. La vicenda Alitalia è l'emblema di come nell'agenda politica del Governo sia stato relegato il Mezzogiorno, è una vicenda negativa tutta meridionale, prima che nazionale, perché non si può parlare a ripetizione, la preoccupazione Malpensa e quanto altro, poi, qui, il sud è tagliato fuori, questa classe dirigente fa gli sforzi per fare queste cose, do atto al Consiglio regionale di come ha affrontato questo problema, ma poi, di queste cose non se ne parla più tant'è che c'è un'incertezza circa il destino dell'Atitech. La vicenda dell'Alitalia è

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

stata la dimostrazione di una cattiva politica. Si poteva risolvere diversamente, ma la campagna elettorale ha rovinato tutto perché l'imprenditore che ha assunto il ruolo di Primo Ministro dovrebbe dire loro cos'è il mercato, anche sulle questioni della mobilità, delle infrastrutture, sulla questione dei trasporti, invece, si è rinchiuso in una politica provinciale che, di fatto, ha tagliato fuori il Mezzogiorno. Quindi, sono le ricadute occupazionali, faccio proprie le cose che ha detto l'Assessore e che sono state ripetute dal Consigliere Errico nel suo intervento. volare alto, per quello che dobbiamo fare subito, il risultato lo abbiamo ottenuto, si deve fare questa delegazione per incontrare i vertici della nuova compagnia, dell'Alitalia, quindi, non dobbiamo mollare fino a quando non si risolve la questione dei lavoratori, ognuno deve fare la sua parte, noi, insomma, stiamo cercando di farla stamattina, in altri giorni, non daremo tregua, per quanto ci riguarda, al governo nazionale, siamo stati severi e anche rigorosi con noi stessi, quando abbiamo dovuto criticare e quando vogliamo criticare il governo locale, quindi, abbiamo abbastanza credibilità e le carte in regola per muovere le nostre critiche nei confronti del governo nazionale, ma non ci vogliamo limitare ad aprire i tavoli, le questioni, gli atti concreti per risolvere il problema, questo noi chiediamo. Sono d'accordo con il Consigliere Sommesse, ci sono stati gli sforzi anche nel trasporto pubblico locale, ci siamo impegnati, come Consiglio, nel bilancio per appostare le risorse, sono esigue le risorse nazionali, è un paradosso, più strutture facciamo, più stazioni apriamo, più serve personale, servono strumenti e risorse, quindi, rischiamo di tenere ferme le stazioni che apriamo, quindi, dobbiamo far sì che questa vicenda del trasporto pubblico locale diventi la priorità nella nostra agenda nei lavori del Consiglio, anche su questo dobbiamo rivendicare le risorse dovute dal governo nazionale,

dobbiamo insistere, non so com'è la vicenda del federalismo fiscale, se il sistema dei trasporti locali rientri nelle priorità dei servizi del federalismo per la rimessa delle opportune risorse, se non otteniamo questo, è una sconfitta nazionale, è una sconfitta per il Mezzogiorno.

Si parla troppo di questo federalismo fiscale, Tremonti ha detto che rimanderà ai decreti attuativi la posta delle risorse, quindi, la solita scatola cinese che, poi, non ti portano da nessuna parte. Nelle aziende di trasporto serve una grande operazione di innovazione di risorse umane, senza mortificare nessuna delle maestranze anziane, ma a noi serve, nel sistema dei trasporti, un ingresso di giovani, tecnici, ingegneri, operatori. Nuove assunzioni è qui voglio ricordare che c'è stata una norma del Consiglio regionale che abbiamo approvato nella Finanziaria scorsa, che prevede di procedere, per il trasporto, per assunzione per bando pubblico. Su questo, insomma, dobbiamo concretizzare perché, veramente, non è un fatto di utilità, ma un fatto di necessità. Altra cosa che vorrei dire è sulla questione dei collegamenti con le isole, pure qui è inutile fare propaganda, abbiamo approvato una risoluzione come Consiglio regionale per la società regionale del trasporto, quindi, per acquisire la Caremar, ora sento dall'Assessore che il Governo avrebbe cambiato idea, se ha cambiato idea significa che vuole rigenerare, riorganizzare questo settore, però, a me non interessa tanto dire il particolare, basta che vi sia per il trasporto di collegamento, in concorrenza con i privati, proprio per dare lo stimolo, anche di calmierazione delle tariffe, vi sia la società pubblica. Ultima cosa che volevo dire, Assessore, sono autore di un'interpellanza che non interessa non lei o il Governo regionale, ma noi possiamo perché abbiamo dato prova di serietà su questi fatti, infatti, mi riferisco alla sicurezza sul lavoro. Mi riferisco anche al capitolato d'appalto (portualità) che la Regione

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

ha fatto, guardando all'aspetto della sicurezza sul lavoro che toglie gli appalti se queste ditte appaltatrici non assicurano strumenti, prevenzione e quanto altro per la sicurezza sul lavoro. E' accaduto in Ferrovia che sono morti per questioni banali, è morta una persona per aver preso corrente ad alta tensione. Cozzolino è morto qualche mese fa e poi a seguito, sempre alle dipendenze di una ditta appaltatrice, Umberto Gambirini, sono due giovani che stavano lì per lavorare, invece, di trovare la certezza nell'avvenire hanno trovato la morte, questo è gravissimo. La prego, Assessore, lo dico al Presidente della Regione, all'Assessore Gabriele, di intervenire, di verificare, non è un compito che riguarda direttamente noi, ma noi siamo qui a governare questo territorio, di verificare con i capitolati se queste ditte che non fanno il loro dovere per garantire la sicurezza dei lavoratori, vi sia l'intervento amministrativo anche della rescissione dei contratti, perché dobbiamo dare dei segnali forti, perché non è possibile che mentre si realizzano moderne infrastrutture, vi sia un grande lavoro, poi muoiono operai e tecnici sui posti di lavoro. Termino il mio intervento, chiedo scusa se mi sono dilungato, esprimendo ancora una volta l'accordo per la relazione, sono d'accordo di stendere un documento finale di questa riunione che evidenzia le questioni che sono soprattutto nel trasporto aereo e di Atitech, si collega al risultato che abbiamo ottenuto oggi, il Presidente ci ha riferito di questo incontro, prima tecnico e poi magari più istituzionale e politico a Roma su sui vertici della nuova compagnia aerea, quindi, su questo dico che come gruppo, come Partito Democratico, siamo a lavorare per dare il nostro contributo.

MOCERINO (UDC): Grazie Presidente! L'ultimo rapporto sulla mobilità in Campania fornisce dei dati fin troppo confortanti circa i progressi ottenuti nella Regione stessa, a partire dal 2000, nell'intero comparto dei trasporti. Il resoconto sommario di questo

rapporto evidenzia un avvenuto potenziamento delle infrastrutture e servizi, rispondente all'esponenziale moltiplicarsi degli spostamenti di merce e di persone registratosi proprio a partire dall'anno 2000, un potenziamento significativo delle strade e delle autostrade, uno sviluppo consistente dei porti di Salerno e di Napoli, oltre al rilancio dei porti turistici. Questo rapporto, inoltre, indica lo sviluppo degli interporti di Nola e Mariglianese - Maddaloni, per non parlare dei positivi risultati dell'aeroporto di Capodichino e dei progetti di Napoli - Grazzanise e Pontecagnano. Se in linea di massima le politiche per la mobilità sono tradizionalmente orientate dall'offerta infrastrutturale, perché l'attenzione si concentra sempre sulle infrastrutture nuove e grandi e anche perché è più facile avere l'attenzione dei media quando si propone di costruire una nuova autostrada o una nuova ferrovia, tutto ciò però non avviene quando al contrario si prevede di far funzionare meglio le strade e le ferrovie che già esistono. E' vero che in questo stesso progresso di cui vi è ampia documentazione nel rapporto citato, molto avrebbero contato proprio i servizi offerti, dai nuovi collegamenti ferroviari, marittimi e aerei al potenziamento di quelli esistenti, oltre a tutto il resto. Questa ottimistica relazione circa la relazione dell'intero comparto dei trasporti regionali trovava suoi punti di forza anche nelle notevoli positività riscontrate sul piano dell'occupazione nell'industria collegata e delle sue filiere. Tuttavia, alla luce delle motivazioni che hanno reso inderogabile questa seduta di arcaicissimo regionale, quanto innanzi asserito purtroppo trova conferma solo sulla carta. La realtà è ben lontana da questo rapporto che sembra essere la fotografia dell'esistente e di questo ce ne dà conferma la stessa Presidente Leonardo che ha avuto il coraggio di criticare e mettere in luce i gravissimi problemi legati al tema del trasporto in Campania volendo fortemente la

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrare**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

convocazione di questo Consiglio monotematico. Tutti, credo, siamo d'accordo nel ritenere che i trasporti non solo rappresentino un volano per lo sviluppo ma sicuramente è uno dei settori più influenti dell'economia in una realtà territoriale regionale come quella della Campania, perché generatore di occupazione e di ricchezza, oltre che sede di intense relazioni tra e con le imprese. Quello che registriamo oggi, nell'intero comparto, è un'emergenza generalizzata, che investe l'intera economia campana, che non può essere risolta analizzando dei semplici dati, ma sarebbe opportuno, invece, analizzare ogni complessità e problematica riscontrata, provvedere ad una verifica tra le parti interessate nella risoluzione di quanto non risulta efficace e valido per il comparto stesso. Emblematica è, dunque, non solo la problematica aeroportuale legata a quello che è stato definito "malpensacentrismo" ma anche la gravissima situazione in cui versa il trasporto marittimo campano e qui vorrei soffermare un po' più a lungo il mio intervento. Le amministrazioni comunali di Ischia, Capri e Procida hanno più volte sollecitato l'intervento della Regione, da un lato sull'annosa questione Caremar e dall'altro, visti gli ultimi avvenimenti, sul ruolo occupato dalle compagnie marittime private, operanti nel Golfo di Napoli ed aderenti all'Acam, compagnie che, tra l'altro, nello scorso mese di dicembre e il 10 gennaio, hanno attuato una vera e propria serrata sospendendo i collegamenti. Queste Amministrazioni comunali sono le stesse che con più atti deliberativi hanno denunciato l'esistenza di un vero e proprio cartello nel Golfo di Napoli, operato, appunto, dall'Acap e che hanno trovato ragione nell'azione intrapresa dall'autorità garante della concorrenza e del mercato, autorità che lo stesso mese di novembre ha aperto l'istruttoria per l'accertamento di questo stato di cose.

Queste Amministrazioni sono quelle che sulla questione Caremar hanno voluto vederci chiaro, che hanno più volte avuto incontri in Regione con i responsabili del caso, sono le stesse che dal 2006 stanno denunciando l'incongruità di una pianificazione dei trasporti che la Regione pare non vuole modificare, rispetto alle reali esigenze di mobilità dei cittadini delle isole e dei pendolari. Sono le stesse che dovrebbero sedere ai tavoli della concertazione, delle cui istanze dovrebbero tenere conto verso l'Assessorato ai trasporti, quando si pianificano orari, percorrenze e tipologie di corse per rituali o con obbligo di servizio pubblico e che continuano ad essere dimenticate.

Esse hanno già dato invito a tutto quanto è nelle loro competenze, affinché si trovasse una soluzione, dopo aver sollecitato gli organi di Governo nazionale e regionale, stanchi ed esasperati hanno, infine, intrapreso le vie legali per un'azione di responsabilità non solo nei confronti di coloro i quali hanno tenuto in ostaggio le comunità isolate con la sospensione dei collegamenti, ma, purtroppo, anche nei confronti della Regione stessa. Ci sono responsabili di inadempienze, oltre che di ritardi sulle azioni che è tenuto ad intraprendere, in casi di emergenza, come quelli perpetratesi nel mese di dicembre e poi di nuovo il 10 gennaio. Mentre si discute sulla nascita della Caremar, la Regione mantiene ancora in piedi un sistema di trasporto pubblico del Golfo di Napoli in cui il vettore privato opera ancora senza specifici atti contrattuali e sono sulla scorta di un accordo con la Regione, mentre l'Assessore Cascetta cerca di risolvere il problema dello sgravio contributivo che il Governo sembra non voler concedere alle compagnie Acam, le comunità delle isole, per il mezzo dei loro rappresentanti politico - amministrativi, danno vita ad azioni di responsabilità nei confronti di un'Amministrazione regionale che poteva evitare tutto questo ma che ha, invece, pensato

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

a scrivere un rapporto contestato dai fatti. Mentre da un lato si porge la mano agli armatori privati del Golfo di Napoli, le comunità locali ne chiedono la precettazione, non vedendo azioni coerenti ed atte ad assicurare una loro esigibilità ad importanti diritti costituzionali, quali quello alla mobilità, alla salute, allo studio e al lavoro. Pare che per questo Governo regionale il servizio pubblico sia considerato un costo sociale da accollare alla collettività, mentre le attività più remunerative dei trasporti vengono messe su un piatto d'argento a disposizione dei gruppi industriali privati. I processi di liberalizzazione in atto nel settore, peraltro, nella loro attuazione hanno anticipato e anche stravolto le indicazioni stesse delle direttive europee, generando, quindi, una condizione di svantaggio rispetto alle imprese private operanti nel Golfo di Napoli. Tale situazione non tiene conto che le aziende private restano le uniche nel mercato marittimo campano e non accettano un'eventuale concorrenza sullo stesso piano. Su tale problematica, quindi, a nostro avviso, non basta solo rivendicare un sistema di regole che impedisca le gravissime ricadute conseguenti al dumping sociale che ne potrebbe scaturire, specie in termini di disoccupazione laddove, come lo stesso Cascetta ricorda, il settore trasporti in Campania continua a rappresentare il 7% dell'occupazione regionale. Servono, a nostro avviso, azioni forti come quelle intraprese dall'Amministrazione locale delle isole che, parlando di vero progresso, su questi problemi hanno dimostrato di essere molto più avanti della Regione Campania, la quale crede che sia sufficiente affrontare tali problematiche, apparentemente, solo con molti numeri ed annunci inutili. Concludo dicendo che diventa, dunque, fondamentale invertire la tendenza finora percorsa per riportare dentro l'alveo del controllo pubblico l'intero settore del trasporto pubblico, sia quello locale, sia quello ferroviario, aereo e navale affinché al centro

dell'effettiva erogazione di tali servizi ci sia la garanzia per i cittadini di una mobilità sostenibile sul piano ambientale ed equa sul piano sociale. Grazie!

MARRAZZO N. (IDV): Stamattina, quando è iniziata la discussione, francamente mi sembrava un po' strano tutta questa vicenda. Quasi come se noi Capigruppo chiedevamo una seduta monotematica sui trasporti, per tirarcene fuori, invece, bene abbiamo fatto a stare qua e dibattere, anche perché ritengo che questa è l'occasione soprattutto per discutere della filosofia dei trasporti che è stata messa in campo dalla Regione Campania.

La mobilità sul territorio, ricordo a me stesso, è un diritto sancito dalla Costituzione, e su questo tema penso anche che abbiamo avuto un ottimo interlocutore nell'Assessore regionale Cascetta. Siamo arrivati addirittura al punto che il Consigliere Rivellini lo definisce il minor male possibile di questa Giunta e sappiamo che i giudizi del Consigliere Rivellini sono spesso taglienti e sopra le righe, ergo avere un giudizio di questo tipo fa onore all'Assessore Cascetta e anche al Presidente della Commissione Trasporti. L'importanza del tema dell'odierna seduta deriva anche da una considerazione che ebbe modo di fare lo stesso Assessore quando ci fu la discussione sul federalismo organizzato dal suo collega al Bilancio, il prof. Mariano D'Antonio; e cioè che oggi c'è la necessità di inserire nell'agenda del Governo i trasporti nei livelli essenziali, nell'ambito della stessa politica del federalismo. Tornando alla Campania, andiamo a vedere dove maggiormente incidiamo. La politica messa su da questa regione come fiore all'occhiello di questa Governo regionale, ed io, inoltre, vorrei aggiungere che la vera intuizione è stata quella di aver immaginato, 8 anni fa, presumo, di creare una mobilità sostenibile, attraverso lo sviluppo del ferro, da qui il potenziamento dei lavori della metropolitana, per tutto quello che è l'area metropolitana. Ma, soprattutto, ritengo

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrare**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

fondamentale l'intuizione della "metropolitana leggera", nel momento in cui il governo ha messo in campo il progetto dell'alta velocità e dell'alta capacità. Siamo stati interlocutori validi rispetto ad una grande idea e rispetto alla mobilità passeggeri, devo complimentarmi per l'intuizione della metropolitana leggera che mette in correlazione una forte conurbazione, qual è quella della Provincia di Napoli, utilizzando delle linee che, viceversa, sarebbero state dimesse facendo nascere erba al posto dei binari. Diciamo, dunque, che c'è stato qualcuno, dando a Cesare quel che è di Cesare, che ha avuto l'intuizione di costruire, con queste linee che sarebbero andate dismesse, un anello di mobilità sostenibile, perché, certamente, il trasporto su ferro ha una sostenibilità ambientale notevolmente superiore a quello che è il trasporto su gomma. Mentre tutto questo va avanti, mentre costruiamo stazioni, rete ferroviaria, abbiamo una necessità, cioè, quella della gestione ordinaria. Abbiamo operato variazioni di bilancio; molto spesso il Consiglio è stato costretto ad intervenire, il problema non è tanto quello di dare risorse per ulteriori investimenti, ma dare risorse affinché gli investimenti che sono stati fatti, vadano a regime. Che noi creiamo un'altra stazione e poi non abbiamo nemmeno l'omino che la apre la mattina, e come se avremmo fatto una grande cattedrale, dove nessuno andrà ad ascoltare la Messa. Talvolta il Consiglio viene chiamato perché c'è qualcun altro che continua a produrre, continua ad occupare territori, continua a far crescere la rete su ferro, quindi, questo ci deve preoccupare e fa bene il governo regionale, fa bene il centro – sinistra, fa bene anche la parte di centro – destra sensibile a questo ragionamento, quando si parla di inserimento, nell'ambito dei livelli essenziali dei trasporti, perché, altrimenti, e lo ribadisco, avremmo tutta una serie di ferrovie che non potremmo mai utilizzare perché non avremo i soldi per regimentarla.

Se devo fare un appunto da questo punto di vista, mi rifacendomi a quello che sollecitava prima il collega Amato, in questo settore abbiamo bisogno di personale altamente qualificato. Senza voler tagliare la testa a nessuno, ma, probabilmente, credo che il personale che è entrato nella Circumvesuviana 20 anni fa, oggi ha qualche difficoltà se non si forma, adeguatamente, a reggere il passo con le tecnologie che via via avanzano, quindi, bene ha fatto la Regione, l'anno scorso, a legiferare in materia di assunzione, attraverso pubblico concorso, affinché queste aziende che abbiamo rimesso insieme nella holding EAV, abbiano l'opportunità di essere competitivi e di offrire un servizio migliore ai cittadini. Parliamo ora dei porti, trasporto che mi ha visto, varie volte, interlocutore attento per quanto riguarda il trasporto dalla terraferma alle isole minori. Su questo punto continuo a ribadire un dato, è un diritto, da parte di un cittadino di Ischia, Capri, Procida o qualunque altra isola del nostro circondario avere la possibilità, così come ce l'ho io da Casandrino o da un altro comune di Napoli o di Salerno di muoversi liberamente sul territorio regionale e nazionale. Credo che noi, per la natura stessa della Caremar, viviamo una grande contraddizione nel Golfo di Napoli, perché da un lato abbiamo imprenditori privati, il cui primo articolo del loro statuto, è quello di creare reddito, dato che determina il fatto che in secondo luogo il pubblico non è, parte consistente della loro attenzione. Avendo la Caremar, da un lato, una gestione di tipo a piè di lista, crea una diseconomia e un alterazione della libera concorrenza all'interno del Golfo. Ho sentito, stamattina, che il Governo ha cambiato idea rispetto alla prima decisione di dare in gestione alla Regione, alle diverse regioni, l'armamento e le corse derivanti dalla Tirrenia. Anche qui devo dire che la Regione Campania è stata attenta a quelle che erano le politiche del governo e aveva esercitato un proprio diritto di prelazione. Su questo

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

immaginavamo di costruire una compagnia di navigazione del Golfo a proprietà regionale, su questo avevo, personalmente qualche perplessità perché ho sempre timore che nel pubblico si perda di vista quella che è una corretta gestione dell'azienda stessa; e immaginando, invece, un partenariato piuttosto largo, dove ci fosse stata anche la presenza del privato che potesse dare un contributo a far sì il servizio funzionasse bene senza affossarlo in termini di gestione. Uno dei grandi problemi della Caremar è che l'armamento viaggia con una quota di personale notevolmente superiore, è quello il vero momento di difficoltà. Questo vivere con una gestione che viene salvata a piè di lista, crea una difficoltà enorme, tanto è vero che oggi ci troviamo il privato ad avere un costo biglietto notevole rispetto ad altri distretti della nostra nazione, quindi, grande attenzione rispetto a questo problema. Un miglioramento dei servizi, un miglioramento dell'armamento e una vera competitività all'interno del Golfo con attenzione a quelli che sono i diritti dei cittadini delle isole non è più rinviabile. Un appunto me lo sento di fare sul Metrò del Mare. Così come ho riconosciuto la grande intuizione della metropolitana leggera, penso che l'intendimento di chi l'ha messo in campo, e cioè un alleggerimento della mobilità su gomma, pur nella bontà stessa dell'idea originale, non è stato raggiunto. L'invito da parte mia, conoscendo l'onestà intellettuale di chi ha pensato al Metrò del Mare, è quello di creare dei correttivi: fare in modo, cioè, che questa che era una brillante idea, non sia soltanto la visita delle nostre bellezze costiere. Creare dunque dei meccanismi, correttivi, e sono sicuro che chi ha pensato al Metrò del Mare abbia anche le capacità per porli in essere. Veniamo ora agli aeroporti. La cointeressenza con la politica nazionale è certamente forte ed è talmente maggiore la forza del governo nazionale su queste scelte, per cui la Regione Campania, pur dando il proprio contributo non è certamente quella che

detta la linea. Stamattina ho sentito parlare di Grazzanise come di una cosa che sta nel pensiero di qualche ottimista inguaribile, se c'è questo certamente non dipende da questo governo, ma dipende da altri livelli. Per quanto riguarda, ancora più specificamente, la linea governativa che attiene la mobilità aeroportuale, penso, e noi come partito, lo abbiamo detto in tutte le salse, che quello che è successo con l'Alitalia, che oggi viviamo sulla nostra pelle, è stata un'operazione drammatica. Penso che nessuno possa immaginare, nemmeno nell'imprenditoria privata, che nell'ambito di un gruppo si crei una bad company e la si butti sulle spalle di tutti mentre e la parte buona dell'azienda, poi, la si regali in questo modo. I dipendenti dell'Atitech pagano, oggi, le scelte scellerate che sono state fatte prima, quando è saltata la trattativa con Air France, con il governo Prodi e successivamente, la scelta peggiore di scaricare tutta la parte negativa sui cittadini e sui dipendenti dell'Atitech e regalare, invece, ad un gruppetto di amici, quel che era la parte buona dell'Alitalia. Oggi che cosa paghiamo in tutto questo? Una debolezza complessiva della politica. L'attenzione deve essere massima, perché oggi non esiste più una questione meridionale, ma una questione settentrionale, oggi parliamo dei problemi che possono avere zone di questo paese molto più ricche di noi. Mentre al nord chiudere un'azienda significa creare un grande problema, da noi chiudere o mettere in cassa integrazione aziende come Atitech e tante altre, equivale a vere e proprie mazzate letali al nostro tessuto produttivo. In alcuni casi significa azzerare completamente il reddito di famiglie che molto spesso sono monoreddito, allora, la debolezza della politica meridionale la dobbiamo mettere in campo, dobbiamo fare in modo che il governo regionale si faccia carico della costituzione di un tavolo tecnico tirando dentro anche i deputati che stanno al Parlamento, sebbene nominati e non eletti, i quali devono assumersi

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

le loro responsabilità, stare insieme a noi a sostenere un documento, una proposta per far sì che gli amici del quartierino della Cai non possono prendere solo la parte che per loro è più commerciabile. Basti vedere che hanno già venduto il 25% della nuova Cai che era vecchia parte buona dell'Alitalia e già l'hanno lucrata, allora, prendersi anche qualcosa che per il nostro territorio è indispensabile e tenuto conto che parliamo di un'azienda di grande responsabilità, non è che aggiustano le biciclette, aggiustano e fanno manutenzione di altissima professionalità e non è immaginabile che dopo un regalo di quel tipo non possiamo chiedere a questo governo, in nome di una questione meridionale tanto bistrattata e tanto dimenticata, di assumersi la responsabilità e l'onere di far sì che un'azienda di questo livello sia tenuta nella debita considerazione. Diversamente significherebbe fare un torto a decenni della nostra storia e non lo possiamo consentire. Pertanto, chiedo alla Giunta, all'Assessore Cascetta, di fare in modo che intorno ad un tavolo ci si ritrovino tutte le forze, di destra e di sinistra, perché su queste cose non c'è colore che tenga, facendo sedere anche i signori nominati perché una volta tanto, dato che loro hanno la fortuna di non dovrei chiedere il voto, facessero qualcosa.

Alle ore 15.27 assume la presidenza il Vice Presidente Gennaro Mucciolo

ERRICO (UDEUR): Contemporaneamente allo svolgimento del Consiglio che era programmato fino alle ore 15.00, sono state convocate altre commissioni e non mi pare siano state sconvocate, sia la IV, ma soprattutto la Commissione Statuto. Siccome i lavori del Consiglio si protrarranno, chiedo che vengano sconvocate le altre commissioni per consentire la partecipazione dei Consiglieri ai lavori di questo Consiglio.

PRESIDENTE: Bisogna convocare le Commissioni o posticiparle alla chiusura della seduta consiliare. Chiedo di avvisare i Presidenti di Commissioni dato che si sta facendo uno di opposizione e uno di maggioranza, a questo punto non sarà più così.

BRUSCO (MPA-NPSI): Pur non avendo letto come dovuto la relazione, questo monumento letterario e scientifico del Professore Cascetta, mi sono limitato a fare alcune considerazioni sulla base di questa lettura, ripeto, molto superficiale e molto approssimativa e quindi la prima parte di questo mio intervento lo affido alla Presidenza che a sua volta lo possa trascrivere. E' inutile leggere in un momento in cui l'Aula è così gremita, l'interesse è così alto, elevato, sarebbe proprio il caso di chiudere i battenti.

Invece, dagli interventi che ci sono stati e anche dalla lettura, come dicevo superficiale fatte alcune considerazioni mi vengono da fare. Non voglio essere polemico, però ancora una volta anche da questo quadro prospettico, non solo rispetto alle cose fatte, ma anche alle cose da fare, Assessore, devo dire che il sud della Provincia di Salerno ne esce mortificata, non voglio essere campanilistico, c'è la necessità di sottolineare certi aspetti. La inviterei, davvero, a riflettere su quello che sto dicendo, perché nel momento in cui si parla di metropolitane leggere sono anni, ci sono stati miei colleghi che l'hanno interrogato più volte, sono stato tra coloro i quali, come è noto nel 2002, attraverso un emendamento, riuscii a far accendere una voce in bilancio nazionale per sottolineare l'attenzione e la necessità di investire anche in queste aree perché da una parte si dice che le direzioni vanno verso gli attrattori culturali, naturalistici, parlo di aree che hanno queste specificità, parlo della Sicignano Lagonegro, lei più volte è venuto anche in visita. Ci fu un'intervista e lei fu molto onesto, chi ha ascoltato in maniera poco critica lei ha dato l'impressione, la sensazione, anche da grande politico che è, che lì a qualche giorno

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

avrebbero avuto inizio i lavori del recupero di quella tratta ferroviaria che è importante perché, la definisco, la via dei parchi per attraversare il Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano, raggiunge, perché va a Lagonegro, il costituendo, non credo costituito, Parco del Lagonegrese Val D'Agri e lambisce il parco successivo, quello del Pollino. E' una realtà da una grande valenza naturalistica, poteva essere anche alternativa rispetto alle strade su gomma, poteva favorire i percorsi quotidiani alternativi da parte di coloro i quali raggiungono l'università o il posto di lavoro muoversi; invece tutto questo non è stato e sembrerebbe anche da quello che mi è dato di leggere, ripeto, con le riserve che rinnovo ancora una volta perché la lettura non è stata degna di quello che lei ha scritto, ancora una volta registro con amarezza che, a proposito di metropolitane, questa realtà sembrerebbe ancora una volta cancellata dalla volontà politica del Governo regionale in materia di trasporti. Se mi sbaglio mi correggerà, poiché si parla di investimenti notevoli, si parla che quasi il 99% il 100% dei fondi straordinari regionali e anche comunitari sono stati utilizzati in questo campo, in questo settore e ci saremmo aspettati, noi di quelle aree, la dovuta attenzione, ecco perché a volte nascono questi movimenti spontanei della grande Lucania o di una nuova provincia, che io condivido, perché bisogna creare le condizioni per diventare centrali perché fino a quando si è periferia il sole non riscalda i punti più lontani e perché di questo si sta trattando. Assessore, ma non soltanto lei, il Presidente in tutte le occasioni, anche l'ex Ministro Di Pietro, lei era presente quando venne a tagliare il nastro a proposito di un tratto di strada "la bus sentina" sul quale io e anche lei, forse lei non lo sa, mi sono notevolmente speso per disinnescare da quell'incrostazione in cui era caduta con i lavori della Astaldi, riuscimmo ai livelli di competenza dell'Anas romana perché si riapprovasse un progetto di adeguamento

previo collaudo, contabilità e quant'altro, e finalmente furono ripresi furono ripresi e completati i lavori poi arrivò il bravo Di Pietro che da consumato demagogo, ricordo anche questa espressione, alla presenza di tantissimi cittadini ebbe a dire "voi non ci dovete ringraziare, ci dovete scusare", perché? Perché i ritardi erano stati così pesanti, la distrazione era stata così notevole rispetto a queste aree per cui si sentì di fare una felice battuta che gli è tornata anche utile, perché è diventata anche simpatica perché la gente risponde emotivamente a effetto come a effetto fu l'affermazione che il gravo Ministro di allora fece in quell'occasione. C'è di più, lei ha ricordato che per la Provincia di Salerno e per il sud è stato fatto tanto, lei ricorda anche e sa che la cosiddetta "cilentana" la strada a scorrimento veloce che dalle porte di Vallo, e ancora prima, conduce nel golfo di Policastro è una strada che non è nata come idea 10 anni fa, forse 30 anni fa perché li scontiamo questi ritardi pesanti, lo ricordo perché non sono più giovane come voi, ricordo l'epoca del sottosegretario Brandi, poi di Scarlato, poi dell'onorevole Conte tanto si spesero e alla fine dopo 30 anni, finalmente, sotto la Presidenza del Presidente Andria e successivamente di Villani anche li tagliaste voi, così bravi, il nastro e così in tutte le occasioni, anche in questa, Assessore, ascrivete a vostro merito questa infrastruttura come le altre che avete menzionato fra le cose da voi fatte. Ma non dimentichiamo, lei che conosce la viabilità, non solo, ma il territorio intero della provincia... per il ruolo e anche per la competenza che sta dimostrando di avere che conosce quelle aree come conosce l'intero territorio della Campania, parliamo nel caso nostro del sud della provincia di Salerno, dal Vallo del Sele fino a Sapri e fino a Casalbuono, che lì c'è bisogno perché, giorno dopo giorno, soprattutto d'estate registriamo morti e feriti gravi. C'è quel prolungamento della cosiddetta tangenziale che parte da

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

Salerno e dovrebbe quanto meno arrivare alle porte di Agropoli e tutto questo, Assessore, non lo leggo in questa sua così ricca e articolata relazione. Quando parliamo di questa celentana che arriva nel Golfo di Policastro, lei dimentica che lì nasce l'imputo perché diventa la confluenza tra la strada a scorrimento veloce che viene dall'autostrada da Padula a Sapri, al Golfo di Policastro e l'altra, la cilentana che viene da Vallo della Lucania e arriva lì, lì c'è l'imbuto, perché lì c'è tutta quella parte in senso stretto del golfo di Policastro che nei mesi estivi che dovrebbe offrire e dare ospitalità a chi presceglie quelle aree bellissime, quanto quelle della costiera Amalfitana, trova difficoltà; quanto meno c'è un handicap psicologico a prescegliere queste aree, rispetto a quelle, che sono meno inquinate di quelle. E poi c'è un problema per chiudere questo triangolo sul quale mi sto battendo da sempre. Recentemente ho fatto un convegno e ho deciso di farlo nel cuore dei comuni cilentani, Piaggine. Assessore, ecco perché non voglio parlare a vuoto per dare veramente un segnale forte, una collaborazione davvero leale e trasparente, per chiudere questo triangolo e qual è il triangolo, bisogna collegare Atena Lucana con Vallo della Lucania, perché ci sono decine e decine di comunità. Non bisogna pensare sempre e comunque, applicare perché sarebbe più di destra che di sinistra questa interpretazione, e cioè non bisogna pensare, quando si investe, ad applicare il principio costo – benefici perché se oggi lo leggiamo in maniera miope il rapporto costo benefici per realizzare questa infrastruttura questo scoraggerebbe ogni tipo di investimento. Non convengo con lei e con tutti coloro i quali ragionano con questa mentalità e con questa cultura, che è una cultura aziendalistica che afferisce al privato e non al pubblico, perché il pubblico deve dare servizi, deve mettere tutti nelle stesse pari condizioni di poter sviluppare le proprie potenzialità, mi riferisco al territorio, ma anche alle capacità di

ognuno per evitare, come spesso è diventato un ritornello, cioè la fuga dei cervelli dal Cilento, quell'area vasta e così ricca di risorse umane che da anni sono diventate una sorta di serbatoio per altre aree al servizio di altre aree che diventano sempre più ricche, mentre le nostre (quelle) diventano sempre più povere. Le raccomando questo intervento, assessore, che è importante perché da anni non si investe, da anni a questa parte voi avete avuto il grande merito, come l'ha avuto chi vi parla da una posizione molto minimale, di velocizzare, di recuperare quel tempo perduto. Veda, quando la Corte dei Conti censura chi ha preso la macchina e ha lasciato casa sua, ma prima di recarsi in Ufficio si ferma a fare una sua compromessa, ma siamo ridicoli, la Corte dei Conti dicevo dovrebbe censurare le ragioni per le quali questi ritardi si accumulano da parte della pubblica amministrazione, individuare i responsabili e cancellarli dall'elettorato passivo perché non meritano di rappresentare quelle istituzioni. Questo dovrebbe fare la Corte dei Conti, non quello che sarebbero tutti quanti in grado di fare, anche un semplice rappresentante che è iscritto all'albo dei revisori contabili, ma questa è uno sfogo che non certamente può essere riferito a questo che stiamo dicendo. Per quanto riguarda, invece, la portualità prendo atto che c'è stato un intervento massivo, anche sulle nostre coste, sulla costa intera della Provincia di Salerno, anche a sud della nostra Provincia, però, Assessore, lei deve essere, attraverso i suoi collaboratori, un po' più oculato, perché dico questo? Ne dico una, ne potrei dire altre, perché ci sono a volte amministratori locali così accattivanti, così bravi a vendere quello che non hanno, così apparentemente aperti a collaborare con i cittadini. Ebbene non è pensabile e la invito a fare una valutazione che nel 2006 lei ha finanziato per il porto di Acciaroli un intervento di circa 5 milioni di euro, sono appena iniziati i lavori, e nel 2008 c'è stato un ulteriore contributo pari a 3 milioni

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

circa di euro. Ebbene, le sembra bello, pur mantenendo immutato il numero dei posti barca si pensa di variare la strategia di quell'area dei 280 posti barca e creare uno scivolo sottostante una torre che risale al 1100 dopo Cristo di valenza culturale notevolissima, con un costo che in buona sostanza non arricchisce, non rende più ospitale quella realtà perché è un progetto approvato nel 2006. Non mi permetto di fare alcun rimprovero, ma aggiungere altri 3 milioni, capirei perché bisogna coprire la spesa di quello che si sta realizzando, allora l'avrei capito, ma qua si tratta di fare un ulteriore intervento che serve, secondo me, a deturpare la bellezza di questo bene culturale che ricade sull'area portuale e lì si prevede lo scivolo, quindi immaginate tutto quello che avverrà per soddisfare voglie di altra natura che poco hanno a che vedere con il complessivo interesse generale, perché alcuni che hanno un pontile temono, dopo tanti tentativi di vederseli privati, dopo aver fatto la storia di quella realtà nei momenti difficili avendo dato ospitalità a tanti di noi, a tanti di voi, di essere lì in un porto sicuro per coloro i quali amano lo sport di porto. Potrei portare avanti anche altre considerazioni di questo tipo, ma solo per fare da stimolo, lei ha parlato di efficienza e anche di rigore, l'altro ieri lei puntualmente ha risposto a una mia domanda a proposito, finalmente del decollo di questo gestore unico dei trasporti, perché di questo anche si tratta, lei ha citato, giustamente una legge regionale da lei proposta così ben articolata del 2002 e solo nel 2007 la Regione, voi avete dettato le linee guida per definire le competenze, i ruoli e quant'altro e la ratio di questa legge era quella di ridurre la spesa, ma non mortificare l'efficienza, anzi favorire l'efficienza. Poi nella stessa risposta, pur prendendo atto che quell'Assessore regionale è stato tra i primi delle altre province a predisporre e a preparare questo piano per poi avviare il discorso del gestore unico, ha detto anche, mi sembra, che i milioni di chilometri

che devono essere coperti dal servizio locale su gomma sale di 10 milioni nella sola provincia di Salerno, perché di quello penso che si trattasse, quindi c'è un ulteriore aggravio di spesa, e non è dimostrato che questo servizio che diventa spesso sostitutivo diventa più efficiente e risponde di più ai bisogni della gente, perché ha detto anche che in questo piano che pure rappresenta il primato per la priorità temporale nell'averlo rappresentato non tiene conto di quello che si sta realizzando, di quello che sta avvenendo a proposito dell'alta velocità, della metropolitana leggera. Mi sembra che lei facesse riferimento a una sovrapposizione tra quello che c'è e quello che si dovrebbe fare, con l'aggiunta che si prevedono altri 10 milioni di chilometri per fare che cosa, per rispondere a che cosa, per rispondere all'efficienza, al rigore, al non spreco, non mi sembra che questa sia la direzione giusta. Allora dico all'Assessore, quando e se si incontrerà con il Governo nazionale e attraverso l'Anas perché le strade regionali sono così disastrose e dissestate che, per fare una battuta, neppure il navigatore satellitare li registra. Un'attenzione, non un occhio particolare, in nome di una giustizia, di una pari opportunità, la prego di prendere in considerazione per queste aree la Sicignano Lagonegro, l'Atena-Vallo, il prolungamento della tangenziale da Pontecagnano a Vallo della Lucania e il completamento della Fondo Valle Calore. Io dico al Presidente Mucciolo che è di quell'area, perché anche quel finanziamento dove qualcuno ci "lasciò le penne" anche lì quell'intervento è parziale e è figlio di un finanziamento che risale a 30 anni fa e che oggi, certamente, si realizza per l'impulso che voi state dando però da quel momento in poi un'attenzione per completare quell'importante nodo stradale manca, non c'è segnale né rispetto al passato, né rispetto alla prospettiva che attraverso questo piano io ho avuto modo di leggere. Poi chiudo e concludo non per essere considerato demagogico, ma

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

come spesso capita le ultime parole sono quelle che lasciano di più il segno. Dobbiamo farci carico, lei nel suo bel libro, spero che non sia di sogni, ha cercato di dimostrare che se realizzato questo piano la capacità e quindi anche la forza, il lavoro, quindi occupazionale, crescerà, si eleverà notevolmente. E' bene e giusto dare speranze, perché senza la speranza la vita di ognuno di noi è una vita vegetativa, muore, però noi nel mentre vogliamo dare la speranza a chi ancora non ha un posto di lavoro, dobbiamo assicurare a chi ce l'ha che queste riforme spesso cervellotiche, spesso centralistiche che poco hanno a che fare con il quotidiano, con la sintonia con il territorio e mi riferisco agli 800 dipendenti dell'Atitech, bisogna, lo diceva qualche collega che mi ha preceduto, dobbiamo assolutamente, sotto la sua saggia guida, perché si tratta anche di competenze, lei non è un Assessore tecnico, è un Assessore tecnico e politico al tempo stesso, noi a prescindere dalle appartenenze partitiche e io per quello che rappresento e a nome dei miei colleghi mi sento di dire di cadenzare una serie di incontri per esercitare il dovuto, necessario impegno propulsivo per dare finalmente tranquillità e serenità alle 800 unità dell'Atitech che in questo momento temono di perdere il posto di lavoro.

PRESIDENTE: Dovrei dare una comunicazione per quando aggiornare le Commissioni, diciamo per le 17.15, se si stringono gli interventi ce la possiamo fare.

NOCERA (PRC): Abbiamo fatto bene, credo, nonostante qualche incertezza ad inizio di seduta, a procedere in questa utilissima discussione che dovremmo concludere per quanto attiene il punto critico di Alitalia con una forte e unitaria risoluzione di indirizzo. In questo senso ringrazio il collega D'Ercole che, ha inteso ritirare la sua iniziale proposta di rinvio e di concorrere allo sviluppo di questa discussione. La relazione che lei ha illustrato in Aula oggi, ha fornito informazioni e dati, ha contribuito a delineare il quadro d'insieme

dentro cui si è lavorato e si è programmato in questi anni e dentro il quale si intende ancora sviluppare l'impegno dei prossimi mesi, ha anche individuato i punti di maggiore difficoltà e sofferenza, da Capodichino, ai trasporti marittimi alla certezza delle risorse, soprattutto quelle del Fas. In particolare su Alitalia è utilissimo, credo che vi sia questa spinta del Consiglio regionale, si può un po' divagare, come hanno fatto alcuni interventi di esponenti dell'opposizione del centro - destra, ma resta il dato che il Governo nazionale dovrà dirci se vuole o no intervenire, dovrà dirci se vuole o no salvaguardare un'attività strategica non solo per il nostro territorio, ma per tutto il Paese, quale è quella rappresentata dalla manutenzione degli aeromobili, dovrà dirci il Governo nazionale se vuole o no preservare e rilanciare Atitech e le sue attività con il coinvolgimento di Finmeccanica, così come ipotizzato dallo stesso sottosegretario Letta nei ripetuti incontri con le parti sociali. Per questo Assessore, ritengo necessario che Consiglio e Giunta, così come hanno già detto anche altri colleghi, chiedano un incontro urgentissimo con il Governo e con il Presidente del Consiglio per verificare in un corretto rapporto istituzionale certo, ma in maniera forte e stringente questi nodi e gli impegni che su questi nodi sono stati dal Governo assunti, compreso quello che riguarda gli ammortizzatori sociali anche per i lavoratori e per le lavoratrici dell'indotto con effettive misure di sostegno al reddito. Detto e fatto questo la Regione può, a nostro giudizio, e deve fare anche passi autonomi per concorrere nelle forme migliori alla risoluzione di questa vertenza. Finora la Campania si è mossa con l'azione sua Assessore, con quella dell'Assessore Cozzolino e predisponendo anche con l'Assessore al lavoro Gabriele nel campo degli ammortizzatori sociali un piano attivo. Ma si possono ancora fare altri passi, avrebbe, ad esempio un valore simbolico molto alto acquistare una quota Atitech da parte della

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

nostra Istituzione, così come è necessario dare seguito scelte messe in finanziaria di quest'anno accogliendo un nostro emendamento di aggiungere alla costituzione dei distretti industriali tecnologico e agro alimentare anche il distretto aerospaziale con l'obiettivo di istituire il distretto industriale di lavoro e servizi di Capodichino denominato "città del volo" come ha già fatto la Regione Lazio per Fiumicino, considerato anche che nell'ambito della programmazione economica per le risorse europee e dei fondi Fas e del Paser si possono reperire adeguate risorse a realizzare questo progetto. Non c'è il tempo e devo concludere, per soffermarsi su tutti i punti da lei Assessore toccati nella relazione, ma non posso non sottolineare un apprezzamento per la sua relazione e per il lavoro fatto e programmato. Non sono tra quelli che agitano il luogo comune, che l'unica cosa positiva fatta in Campania in questi anni è stato fatto in questo comparto, mi creda Assessore non è un complimento che le fanno e il tentativo piuttosto di sminuire in questo modo la strategicità anche di quello che in questo comparto si è realizzato per lo sviluppo integrato dell'intero territorio, c'è questa eccellenza certo e ve ne sono altre, per noi è un'eccellenza il reddito di cittadinanza nel campo delle politiche sociali, è un'eccellenza l'esperimento delle scuole aperte, 500 scuole aperte il pomeriggio in tutta la Campania in un territorio così disgregato dove tanti ragazzi e tante ragazze possono avere, invece occasione di partecipazione, è un'eccellenza il piano urbanistico territoriale, ci sono tanti punti di qualità.

Su un punto della sua relazione esprimo, invece, anch'io una preoccupazione, l'utilizzo effettivo e la certezza dei fondi per le aree sottoutilizzate, utilizzati invece dal Governo per abolire l'Ici sulla prima casa che certo era un punto importante, ma non una priorità rispetto alla crisi economica e finanziaria che investe in questo momento il Paese, utilizzati

dal Governo centrale per intervenire sul dissesto finanziario del Comune di Roma e di Catania, utilizzati perfino, adesso si ipotizza, per gli ammortizzatori sociali certo necessari ma che devono essere messi a capo di altre risorse non certamente delle risorse indirizzate per il Mezzogiorno, distratti in direzione di altre destinazioni già quasi 30 miliardi di euro. Come vede, Assessore, sarà molto difficile continuare il progetto che qui lei ha descritto senza il coraggio di riaprire una questione politica, un conflitto generale sui grandi temi del Mezzogiorno del Paese, non in maniera accademica ma concrete, la questione concreta del Mezzogiorno di oggi. Questione concreta rimossa dall'ordine del giorno della politica italiana e del Governo, dove vediamo vi è semmai la questione settentrionale, anche nel centro nord hanno un reddito medio superiore a quello della Francia, a quello della Germania ed a quello della Gran Bretagna. Certamente questo è un merito per questa parte del Paese, è un fatto positivo, però va anche ricordato che questa parte del Paese tra il 2001 e oggi ha ricevuto il 70% degli investimenti pubblici e sono andati al centro nord, oltre delle polemiche che faceva qui questa mattina il collega Rivellini. Ora i Fondi europei destinati al Mezzogiorno, i Fas vengono utilizzati dal Governo nazionale di centro – destra per altri tipi di interventi. E' vero, non voglio nascondere questo aspetto, che c'è un nodo che riguarda l'immagine delle Amministrazioni locali che rischia di trasformarsi in questa fase in una difficoltà per tutto il Mezzogiorno, ma proprio le cose, come quelle discusse qui oggi testimoniano che anche da questo punto di vista si può invertire la tendenza, quando parliamo dell'alta velocità Napoli – Bari, parliamo della possibilità di modificare l'identità produttiva e sociale delle aree interne della Campania, non più estremo lembo del territorio campano, ma snodo centrale di una nuova macro area trans regionale e trans nazionale che può vedere insieme Campania,

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

Puglia, altre Regioni del nostro Paese e Paesi del bacino del Mediterraneo: è una grande opportunità. Il PIL di Paesi come Turchia e Marocco è superiore a quello dell'Italia e se prendiamo anche il Golfo Persico e il Medio Oriente c'è un mercato che è due terzi di quello cinese ed è qui che dobbiamo provare ad agire lo sviluppo dipendente a cui le classi dirigenti nazionali hanno destinato attenzione negli anni. Nel Paese, da 20 anni a questa parte il reddito procapite del Mezzogiorno è fermo al 57% di quello del centro – nord, altro che le cose che diceva il collega Rivellini, non scherziamo ad attribuire queste difficoltà a un Comune a una Regione. E' molto difficile che un Sindaco o un Presidente di Regione possano rovesciare i dati di un'economia ferma, né tanto meno rimuovere da soli i dati strutturali di uno sviluppo diseguale delineato per decenni nella storia di questo Paese. Il lavoro fatto da lei nel suo comparto, Assessore Cascetta, e quello che è stato programmato e che dovrà essere fatto nei prossimi mesi e anni può contribuire in maniera decisiva a trovare nuovi percorsi di sviluppo che in sinergia con la più ampia realtà del Mediterraneo potrebbe aiutare il Mezzogiorno d'Italia a svincolarsi dalla sua storica condizione di dipendenza economica e civile, aprendo, speriamo anche nuove strade e nuove prospettive a una politica di alternativa ed a una politica delle autonomie.

DIODATO (AN): Assessore Cascetta, senza entrare, anche per ragioni di tempo, nel merito di tutti gli aspetti che hanno riguardato la relazione che ella ha fatto pervenire al Consiglio regionale, non posso esimermi dal fare due flash in particolare, rispetto alla leggenda delle grandi capacità nel settore del trasporto su ferro e in relazione soprattutto a questa importante infrastruttura della quale si starebbe dotando la Regione Campania. Non so se lei sta facendo bene o male nel campo del trasporto su ferro, dico non lo so, perché non ho la possibilità, tranne quello che ci viene fornito in via ufficiale, di conoscere quelli che

sono gli interventi per ciò che concerne la Regione Campania. Soprattutto non so che cosa accade in relazione alla spesa di questi fondi, perché in particolare nel trasporto sul ferro che sarebbe il fiore all'occhiello di questo Governo regionale, manca del tutto l'esercizio del controllo. Credo che lei e il Presidente Bassolino in assoluta solitudine, anche se in nome e per conto della maggioranza di centro – sinistra, gestisca le risorse. Se ciò avviene attraverso una partecipata al 100% della Regione Campania quale Eav s.r.l. ciò è ancora più grave. A me non risulta che all'opposizione cui per principio democratico spetta il controllo sia stato permesso di indicare negli organismi di controllo, mi riferisco al collegio dei Sindaci, quindi sgombriamo il campo da qualsivoglia ipotesi che possa significare presenze nei Consigli di Amministrazione, questo è uno dei punti fondamentali per il rispetto che si ha della pubblica amministrazione. Apro e chiudo questa parentesi. Mentre c'è un particolare interesse nel settore del trasporto pubblico locale su ferro, questo interesse viene meno per il settore aeroportuale e per il settore marittimo perché guarda caso è quello dove maggiormente e quasi esclusivamente si estrinseca l'intervento dei privati. Su quello aeroportuale posso solo dire, per la mia esperienza e per le mie conoscenze nel passato da Consigliere comunale a Napoli che il centro – sinistra e la sinistra in particolare, fin dai tempi dell'Assessore alle Risorse Strategiche al Comune di Napoli, Roberto Barbieri, ha fatto di tutto affinché l'aeroporto di Capodichino fosse l'unico in via esclusiva ad esercitare la funzione di accoglienza dei vettori. Non c'è stata mai la possibilità di far sviluppare l'aeroporto di Grazzanise, perché se oggi noi ci trovassimo di fronte a quel progetto probabilmente non avremmo il problema dell'Atitech. Se fosse stato sviluppato questo importante AB, che all'epoca solo il Presidente Rastrelli, c'era anche il collega D'Ercole che

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

faceva parte di quella Giunta, fosse decollato questo progetto oggi non staremmo a dover elemosinare nei confronti di Cai il mantenimento di livelli occupazionali minimi. Tutto questo capita ancora perché c'è una soggezione da parte del controllo del Consiglio regionale attraverso le sue articolazioni che sono le Commissioni. In particolare la IV Commissione che si occupa di trasporti è una Commissione che è in uno stato di subordinazione e male esercita la sua funzione di controllo sulle deleghe a lei assegnate. Passo all'argomento che è il punto principale del mio intervento, quello dei trasporti marittimi. Le do atto che fin dal settembre 2006 a seguito di un documento del Consiglio regionale lei ha messo in campo un'istruttoria attraverso lo studio di fattibilità per la creazione di una società, compagnia regionale marittima. Dal settembre 2006 il Consiglio regionale si è espresso, lei ha portato avanti questo studio di fattibilità, ma siamo a 2 anni a mezzo dalla presentazione di questo studio di fattibilità che lei illustrò ai Sindaci il 17 aprile del 2007, quasi 2 anni, e ancora non c'è stato alcun significativo passo in avanti per dare certezza alle popolazioni isolate di quello che sarà il futuro dei collegamenti tra la terra ferma e le isole. Ci sono difficoltà di carattere normativo, però devo anche evidenziare che il rapporto suo in particolare e dell'Assessorato ai trasporti con i sindaci delle isole è stato un rapporto conflittuale, non è stato un rapporto di collaborazione, è stato un rapporto sbilanciato a favore del cabotaggio marittimo privato. E' stato un rapporto che non ha mai trovato un punto di mediazione, soprattutto in relazione a delle questioni che sono state, a partire dal 2006, che è stato uno dei primi momenti di forte contrasto tra le popolazioni isolate, i comuni isolani e l'armamento privato che è andato via, via aggravandosi fino all'ultima crisi della settimana scorsa. Assessore Cascetta, le do un'informazione, questa mattina c'è stata una riunione a Roma alla

quale non ho potuto partecipare dopo aver sollecitato il Ministro dei trasporti e il Presidente del Gruppo parlamentare al Senato Gasparri, alla quale hanno partecipato il Capo Dipartimento del Settore Marittimo del Ministero l'Ingegnere Fumero, il Direttore Generale del Trasporto Marittimo il Dottore Puia ed i rappresentanti dell'Acap e sembra che nei prossimi giorni nel decreto "mille proroghe" con un emendamento che è stato già presentato si sbloccherà la situazione. Però è altrettanto vero che non è possibile tenere ostaggio dell'armamento privato le popolazioni isolate. Dobbiamo intervenire in questo campo e dobbiamo intervenire perché ci troviamo, Assessore Cascetta, di fronte all'esercizio di un vero e proprio monopolio. Lo dice uno che appartiene a una parte politica che non è stalista, assistenzialista, dirigista, ha grande rispetto per l'imprenditore privato, ma ormai in questa Regione devo dire, dopo anni di esperienza il settore privato ha quasi fallito, l'hanno dimostrato anche le ultime vicende al Comune di Napoli. Gli imprenditori privati in questo settore stanno, purtroppo realizzando un cartello a discapito delle esigenze sociali e a discapito degli interessi che questa Regione deve governare che sono quelli della continuità. Nei giorni scorsi abbia affermato in un'intervista che gli imprenditori privati svolgono un servizio sociale, perché se il servizio sociale è inteso come esclusiva da parte di questi imprenditori che hanno il 70% del controllo delle rotte marittime del Golfo di Napoli, allora è un servizio sociale, se il servizio sociale viene inteso come servizio a popolazioni che non hanno alternativa per la mobilità tra le isole e la terra ferma, allora abbiamo una concezione diversa dell'interesse sociale. Le cito qualche esempio che mi ha letteralmente lasciato interdetto, lo dico anche ai colleghi, lo dico anche a qualche collega di Rifondazione Comunista, è mai possibile che, ad esempio, ciò che concerne i costi un abbonamento su mezzo veloce Sorrento -

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

Capri costi 105 €, mentre quello Napoli – Capri costa 28 €, cioè per 9 miglia marittime chi da Sorrento va a lavorare a Capri spende 105 € per un abbonamento, mentre per 18 miglia marittime Napoli – Capri, con Caremar si spendono 28 € virgola qualcosa. Questa è una prima dimostrazione di un monopolio delle rotte che noi dobbiamo contrastare, la Regione stabilisce gli orari ed è possibile che questi orari sono messi in modo tale che possono essere esercitati solamente dai privati, per cui gli isolani sono costretti a scegliere solo quel determinato mezzo senza la possibilità di avere l'alternativa. Io dico, tutto questo in considerazione anche di un fatto, che ad esempio nella sua relazione che ho letto almeno relativamente a questi punti perché poi ieri sera è arrivata via mail, insomma ho potuto leggerla questa mattina in fretta e furia, lei ha detto in una risposta al sottoscritto del 26 settembre 2006, protocollo 1660, che l'acquisizione del ramo Caremar ha delle difficoltà e si citano alcuni dati economici, il costo medio per addetto è di 57 mila 155 euro, il costo medio per miglia è di 104, 67 euro e il disavanzo è di 23 milioni 146 mila, questo l'ha detto il 26 settembre 2006, nella sua relazione può essere un refuso, però lei ha scritto che sempre in riferimento al 2005, il costo per miglia è di 125,30 euro, insomma ci stanno una ventina di euro, questo perché? Perché su questo lei gioca con la differenza tra pubblico e privato dicendo che al privato costano 86,43€ per miglia, è chiaro che sono 40 se è rapportato ai 125, ma sono appena 15 se è rapportato al dato del 2006. Allora, perché noi abbiamo la necessità di intervenire e di intervenire subito per dare risposte davvero di carattere sociale alle popolazioni isolate, ma anche per garantire lo sviluppo socio- economico così come dice anche la carta di Amsterdam? Io non so se lei ha ricevuto questa comunicazione da parte dei sindaci o da parte dell'autorità garante della concorrenza e del mercato del 1 dicembre 2008, oggetto: "Provvedimento

relativo all'avvio dell'istruttoria nei confronti delle società Ailauro S.p.a di Lauro Brusco Nalicof, Servizi Marittimi Liberi Giuffrè e Lauro S.r.l., Procida Mar, Medmar Mari S.p.a, Medmar International S.r.l., Linee Lauro S.p.a, Navigazione Libera del Golfo, Alimar, Consorzio Linee Marittime Meapolis, Metrò del Mare Scarl e Consorzio Linee Marittime Partenopee. Questo è un punto fondamentale della discussione, perché l'autorità garante della concorrenza e del mercato nella sua adunanza del 13 novembre 2008, relatore Professor Piero Barocci, quindi non solo perché si chiama come me, ma soprattutto perché è uno dei professori universitari amministrativisti con competenze per ciò che concerne il diritto marittimo tra i migliori a livello internazionale, è scritto in questa comunicazione dell'autorità garante inviata ai comuni e coloro i quali avevano a partire dal 2005, presentato questi esposti, dicevano: "viste le segnalazioni dei seguenti soggetti: Altmare, Comune di Barano di Ischia, Comune di Capri, Comune di Ischia, Federal Alberghi, etc.," che cosa dice per ciò che concerne le società private che svolgono il servizio nel Golfo di Napoli? "Alilauro S.p.a controlla la società Alilauro Druson, Alicost S.p.a, Servizi Marittimi Liberi Giuffrè e Lauro, Procida Mar, il 50% di Alilauro S.p.a mentre di Sofida che è del gruppo Dabundo Rizzo che a loro volta è detenuto per il 40% dalla società Gamba Service, una società che si occupa di pulizie e quant'altro, Medmar Navi S.p.a. per il 51% appartiene al gruppo Sofida che è il gruppo Dabundo – Rizzo, Medmar International appartiene per il 100% a Medmar S.p.a il cui capitale a sua volta è detenuto da Sofida S.p.a e da Lauro. It S.p.a, Linee Lauro appartengo a Dabundo – Rizzo e Linee Lauro S.p.a, Navigazione Libera del Golfo è del gruppo Aponte e di Apofin, Snav S.p.a e di Marinvest S.r.l a sua volta controllata dalla società Trading Project Limited, il consorzio Linee Marittime Neapolis è controllato dalla

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

Navigazione Libera del Golfo S.p.a e Snav S.p.a, Metrò del Mare Scarl è controllato da Alilauro S.p.a, Alilauro Gruson e Navigazione Libera del Golfo, il consorzio Linee Marittime Partenopee è un consorzio operante dal '98 costituito dalla società Alilauro S.p.a, Alilauro Bruson, Alicost, Navigazione Libera del Golfo, ma vi rendete conto? Vi rendete conto di quello che accade? Dice il Professore Barocci, quindi non lo dico io, ad un certo punto mi si sono intorcigliate non solo le budelle ma anche le cervelle, dice il professore Barocci: "a partire dalla 2002 la Regione Campania ha affidato la maggior parte delle tratte comprese nei servizi minimi, cioè quelli essenziali, ad un certo numero di imprese che hanno spontaneamente deciso di assumere gli obblighi di servizio pubblico a costo zero, come ha detto l'Assessore Cascetta, ovvero senza oneri economici a carico della Regione Campania, si tratta in particolare di tutte quelle che ho citato prima. In seguito, le medesime imprese insieme alla società Alimar del gruppo Aponte che opera sulla tratta Sorrento - Napoli sono diventate affidatarie anche dei servizi autorizzati, che sono offerti a condizioni di mercato, di fatto ad eccezione della società Caremar, cioè della società pubblica che opera in regime di convenzione con il Ministero dei Trasporti ed il cui ruolo si sta progressivamente ridimensionando e di alcune piccole società, la maggior parte dei servizi di trasporto marittimo nei golfi di Napoli e Sorrento, risulta offerta da impresa sostanzialmente riconducibili ad un numero ridotto di gruppi, ciascuno dei quali è specializzato su determinate rotte. Dalla documentazione disponibile risulta infatti che di norma, su ciascuna rotta operano oltre a Caremar imprese riconducibili ad un solo gruppo. Valutazioni: dall'esame dei fatti segnalati e dalla documentazione in atti, sembrano emergere elementi idonei a far presumere l'esistenza di un coordinamento tra le principali imprese che offrono il servizio di

trasporto passeggeri nei golfi di Napoli e di Salerno, suscettibili di alterare sensibilmente le condizioni di concorrenza nel mercato interessato in un contesto regolamentare che lascia comunque spazio all'adozione di condotte autonome da parte delle imprese. In particolare, il coordinamento sembra volto a ripartire tra le parti e diverse rotte, evitando così che sulla parte del mercato non gravata da obblighi di servizio pubblico, ove prestati i cosiddetti servizi autorizzati, si verifichino sovrapposizioni tra gli operatori privati. Alla luce delle considerazioni suddette appare possibile ipotizzare pertanto l'esistenza di un'intesa tra la quasi totalità degli operatori privati attivi nel mercato di servizi di collegamento marittimo nei golfi di Napoli e Salerno in violazione delle norme a tutela della concorrenza". Non è di parte perché è stata fatta dall'opposizione, all'inizio ho detto: "oggetto: Procedimento relativo all'avvio dell'istruttoria nei confronti delle società, etc.", siamo in una Nazione fortunatamente garantista eccessivamente, ma garantista. Credo che lei un minimo di esame di coscienza rispetto alla gestione delle rotte lo debba fare anche perché è del 31 dicembre, quindi in articolo mortis o in zona Cesarini, scelga lei il termine, che lei ha approvato una delibera attraverso la quale mette di nuovo a gara 4 corse doppie da e per Capri, ancora una volta dicendo nel corpo della delibera che la Caremar è in uno stato di debolezza e non è in grado di acquisire queste rotte, rinnovando quello che era stato detto 4 anni fa, se non sbaglio, quando c'è stata la prima gara. Allora, per concludere senza voler tediare ulteriormente i colleghi, il nostro scopo è ovviamente uno scopo costruttivo, non possiamo destinare tutta la nostra attenzione ai trasporti su ferro, abbiamo sicuramente l'interesse a far sì che l'amministrazione pubblica, e quindi in questo caso il Governo regionale, si interessi dei collegamenti marittimi. Questa parte politica oramai da

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

alcuni anni sta facendo un lavoro, credo in sinergia con questo Consiglio e con il Governo regionale per provare a risolvere questi problemi. Ma non vorrei che stesse avvenendo una rivoluzione copernicana che dobbiamo essere noi in esclusiva a difendere gli interessi pubblici e trovarci di fronte ad una iniziativa automa per quello che appare soprattutto dagli atti, un Governo regionale che difende gli interessi dei privati. Allora, troviamo un punto d'intesa, incontriamoci verso Procida, è la via media tra Capri e Napoli e c'è anche Ischia vicino, mettiamo in campo subito la società regionale marittima, troviamoci pronti per il primo gennaio 2010, lasciamo lavorare bene i privati, ma lasciamo lavorare i privati senza essere condizionati dal fatto, involontariamente, che trovandosi in regime di privatizzazione quasi, possano fare tutto e il contrario di tutto.

PRESIDENTE: Prima di dare la parola al Consigliere Giusto, comunico che la Commissione Statuto è stata convocata, perché i tempi previsti non sono stati osservati.

GIUSTO (SD): In questa lunga discussione sono venuti alla memoria alcuni scritti dei vecchi saggi latini, i quali hanno stigmatizzato un'espressione che qualche volta ricordo anche in quest'Aula "Video meliora proboque sed deteriora sequor", noi vediamo le cose buone però seguiamo le peggiori. E' il segno di una difficoltà che comincia ad essere ripetuta, invadente, oserei dire: "contiamo nulla, ma siamo capaci di tutto", e mi sono interrogato sul senso di questa discussione. La Presidente Lonardo aveva inteso giustamente, porre alla classe dirigente del Campania e del Mezzogiorno un quesito che rimbomba nella testa di tante persone, nella mia, che fine ha fatto il Mezzogiorno? Quali politiche nel tempo che viviamo? Ripropongono quest'antica questione. Se ne sono accorti anche i Vescovi che dopo 20 anni torneranno il 12 e il 13 con una Conferenza Episcopale sul Mezzogiorno e povertà, e dunque, vorrei che

noi tornassimo a questa questione, come l'Assemblea Legislativa più grande del Mezzogiorno.

Riaprire una discussione intelligente, moderna, che abbia prospettive di futuro sul Mezzogiorno e come le classi dirigenti, guardare gli errori che hanno commesso ieri. Riaprire la discussione sull'oggi, sul che fare, guardando luci ed ombre. I fatti che si consumano sono di fronte a noi, evidenti manifestazioni, intere popolazioni che non ce la fanno, il 2008 di colpo ha aumentato 60 milioni di persone fra i poveri, un'intera Nazione come la Spagna. Tre persone potenti nel mondo si sono incontrate sulle bioenergie e sui cereali da trasformare in carburanti e hanno determinato la guerra del pane, del riso che oggettivamente hanno determinato le condizioni di povertà in molte aree del Pianeta. Allora, come ci interroghiamo sul Mezzogiorno? Io credo che la Presidente Lonardo abbia offerto questa opportunità, poi sta a noi, al Consiglio e a chi ha voluto dare un contributo, saper cogliere questo dato per dare immediate risposte. Collegati, ma è sopportabile questa decadenza di civiltà e questa condizione di diversità per cui se capita la crisi di Alitalia, si blocca il Governo di un Paese? Ciò impone come agenda politica una forza politica come la Lega e questo Mezzogiorno che ha perso voce e dignità si vede privare per esempio, di tutti i centri di raccolta del risparmio del Mezzogiorno, il Banco di Napoli, il Banco di Roma, il Banco di Sicilia e non si solleva una voce per porre il problema di un Mezzogiorno. Il Mezzogiorno che ha appena il 57% del Pil nazionale, come ci ricordava per ultimo il collega Nocera, di qui la povertà è l'indice di occupazione, è un terzo di quello della Lombardia e di come a misure di uguale tragicità c'è una risposta che li trova un'attenzione, una concreta messa in campo di risorse e di iniziative, e qui c'è qualche voce dispersa che urla come voce che "clamas deserti". Ecco, io vorrei partire da una

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

riflessione di questa natura, ricordare poi le cose che la relazione è ampia, è complicata, che l'Assessore ha reso una normale e ordinaria relazione di appena 50 cartelle, che giustamente inquadra queste tematiche in una cornice più ampia, non poteva essere diversamente. Ora, da subito però, a quei lavoratori ATITECH che abbiamo consentito di assistere ai nostri lavori, possiamo dire concretamente come chiudiamo questa riunione? Almeno a loro, poi il politichese lo lasciamo qui, è giusto che la vicenda Alitalia si sia chiusa così? In un'attenzione tutta lombarda, con qualche punta di Roma capitale e poi non c'è più nulla per Napoli? Possiamo avere per quanti amano il Mezzogiorno, una nuova visione del bacino del Mediterraneo, di quest'area in cui si muovono milioni di uomini, di donne, di merci, di denaro nei prossimi anni, non solo India e Cina, ma Marocco e Turchia, ma i Paesi Orientali, come il nuovo nord di un mondo che diventa diverso e che non può ragionare con la testa rivolta al passato. Allora, anche qui, io non mi fermerei all'enunciazione di un tratto mininale, io dico Assessore Cascetta, spesso stiamo su punti di diversa valutazione, lei ha fatto un buon lavoro in questi 7 anni, un lavoro importante sul sistema logistico, dei trasporti, utilizzando al meglio anche le risorse europee che non era fatto praticato in questa terra, ma è sufficiente affrontare, poi tornerò, per esempio la vicenda aeroportuale con una risposta che si tutta rinchiusa su Pontecagnano e Capua o sull'indicazione di Grazianise? Badi, c'è questa decadenza di civiltà nel Mezzogiorno che è segnata anche da queste carenze infrastrutturali, di fondi che vanno per oltre il 70% al nord, di una spesa pubblica che crolla di 40 punti nel Mezzogiorno, un cittadino di Palermo per andare al Cairo, uno sputo dalla sua città deve salire a Milano e da Milano riscendere lì, ma se abbiamo questa visione del Mezzogiorno, uso un'eresia, ma perché non pensare a un HUB del Mezzogiorno, che

diventa il nuovo nord di questo bacino per le merci, per le persone, per una logistica e un trasporto aereo diverso da quello che abbiamo sognato? Io non mi accontento di allargare Capodichino, di continuare a citare nel sistema aeroportuale che già è debole rispetto al pugliese, al calabrese, altri due aeroporti che poi corrono il rischio di fare la fine di quelli di Pontecagnano, ma ci diranno: "costa troppo, le grandi compagnie non vengono", osiamo sognare e costringiamo anche il mondo a prendere atto di una cosa che si trasforma passo dopo passo e che diventi un'altra cosa. Allora, nella relazione ampia, complessa, giusta anch'io vedo che mentre la cura del ferro tra alta velocità, alta capacità, metropolitana regionale è indubitabilmente il pezzo più importante della realizzazione, non l'unico, il più importante, l'atomo intorno a cui ruota un'iniziativa di natura trasportistica su ferro. Il Resto è più in ombra. Infine mi permetterei di dire che la metropolitana regionale è una metropolitana di area vasta, dell'area metropolitana di Napoli perché questa è una Regione - Stato più grande di diversi Paesi europei e per trovarci poi una metropolitana regionale, immaginando la metropolitana di Napoli, che ha la sua fermata ad Ariano Irpino o a Grottaminarda, o ad Agropoli e Rocca di Capua diventa una pia illusione. Io ne capisco il senso, lo condivido, ma è una metropolitana non della città di Napoli, ma di un'area vasta che ruota intorno al sistema regionale a cui dovremmo fare in modo che il sistema di trasporto su gomma delle zone interne possa essere antenna di collegamento con gli altri sistemi su ferro.. Questo suonerebbe di meno come insulto a quelle aree più periferiche che potrebbero intendere male l'idea di una metropolitana regionale. Non nascondo anche i risultati e la fatica di mettere mano alla rete stradale, se parliamo di uno stato europeo, insomma, poi fermarci se facciamo l'Ofantina o no, la mettiamo in sicurezza diventa un po' piccino

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

rispetto al problema, dei grandi assi, di comunicazione che dobbiamo fare. Qualche anno fa siamo stati più di una settimana sui telegiornali nazionali, additati come il Burundi perché un po' di neve aveva bloccato la Salerno – Reggio Calabria e lì avevamo visto tragedie anche umane. Allora, investire su questa rete stradale anche fondi propri come fa la Regione e concludere, chiudere finalmente questo racconto a più capitoli, a più toni, approvato da 16 governi nazionali spero trovi la conclusione in questa legislatura. Così come penso sulla Busentina, gli sforzi sulla Napoli – Salerno, vedo anche qui, lo dico Assessore per non nascondere nulla, perché come so riconoscere la parte del bicchiere mezzo pieno, ho uno spirito critico dentro perché noi facciamo di più e meglio, vedo dunque anche il bicchiere mezzo vuoto. Il collegamento verso le aree dell'alta capacità e dell'alta velocità, a mio giudizio attraverso Avellino Valle Irno – SA e poi Napoli, lo ritengo economicamente giusto come lei ha costruito in questi anni, ma lo ritengo dal punto di vista del progetto di trasporto nella mia testa, più complicato rispetto a quello che potrebbe avvenire attraverso Monteforte, Baiano, Nola – Napoli. E' la strada nord – sud dei cosiddetti interporti, perché portarci verso un territorio che non ha la centralità dell'interporto di Nola e la prospettiva del grande aeroporto internazionale di Grazianise che poi dovrebbe essere l'aeroporto di Napoli, una sorta di Verona del sud, a mio giudizio è un po' debole la sua scelta. Anche qui capisco, ma costa 3 mila miliardi, vorrei non pormi questo problema, non se lo pone il Presidente della Consiglio quando immagina il ponte di Messina, saremmo un po' folli noi a porci limitazioni anche di pensiero. Così sulla questione della logistica e chiudo, finalmente debbo riconoscere che per lungo tempo noi abbiamo ragionato sull'asse nord – sud, non è una novità, c'era a mio giudizio una sottovalutazione e perché qui in insistere sul

Nola Battipaglia – Marcianise è un tracciato del corridoio (1) che unisce Berlino a Palermo. Ma ciò non ci consentiva di avere un'attenzione e una centralità all'Europa a 25, a quell'Europa che ha aperto verso i Balcani (corridoio VIII). Se apriamo verso i Balcani, l'Est è giusto ciò che può significare in questo territorio, è abbastanza inevitabile, io non parlo di un altro interporto ma di qualcosa che somiglia ad un interporto una stazione logistica e che cominci a caratterizzarsi come l'organizzazione di un territorio che servito bene dal trasporto su gomma, dal trasporto su ferro e messo in condizione di usare il trasporto aereo e anche marittimo, possa consentire a un'area importante che è il Sannio, è l'Irpinia di giocare un ruolo importante per il futuro. Avere un'attenzione che non si limiti però, lo dico con affetto Assessore, alla presenza in una programmazione e cioè, al ritenersi soddisfatti nel fatto che lo abbiamo detto perché se poi Ferrovie dello Stato, attraverso i suoi dirigenti ci dice che fino al 2020 non ci mette una lira, e se la progettazione esecutiva parla di un tempo di realizzazione di questo tipo cioè 20 anni c'è da preoccuparsi. I fondi del Fas ci sono stati sottratti, non voglio fare la polemica con il Polo, però i fondi che erano destinati dall'Unione Europea e dal Governo Prodi per 100 miliardi di euro, stanno partendo nella crisi globale, il Ministro Tremonti li sta utilizzando come risposta a questo modello di crisi e non siamo più ad una sottrazione di briciole, ma di centinaia di migliaia di euro che vengono sottratti all'unica speranza che ha il Mezzogiorno. Con i fondi ordinari non ci siamo, crollano gli investimenti pubblici, si perdono questi 100 miliardi di euro del Fas, allora come la realizziamo la tratta più importante della programmazione indicata da Ennio Cascetta sull'alta capacità che interconnette con l'alta velocità e cioè, su quel tratto di ferrovie che unisce appunto, via ferro la Napoli – Bari per fare di Napoli – Bari e

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

Roma il triangolo più importante dell'Europa? In una condizione dove il solo tratto di ferrovia che riguarda il territorio sannita, Apice e il territorio irpino e pugliese, Orsara, Apice e Orsara, questi pochi chilometri costano in termini di realizzazione dell'opera 5 mila miliardi delle vecchie lire, 2,5 miliardi di euro e tranne la quota messa a disposizione dalla Regione pochi Euro per realizzare questo primo progetto di fattibilità, non teniamo un euro che possa rappresentare la speranza, lo ricordava anche Vito, di questo allargamento non solo nord – sud, ma anche est – ovest per realizzare il sogno di una Campania che diventa il nord del bacino del mediterraneo. Allora, servizi efficienti, un'altra sanità, un'altra scuola, un altro modello di lavoro, un uso corretto e un'innovazione nel settore primario e nell'agricoltura, fondi della ricerca utilizzati a creare lavoro e non a disperdersi dietro progetti insignificanti metterebbero questo territorio di cui parliamo sempre male, di cui parliamo sempre come i vecchi meridionali con il cappello in mano per chiedere, chiedere per avere, noi potremmo trasformarlo in un territorio che invece forte di queste possibilità, forte di queste prospettive diventa un'altra cosa. Ecco, allora Assessore prenderei atto di questo sforzo che lei ha voluto fare sulla informazione mi permetto di rendere l'onore ad un lavoro che condivido e che saluto con favore, ma anche il dubbio, la perplessità, la criticità per stare dentro il processo con la consapevolezza che noi possiamo corrispondere a questi grandi sogni se insieme alle risorse, se insieme alle idee costruiamo anche una nuova classe dirigente.

Alle ore 16.54 assume la presidenza la Presidente Alessandrina Lonardo

ROSANIA (PRC): Signor Presidente, la ringrazio, cercherò di contenermi in tempi accettabili, vista la lunghezza della discussione

che stamattina ci ha visti impegnati, se mi consentite, vorrei anche io partire dal ringraziamento all'Assessore per l'ampiezza e completezza della relazione che ha sviluppato. Confesso che per me è un piacere sentire relazioni di questa portata in quest'Aula e devo dire che non sempre questo avviene, il che, poi, è un male, vista la possibilità di sviluppare discorsi, interventi, riflessioni di questa portata come oggi sono stati sviluppati. Rimane, per certi aspetti, forse, una sorta di malinconia, perché questo tipo di discussione, su una tematica così ampia che attiene alla mobilità nel suo complesso, perché bene ha fatto, secondo me, l'Assessore a relazionare non soltanto sulla questione del trasporto aereo, ma a relazionare sull'intera gamma della mobilità nella nostra Regione, presentando lo stato di fatto, i principi ispiratori e presentando quelle che sono le prospettive e le progettualità che ha in campo. Rimane una sorta di malinconia perché questa riflessione avviene quasi a legislazione completata. Forse se avessimo avuto modo di avere più appuntamenti nel corso di questa legislatura, questo avrebbe consentito di arricchire la riflessione dell'Assessore e al tempo stesso, a noi, di comprendere come ci si stava muovendo su un terreno così delicato, proprio per la nevralgia della mobilità che riconosco in una Regione così vasta, soprattutto così diversificata dal punto di vista orografico, urbanistico economico e sociale. Se di fronte a questa diversificazione non facciamo i conti con il discorso della mobilità, credo che facciamo un grave errore. Il mio intervento che cercherò di sviluppare in pochi minuti, potrà sembrare, allora, Assessore, un intervento di basso profilo e di carattere territorialistico, ma che in realtà si muove proprio nel solco del riconoscimento dell'importanza del fattore mobilità che viene fuori tutto dalla sua relazione e dalla condivisione, cercando, poi, di trasportarla sul terreno territoriale, provinciale, di quelle che mi è sembrato di

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

individuare come le linee ispiratrici nella sua relazione, nella sua azione in questi anni. Un primo punto che credo fondamentale e che condivido a pieno è il raccordo della politica e degli interventi sulla mobilità con lo strumento fondamentale del Governo del territorio di cui questa Regione si è dotata da poco, il PTR, in altri termini, anche quella questione che lei ha sottolineato in modo forte ed estremamente condivisibile di collocare gli interventi sulla mobilità a quelli che sono gli insediamenti previsti nel PTR è una scelta di fondo, vietare, cioè, che ci siano insediamenti sia di carattere urbano che di carattere imprenditoriale, non serviti da opportuna rete di mobilità, significa rendere interventi non incisivi sul territorio di questa Regione, ma soprattutto significa andare a rincorrere, in termini di mobilità, quegli interventi. Un secondo punto che condivido a pieno e non posso non condividere, vista la realtà territoriale dalla quale provengo, è il riequilibrio, anche attraverso la mobilità delle zone interne di questa Regione, con la conurbazione urbana, quella grande conurbazione che dal punto di vista urbanistico è una sorta di non stop di urbanizzazioni che va da Napoli – Caserta fino a Battipaglia e che significa muoversi, a mio modo di vedere, nella direzione di fare i conti con il permanere in questa Regione, come in tutto il Mezzogiorno, ancora di una polpa e di un osso, problema questo che si affronta non soltanto in termini di investimenti produttivi, in termini di investimenti sociali, ma anche attraverso un riequilibrio della mobilità, la possibilità di accedere a tutta quella grande parte dell'osso di questa Regione che è sempre più difficile raggiungere. Terzo punto che credo decisivo, anche esso è il ruolo nevralgico che lei assegna al trasporto pubblico su ferro e su gomma, ma anche, dico io e mi sembra che anche questo si legga, nel trasporto pubblico, se non collettivo, sulla via del mare e sulle vie aeree. Il decongestionamento consequenziale delle aree urbane dal traffico automobilistico, come

conseguenza di questa scelta ed ancora, come conseguenza il risparmio energetico e la tutela ambientale che ritengo siano scelte di grande principio e di grande ispirazione. La mobilità sostenibile l'ha definita lei, ritengo questa un'affermazione importantissima a cui bisognerebbe informare tutta l'azione di governo perché essa richiama direttamente quello sviluppo sostenibile a cui anche l'azione, in altri campi, dovrebbe essere sempre improntata. Mi fermo qui sulle valutazioni di carattere generale, perché ne condivido, fondamentalmente, l'ispirazione e, perché, del resto su questo terreno, ha già detto il mio capogruppo, il collega Nocera, anche rispetto alla questione dell'Atitech, quindi, non ritengo di dover aggiungere cose già dette, preferisco, invece, interloquire con l'Assessore muovendomi all'interno di questi solchi, di questi principi che egli ha sostenuto e ha messo al centro della sua azione, della sua riflessione, su questioni che vanno sul terreno provinciale, in particolare della provincia di Salerno, quindi, prendendo pochissimo tempo come da amministratore ad amministratore. Mi porto dietro questa grande maledizione di essere stato un amministratore territoriale e, quindi, mi porto dietro questo tipo di deformazione che mi porta a ragionare con altri livelli istituzionali componendomi ancora in questa veste. A partire dalla scelta, per esempio, del trasporto su ferro. Lei dice "trasporto su ferro" ragionando fino a Battipaglia, è una scelta importante, perché copre, appunto, tutta la grande conurbazione, ma rimane, però, Assessore, la grande questione di quell'area sconfinata che sta al sud di Battipaglia e che arriva fino all'estrema punta della Provincia di Salerno, quella che è caratterizzata dalla presenza di miriade di piccole realtà urbane che sempre di più sono soggette ad un processo di spopolamento. Oggi non riusciamo, in nessun modo, a rendere appetibile il permanere, all'interno di queste realtà, soprattutto nelle nuove generazioni. Si va via

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrale**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

verso i grandi centri, perché, ripeto, una cosa che forse le ho detto in un'altra occasione, forse in Commissione, quando in una di queste piccole realtà, il ragazzo o la ragazza che vuole anche andare al cinema o in discoteca, è costretto a muoversi per andare a Eboli, Battipaglia, Salerno, poi ha un problema, che l'ultimo pullman o l'ultimo treno per rientrare alle 9.00 di sera, significa, in qualche modo, penalizzare un'intera generazione, rispetto alle sue aspirazioni, rispetto alla sua voglia di vivere, significa incentivare il fatto che questi ragazzi, appena possono, trovano il modo per andare via. Oggi queste realtà, Assessore, sono aggrappate, disperatamente, al pullman sostitutivo, con tutta una serie di problemi consequenziali, è un problema che tocca non solo chi si vuole muovere per esigenze ricreative o per altre questioni, ma anche quel fenomeno ampio che è rappresentato dal pendolarato, glielo dice uno, Assessore, che per lunghi anni ha fatto il pendolare e che sulla propria pelle ha pagato che cosa significa coprire una tratta che dovrebbe essere coperta in 50 minuti in un'ora e mezza, in un'ora e tre quarti, perché, semmai, ad ogni passaggio a livello bisognava fermare e il capotreno doveva scendere per passare a vista perché il passaggio a livello non si chiudeva o perché c'era qualche altro problema su quella tratta, allora, quando si vanno a muovere anche gli orari di questi pullman sostitutivi, è diventato un dramma per tante realtà delle zone del Vallo di Diano, dell'alto Sele etc., significa penalizzare tutta una realtà, tutta una situazione sociale drammatica. Ci sono reti ferrate ridotte a lumicino, c'è la Battipaglia - Potenza che lei sa è ormai svuotata da questo elemento del pullman sostitutivo e su cui non so da quanto tempo non si interviene, anche per potenziare e c'è quella grande questione che già qualche collega di Salerno le ha posto e che fu oggetto di un'interrogazione della quale ricordo bene la risposta che lei mi diede e che riguarda, appunto, il recupero della Sicignano

- Lagonegro. Mi rendo conto che stiamo parlando di cifre enormi, però, credo che qui ci sia la scelta politica legata al riconoscimento dell'importanza, della nevralgicità della mobilità, per tante aree della nostra Regione, allora, mi rendo conto che non si può andare in una sola soluzione, ma, probabilmente, mettere mano, con più lotti, al ripristino di quella rete ferrata che, tra l'altro, ha caratteristiche anche storiche, significherebbe affrontare i problemi di tante realtà di quell'area. La metropolitana di Salerno, una grande scelta, mi pongo un problema e glielo pongo come questione forte, perché ad esso lego tante prospettive, ed è il problema del perché fermarsi alla Rechi, perché fermarsi ai confini di Salerno, perché non arrivare, con quella metropolitana, almeno fino all'aeroporto di Pontecagnano, perché, guardate, se noi vogliamo dare nevralgicità a quella struttura, si pone, inevitabilmente, il problema di fare in modo che a quell'aeroporto ci si possa arrivare e da quell'aeroporto si diparta anche una rete di mobilità che diventi centrale per lo sviluppo turistico di quelle aree, oltre che per l'attività economica. Perché fermarsi alla Rechi e non arrivare all'aeroporto? Come collegare quell'aeroporto con l'intera fascia costiera che da Pontecagnano scende giù verso Agropoli anche attraverso una metropolitana leggere a che consentirebbe di rispondere alle esigenze di sviluppo turistico di quell'area? Sulle strade, lei, giustamente, ha ricordato che finalmente si sta completando l'intervento sulla Salerno - Reggio Calabria, che è stato questo grande dramma che abbiamo vissuto in quelle aree e che ha penalizzato l'economia della nostra provincia per tanto tempo. Rimangono alcuni punti critici che non ho letto nel suo intervento e che le voglio sottoporre credendo che lei sicuramente già ci ha posto attenzione e che riguardano l'incompiuta dello svincolo di Battipaglia che io richiamo non perché sono di quell'area, ma perché lo svincolo di Battipaglia è nevralgico per uscita turistica, per andare al

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

mare, verso il Cilento, lo svincolo dedicato per l'aeroporto di Pontecagnano.

Oggi, Assessore, per andare a quell'aeroporto si esce a Battipaglia o si esce a Pontecagnano, dopodiché ci si immette sulla statale 18 facendo un'ora circa di macchina perché su quella statale incide anche il traffico del centro commerciale che sta in quella zona, diventa, quindi, improponibile non avere una soluzione di area dedicata per l'aeroporto di Pontecagnano, così come lo svincolo autostradale per quella che è una delle più grandi aree industriali del Mezzogiorno dove dovrà intervenire l'interporto di Battipaglia, il polo agroalimentare regionale e lo stesso ospedale unico di quell'area, della Valle del Sele. Se parliamo di coerenza con il PTR, cioè tra gli investimenti e la mobilità, credo che questo sia un problema che vada affrontato. Vado a chiudere rapidamente per non farla lunga, anche perché su altre cose che lei ha indicato, credo che essere perfettamente d'accordo, compresa la grande tangenziale che lei ha indicato tra Caianiello e Contursi, anche se rimane, Assessore, un punto delicato, che è quello del superamento del nodo Salerno - Fratte, dove gli interventi fatti già hanno alleggerito fortemente, ma che rappresenta, comunque, una sorta di imputo del traffico. Una volta si parlava di una viabilità che da Monte Corvino portasse sotto Pontecagnano. Sull'aeroporto mi permetto di dire che abbiamo un problema che è legato innanzitutto alla gestione di questo aeroporto, a mio avviso gestito male, ma sicuramente non possiamo permetterci il fatto di aprire e chiudere, non è un problema di brutta figura o un problema di strumentalizzazione politica, credo che dobbiamo fare i conti con il fatto che la gestione di struttura di questa importanza non può essere affidata, in qualche modo, all'improvvisazione, l'impressione esterna che posso avere, mi è sembrato, appunto, che a fronte di un impegno così grande, quello di far decollare un aeroporto, ci si sia approssimato

con un grande pressappochismo, forse un intervento, in termini diretti anche dalla Regione o di Istituzione di tavoli che consentisse di ragionare sulla gestione di quell'aeroporto, forse non sarebbe una strada sbagliata, perché continuo a vedere cose che non porterebbero a grandi soluzioni, soprattutto se condividiamo la centralità di quell'aeroporto, per lo sviluppo di quell'area, dei problemi legati alla sua viabilità dedicata etc., già li ho detti, così come penso, Assessore, che questa riproposizione forte che lei ha fatto, dell'interporto di Battipaglia è una questione sulla quale non possiamo più permetterci annunci. Da troppi anni l'economia della nostra provincia, dell'agricoltura in particolare sta aspettando questo interporto, glielo dico perché fu argomento che affrontammo il primo anno che facevo il Sindaco nella mia città nel lontano '96, già si parlava di questo interporto e lo si dava come di prossima apertura, dopo 12 anni siamo all'avvio dei lavori. Credo che bisogna fare in modo che i controlli siano tali per cui questo discorso si porti a compimento.

La portualità, Assessore, ho apprezzato moltissimo il lavoro che si sta facendo sulla portualità turistica sulle nostre coste, su tutte le coste campane, possa avere qualche perplessità sulla qualità degli interventi, ma questa non è una cosa che posso porre in capo a lei, sull'eccessivo uso del cemento, ma sicuramente c'è un'area che va da Pontecagnano fino ad Agropoli che è fortemente penalizzata dal punto di vista della portualità, sapendo che quell'area, ed è l'area in cui incide la stessa Paestum, gioca sul terreno del turismo, in particolare del turismo balneare gran parte delle sue opportunità. Credo che in coerenza con gli strumenti urbanistici che in quelle aree si sono dati i Comuni, ragionare di portualità diffuse turistiche, leggere, utilizzando, semmai, le stesse foci dei fiumi, senza carattere invasivo, potrebbe consentire, a queste aree, di porsi al

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

pari di sviluppo turistico che in altre zone, nella Costiera amalfitana da una parte e nel Cilento dall'altra si sta raggiungendo. Credo che questo sia un terreno sul quale andarsi a misurare così come sulla questione del porto commerciale di Salerno. Ho letto nella sua relazione, mi sembra che l'abbia riproposta anche nella sua esposizione orale, del prolungamento del molo del Porto di Salerno, questo già mi convince di più rispetto ad altre voci che ho sentito in questi anni, tipo l'isola porto che ritengo essere una sorta di assassinio dell'ambiente in quella zona, ma c'è un problema che dobbiamo affrontare, che credo sia il problema grande della portualità a Salerno ed è il problema del modo di giungere nel porto di Salerno, perché li paghiamo il fatto di essere in una zona che per essere raggiunta richiede un transito in zone urbanizzate. Credo che dobbiamo porci questo problema anche perché, come lei ha evidenziato, il rapporto Porto di Napoli – Porto di Salerno è la scelta vincente per quanto riguarda lo sviluppo delle merci nel nostro territorio, nella nostra Regione, però dobbiamo fare in modo che la raggiungibilità, la mobilità verso questi siti sia probabilmente agevole. Le ho posto alcuni problemi sui quali non pretendo neanche che mi dia delle risposte etc., ma glieli ho voluti porre proprio per sottolineare come all'interno di questo lavoro enorme, di cui le do atto e credo che sia una cosa di grandissimo rilievo che si sta facendo in questa Regione, come all'interno di questo lavoro ci siano, comunque, alcuni punti, alcune questioni che vanno ancora viste con attenzione perché, appunto, probabilmente, in questa Regione, su questo terreno, siamo partiti veramente dall'anno zero e mi rendo conto che recuperare tutto in pochi anni non è facile, ma sono convinto che dai nostri territori ci sia una grande attesa verso quello che si riuscirà a mettere in campo su questo terreno e su quello che lei riuscirà a compiere ancora in questo scorcio di legislatura. Grazie!

PRESIDENTE: Non ci sono più iscritti a parlare, chiedo all'Assessore se intende aggiungere qualche riflessione alla fine di un dibattito che ha visto partecipare tutti i gruppi politici del Consiglio regionale, partito un po' a rilento. Ci sono state perplessità, ma poi, ha avuto un grande riscontro, peraltro finisce con una risoluzione firmata da tutti i gruppi politici, che vi leggerò subito dopo le conclusioni affidate all'Assessore quindi, un risultato straordinario che, forse, ci darà la possibilità di pensare che gli incontri monotematici, anche per gli altri assessorati, non sono una cosa da non pensarci in futuro perché, danno la possibilità di interagire con le persone che gestiscono. L'Assessore ci ha fornito tante notizie che non eravamo a conoscenza, è stata una giornata positivissima.

CASCETTA Assessore ai trasporti: Vorrei, se mi consentite, iniziare questa replica esprimendo la mia più viva solidarietà al macchinista e capotreno del convoglio della Circumvesuviana che qualche minuto fa sono rimasti feriti ad un incidente a Castellammare, a seguito della caduta di un albero sul convoglio della Circumvesuviana nei pressi di Castellammare. Si è trattato di uno smottamento dovuto al maltempo di queste settimane, sono ricoverati in ospedale, il macchinista sembra sia in condizioni serie, però non ci sono, mi dicono, pericoli di vita, ma a loro, ovviamente, va il più convinto saluto, solidarietà e gli auguri di una pronta guarigione da parte mia e mi auguro vogliate associarvi in questa riflessione.

Veramente voglio ringraziare tutti voi per la giornata di oggi, è stata una giornata che definire utile è poco, utile a me. Ringrazio sia coloro che hanno espresso un ringraziamento per il lavoro fatto, per le impostazioni date in questo settore, sia gli spunti, le sollecitazioni, anche le critiche, talvolta non condivise, com'è legittimo, che in quest'Aula si sono ascoltate. Spero che la seduta di ieri, mi associò alla riflessione del Presidente Lonardo che

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

ringrazio prima di tutti perché lei ha promosso questa seduta, effettivamente, possa essere un metodo di lavoro che non riguarda solo quest'Assessorato, ma può riguardare, in modo più generale, il rapporto tra Giunta e Consiglio che tante volte in questi anni è stato oggetto di discussione e di insoddisfazione. Mi è difficile rispondere a tutti, mi è difficile sia perché ci porterebbe via troppo tempo, siamo tutti stanchi, ma l'impegno che mi sento di prendere è quello di prendere le registrazioni della seduta di oggi e di rispondere personalmente ai singoli Consiglieri, dando le risposte che possiamo dare sugli spunti che possiamo dare. Ci sono tante cose da dire, veramente è difficile sintetizzarle, però, consentitemi di fare 2 - 3 riflessioni più in generale. Molti interventi hanno riguardato la trasparenza dell'Ente Autonomo Volturno e del modo in cui vengono spese le risorse, su questo mi consento di dire che ci sono organi di vigilanza, c'è un collegio di vigilanza, c'è un collegio dei revisori dei conti, i progetti dell'Ente Autonomo Volturno sono verificati da una Commissione dell'Assessorato ai trasporti, poi, ci sono gli ordinari elementi di indagine da parte di tutte le forze politiche, però, ecco, mi sento di dire che, come per le Ferrovie dello Stato, come per altre grandi aziende che offrono servizi, dobbiamo separare la funzionalità e l'efficienza dell'azienda dalla politica. C'è un controllo, si va nelle Commissioni parlamentari, in questo caso si va nelle Commissioni regionali, dobbiamo riprendere una Commissione di verifica che avevamo annunciato in Commissione, dobbiamo riprenderla, è una nostra disattenzione nell'ambito delle cose che sono successe in questi mesi, sicuramente lo faremo, tenendo presente che il buco di 42 milioni, come ho detto anche in Commissione, vorrei che rimanesse agli atti di una seduta così importante come quella di oggi, non è un buco perché c'è stata una spesa fuori bilancio, è una mancata corresponsione di trasferimenti da

parte dello Stato, trasferimenti previsti da leggi apposite del settore che davano per certo un adeguamento dei corrispettivi per i servizi minimi, corrispettivo che dal 2000 al 2007 è rimasto bloccato. La finanziaria 2008 ha sbloccato questo corrispettivo e stiamo ripianando anche grazie al bilancio che avete approvato qualche settimana fa, questo squilibrio tra cassa e competenza, non trattasi, invece, di un disavanzo strutturale come può sembrare usando la parola "buco". Molti di voi si sono soffermati sul tema del sistema aeroportuale e sulle criticità dei collegamenti marittimi, rilevo che non a caso si tratta di due settori in cui le competenze non sono state trasferite alla Regione ed è difficile portare avanti una politica coerente quando in questi settori c'è una sovrapposizione di competenze tra stato - regione indipendentemente da chi governa a Roma tra l'altro ho lavorato con 4 Governi diversi, però è evidente che c'è un'oggettiva e maggiore difficoltà. Sugli aeroporti più in particolare, Grazzanise molti hanno detto che è un'illusione, penso di no. Penso che Grazzanise era un'aspirazione della Regione Campania e non dello Stato italiano che non l'aveva prevista in nessun documento di programmazione fino a pochi anni fa, perché era evidente, veniva visto come un aeroporto che faceva la concorrenza a Fiumicino e siccome la visione Alitalia, Fiumicino è stata sempre molto forte in tutti i partiti questo ha vanificato le istanze, ritengo legittime, della nostra Regione nella costituzione di uno scalo aeroportuale intercontinentale che doveva venire a poche decine di chilometri dal confine del Lazio. Qual è stato il punto di svolta secondo me? Aver chiarito in un documento programmatico di questa Regione e aver impegnato Gesac, non l'avrebbero fatto fare se fosse venuto un altro gestore aeroportuale, aver impegnato Gesac a delocalizzare il traffico da Napoli a Grazzanise, non aprire un altro aeroporto che si aggiungeva in competizione è un trasloco, altrimenti non ce l'avrebbero fatto

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

fare e non lo potremmo fare ancora oggi. Quindi quando sento parlare di occasione perduta e di anni di ritardo, con franchezza dico che a me sembra esattamente il contrario. Siamo stati per anni bloccati da una politica aerea nazionale che guardava solo a Fiumicino e siamo riusciti a bloccare questa situazione grazie a una visione diversa del ruolo tra Capodichino e Grazzanise. Poi che Capodichino in questi anni si sia migliorato, dico io, menomale perché i 6 milioni di persone che sono arrivati a Napoli l'anno scorso almeno arrivano in un aeroporto degno di questo nome e non in quello che era 10 anni fa. E' un investimento che paga? La risposta è sì perché Grazzanise, se come io mi auguro, si lavora al massimo della velocità sarà pronto tra 6, 7 anni e quindi 10 anni trascorsi e 6 anni si ammortizza ampiamente un investimento su Capodichino. Per quanto riguarda l'aeroporto di Pontecagnano anche qui capisco l'istanza da parte di tanti Consiglieri, soprattutto quelli della provincia di Salerno, ma di tutti di vedere un aeroporto di Pontecagnano che funzioni pienamente. Ricordo che la concessione a Pontecagnano di nuovo l'ha data il Governo a una società di gestione che è un soggetto di diritto privato, anche se ci sono delle quote da parte delle Istituzioni pubbliche, Provincia, Comune di Salerno, di Pontecagnano e altri Comuni, la Camera di Commercio di Salerno, quindi è una Società in cui c'è una parte di capitale privato e una parte significativa di capitale pubblico, è un soggetto di diritto privato, con un bilancio civilistico, non si può "espropriare" questa Società di una concessione data dal Governo per dire "devi fare altre cose". L'unica che possiamo fare e vi assicuro l'abbiamo fatto ripetutamente in questi anni è cercare di spingere questa Società di gestione a aprirsi a gestori esperti e professionali nella gestione di un aeroporto. Spesso nelle Conferenze stampa, nelle interviste di giornali ho fatto una battuta gestire un aeroporto non è come gestire una

pizzeria e sono convinto che è così, c'è bisogno di una professionalità e il modo con cui la professionalità si acquisisce è nelle competenze, è nella responsabilità dei soggetti che quella Società controlla e di cui hanno la maggioranza. Non si può, chiedere alla Regione di fare più di quello che può fare dato il ruolo istituzionale che essa ha. Per quanto riguarda i collegamenti marittimi, anche quando ho affermato che gli armatori privati svolgevano un servizio di pubblica utilità l'ho fatto in piena consapevolezza avendo loro sottoscritto degli obblighi di servizio, ripeto, a contributi zero per la Regione. Come pure ho condannato sui giornali la forma di protesta che è stata messa in campo, per me è stato sbagliato l'ho detto all'epoca e lo ripeto oggi, interrompere il servizio, proprio perché loro non vengono da un servizio surrogabile da altri proprio per questa Regione è stato sbagliato protestare ai danni dei cittadini delle isole. L'ho detto pubblicamente. Detto questo, c'è stato un comportamento non lineare da parte del Governo sui contributi, sugli sgravi fiscali. Penso, come ho detto più volte, che l'equilibrio del mercato del Golfo di Napoli possa trovarsi con una compresenza di un soggetto pubblico e di uno o più soggetti privati, quindi condivido il modello, sono convinto che noi dobbiamo, non dobbiamo fare una società pubblica, perché sarebbe paradossale avere una società pubblica regionale che agisce in concorrenza con Caremar. Caremar è un soggetto che abbiamo radiografato ai raggi x, poi dopo i numeri li do corretti, però è un soggetto che ha un margine di recupero di produttività dell'ordine del 10%, 15% e è un soggetto che per le linee che fa non ha la possibilità ancora recuperando la produttività di arrivare a un pareggio di bilancio perché svolge i servizi meno remunerativi, c'è bisogno di un controllo pubblico che è quello che oggi lo Stato dà, noi diciamo che siamo disponibili, come abbiamo gestito Circumvesuviana, come abbiamo gestito Sepsa, a prenderci i contributi ed a

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

regolare noi il rapporto con Caremar risanandola. Io sono d'accordo, per la verità già ne abbiamo parlato con il Ministro e con i suoi Dirigenti, anche ad una compartecipazione regionale negli investimenti. Il massimo della disponibilità e mi auguro che nell'ordine del giorno che state per approvare abbiamo la possibilità di affrontare oltre che il tema dell'Alitalia su cui verrò tra un minuto anche questo problema dell'assetto definitivo di Caremar dando ai parlamentari di entrambi gli schieramenti, ai Consiglieri regionali e alla Giunta regionale la possibilità di un'interlocuzione su queste linee che mi ha dato il Consiglio. Perché io non è che me le sono inventate, ci sono ordini del giorno, c'è una legge regionale che prevede la costituzione della società, io eseguo le indicazioni di politica dei trasporti del Consiglio e sono convinto che siano indicazioni sagge perché non possiamo, secondo me non è conveniente per la continuità territoriale che ci sia soltanto un mercato di armatori privati che garantisca i collegamenti alla continuità territoriale, quindi massima sinergia su questo e disponibilità anche a un investimento. C'è un altro tema che è ritornato più volte, sono il primo che vorrebbe fare più investimenti, sono il primo che vorrebbe fare più servizi di trasporto pubblico, ma secondo voi è normale è una cosa che può far piacere all'Assessore che alle 22.00 si interrompono i servizi della metropolitana e delle ferrovie? Li farei fino a l'una di notte, alle due di notte come avviene in tante altre città e capitali europee. Sono convinto che in questo settore si deve investire di più, già quest'anno il Consiglio ha fatto uno sforzo importante, penso che bisogna una volta riconosciuta la strategicità per lo sviluppo della Regione, del sistema del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico su gomma che sono una cosa sola altrimenti Unico non si spiegherebbe, una volta riconosciuta questa centralità io nel prossimo bilancio e chi verrà dopo, secondo

me, dovremo porci l'obiettivo di continuare a far crescere questo servizio e questo settore, il che significa nuovi posti di lavoro. Capisco significa formazione, abbiamo speso 25 milioni di euro del POR in corsi di formazione per i dipendenti delle aziende, bisogna fare di più, però significa anche, ce lo dobbiamo dire con franchezza, miglioramento delle efficienze, non possiamo solo aggiungere, dobbiamo risparmiare da qualche parte ed aggiungere quello che c'è da aggiungere perché le quantità e la qualità dei servizi di trasporto pubblico che possiamo e vogliamo fare non si può ricavare solo da risparmi e da efficientamenti. Questo è un settore che deve produrre decine, centinaia di nuovi posti di lavoro, può produrre centinaia di nuovi posti di lavoro e può diventare uno dei settori in cui si va fuori Regione a vincere le gare, una volta risanate le aziende, come stiamo cercando di fare e migliorato il livello di efficienza delle nostre aziende.

Per quanto riguarda la vicenda mi Alitalia anche qui ho più volte espresso la mia perplessità e come ho dato atto al Governo di una sensibilità nei confronti della Regione, anche nell'accordo del primo agosto che tutti ci auguriamo sia un accordo vincolante per entrambe le parti, quindi dovremmo tutti vigilare affinché quegli impegni vengano mantenuti. Però come do atto di questo ho espresso in più occasioni la perplessità su come è stata gestita, risolta la vicenda Alitalia nel nostro Paese. Penso che la soluzione Air France era una soluzione molto migliore di quella alla quale siamo arrivati oggi, per cui c'è anche la responsabilità dalla mia parte politica di non aver saputo chiudere quella partita quando avevamo la responsabilità di Governo, così come non si è chiusa la partita Tirrenia quando avevamo la responsabilità di Governo. Questo Governo ha chiuso la partita Alitalia, secondo me, peggio di come si poteva chiudere e rispetto alle condizioni del 2007 e dobbiamo fare di tutto per difenderci. Dico

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrale**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

solo una cosa, mi riferisco ad alcuni interventi, in particolare quello di Angelo Giusto, che sottolineava il bisogno di più collegamenti dalla Campania verso il Mediterraneo. Nella finanziaria 2007, dove furono stanziamenti 65 miliardi di euro per Fas, per, cito testualmente, infrastrutture e servizi di trasporto per il Mezzogiorno d'Italia, significa nell'intenzione del legislatore e di chi ha contribuito a quell'articolo che da quelle risorse si poteva fare la Napoli - Bari, ma si potevano mettere a gara dei contributi per Napoli - Cairo o per Palermo - Bari, anche questa possibilità non è stata attivata né dall'anno successivo del Governo Prodi, né da questo Governo, però resta ancora lì valida quella legge. Per le Regioni quel risultato, quei 65 miliardi, quella possibilità fu il risultato di una forte azione di autoconsapevolezza del Mezzogiorno, in quel periodo 8 regioni del Mezzogiorno, di centro - destra e di centro - sinistra, tutte le confederazioni sindacali, Confindustria arrivano a un documento impegnativo per lo sviluppo del Mezzogiorno ed uno dei risultati più concreti di quel lavoro, di quel momento che abbiamo lasciato trascorrere c'è sfuggito tra le dita quel momento in cui sembrava che la questione Meridionale fosse tornata al centro del dibattito politico italiano. Però i tre segretari confederali, il Presidente di Confindustria e 8 Presidenti di Regioni di centro - destra e di centro - sinistra, andarono dal Presidente del Consiglio a Palazzo Chigi a presentare un documento che prevedeva strategie fondamentali per lo sviluppo del sud, le infrastrutture, le zone franche, il sostegno alle imprese con incentivi automatici, c'era un programma di Mezzogiorno, cioè un'idea di sviluppo del Mezzogiorno che, purtroppo, non si è stati capaci di trasformare in atti conclusivi e che oggi mi sembra francamente sia abbastanza lontano dagli interessi della politica e non solo della politica del nostro Paese. La sfida che noi abbiamo sulla nostra spalle è una sfida importante. Sono convinto che noi fra

l'altro siamo la Regione che abbiamo anche la responsabilità di coordinare le Regioni italiane tutte sul tema delle infrastrutture dei trasporti e del territorio, quindi la responsabilità che io penso che noi abbiamo, io sento su di me, è quella di riorganizzare una posizione comune, una posizione indipendentemente dal colore politico delle Regioni per portare avanti un discorso che riequilibri l'attenzione sul Mezzogiorno a cominciare dal federalismo fiscale, perché è vero se non c'è il trasporto pubblico nei Lea, nei livelli essenziali, nei servizi minimi, corriamo seriamente il rischio di avere meno risorse per questo settore quando mi sembra che tutti noi oggi abbiamo convenuto che se c'è un bisogno in questo settore è quello di avere delle risorse sia per fare i tanti altri investimenti che vengono richiesti dal Consiglio individuando le priorità perché poi quel poco che abbiamo fatto in questi anni, siamo anche riusciti a farlo perché abbiamo anche scelto delle priorità. Non avremmo potuto fare tutto, siamo consapevoli, solo consapevoli che tante altre cose non si sono fatte e non si sarebbero potute fare, perché il tempo è il nostro signore e quindi possiamo solo discutere se nel tempo che abbiamo avuto abbiamo fatto tutto quello che potevamo, ma dobbiamo anche guardare al futuro e dobbiamo vedere quali sono le altre cose che andranno fatte dopo, non finisce oggi, né in questo altro anno la storia della Regione Campania, io l'augurio che mi faccio da cittadino campano è che su alcune grandi scelte prioritarie, per esempio, la Napoli - Bari, per dirne una, o l'aeroporto di Grazzanise o le altre cose che abbiamo detto oggi, ci sia un livello di condivisione tale che possano andare avanti indipendentemente dal Governo che ha la responsabilità di rappresentare i cittadini campani.

Infine, ovviamente, da la disponibilità mia personale e della Giunta regionale a partecipare a quel tavolo che viene richiesto e che io penso sia molto utile, l'interlocuzione

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

*Resoconto Integrato**VIII Legislatura**22 gennaio 2009*

con il Governo e con CAI, con la nuova Alitalia, per garantire non soltanto ad Atitech, ma direi anche alle ordini imprese dell'indotto ed ai cittadini campani e napoletani, un'attenzione che è dovuta e che rappresenta uno di quegli elementi che potrebbero finire per marginalizzare ulteriormente il nostro territorio.

Vi ringrazio per l'attenzione e auguro buon lavoro a tutti noi.

PRESIDENTE: Volevo leggere il deliberato che è stato appena approntato della votazione che c'è stata ieri a proposito della variazione della denominazione del Comune di Centola – Salerno in Centola – Palinuro che era una votazione per indicare la data del referendum e non una legge.

“Vista la proposta di legge concernente la “variazione della denominazione del Comune di Centola (Sa) in Centola – Palinuro”.

Valutata la relazione favorevole della Commissione consiliare competente che, ai sensi della legge regionale 29 ottobre 1974, N. 54, ha svolto l'esame istruttorio della proposta con la preliminare acquisizione dei prescritti pareri del Consiglio comunale di Centola del 6 novembre 2008 e del Consiglio provinciale di Salerno del 26 maggio 2008 che si allegano:

Ritenuto proponibile il progetto di legge in esame ai sensi dell'Art. 9 secondo comma della citata legge regionale N. 54 /74.

Ha deliberato nella seduta consiliare del 21 gennaio 2009, con la maggioranza assoluta dei componenti prescritta dal terzo comma dell'articolo 60 dello Statuto, l'indizione del referendum consultivo di cui al secondo comma dell'articolo 133 della Costituzione la cui data sarà fissata con decreto del Presidente della Giunta regionale a norma dell'articolo 9, terzo comma, della suddetta legge regionale N. 54 /74”.

Si è data lettura dell'avvenuta delibera, votata ieri in Aula era un atto dovuto.

Adesso passo alla lettura della risoluzione che vede la firma di tutti i rappresentanti dei gruppi

politici presenti in Consiglio regionale: “Il Consiglio regionale della Campania, in seduta monotematica tenutasi il 22 c. m., ha affrontato il tema dei trasporti in Campania e nel Mezzogiorno, con particolare riferimento alle problematiche del trasporto aereo dal sud e per il sud, a cominciare dallo scalo Napoli – Capodichino e dell'intero comparto produttivo, che vive uno stato di forte incertezza. Il Consiglio regionale della Campania ritiene indispensabile una interlocuzione con il Governo nazionale e con i vertici di CAI, che già hanno preannunciato la loro disponibilità a un incontro.

Pertanto, a voti unanimi, l'Assemblea chiede che una delegazione consiliare di maggioranza e di opposizione, unitamente a quella del Governo regionale, coinvolgendo la rappresentanza governativa nazionale campana, venga ricevuta in tempi rapidi a Palazzo Chigi per avere dal Governo risposte sul caso Alitalia ed in particolare Atitech, per affrontare in materia organica il tema dei collegamenti aerei dal sud e per il sud, per discutere sulla crisi occupazionale dello scalo di Capodichino e delle aziende sul settore che operano nella Regione Campania. La stessa delegazione, chiederà un ulteriore incontro con il Governo, per definire la problematica dei collegamenti marittimi nel Golfo di Napoli.

Il Consiglio impegna il Presidente del Consiglio regionale a porre in essere tutti i passi formali necessari allo scopo”.

Pongo in votazione la risoluzione?

DIODATO (AN): L'Assessore Cascetta ha fatto esplicito riferimento alla compartecipazione della Regione Campania...

PRESIDENTE: Quello è già stato pensato, comunque grazie.

Pongo in votazione la risoluzione.

Chi è favorevole? Chi è contrario? Chi si astiene?

Il Consiglio approva all'unanimità

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
Servizio Resoconti

Resoconto Integrato

VIII Legislatura

22 gennaio 2009

PRESIDENTE: Ringrazio davvero tutti, in particolare l'Assessore.
La seduta è tolta.

I lavori terminano alle ore 17.45

***Settore Segreteria Generale
Servizio Resoconti***

Allegato A

**DOCUMENTI ESAMINATI
NEL CORSO DELLA SEDUTA**

<<<<<<<<<<<<<<<<<<<◇>>>>>>>>>>>>>>>>>

Seduta n.173 - VIII LEGISLATURA

LAVORI DELL'ASSEMBLEA
22 Gennaio 2009
Ore 11.00 – 14.00

Ordine del giorno:

- 1) Approvazione processo verbale della seduta precedente;
- 2) Comunicazioni del Presidente;
- 3) Comunicazioni dell'Assessore Regionale ai Trasporti sulla situazione dei trasporti relativi alla regione Campania.

Napoli, 15 Gennaio 2009

F.to Il Presidente
Alessandrina Lonardo

Seduta Consiliare del 22 gennaio 2009

Elenco proposte di legge presentate:

1. "Anagrafe pubblica degli eletti. Disposizioni sulla trasparenza e l'informazione"

(Registro Generale numero 406)

Ad iniziativa del Consigliere Nicola Caputo.

Assegnata alla I Commissione consiliare per l'esame e alla II per il parere.

2. "Aggregazione del Rione Bagno al Comune di Cesa"

(Registro Generale numero 408)

Ad iniziativa del Consigliere Nicola Caputo.

Assegnata alla I Commissione consiliare per l'esame.

3. "Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 27 giugno 1987, n. 35 concernente – Piano urbanistico territoriale dell'area Sorrentino - Amalfitana"

(Registro Generale numero 411)

Ad iniziativa del Consigliere Antonio Scala.

Assegnata alla IV Commissione consiliare per l'esame ed alla VIII per il parere

4. "Rete regionale neonatologica e pediatrica"

(Registro generale numero 412)

Ad iniziativa del Consigliere Michele Caiazzo.

Assegnata alla V Commissione consiliare per l'esame.

Se non vi sono obiezioni così resta stabilito

5. "Certificazione per il miglioramento della qualità dell'intervento per i medici dell'emergenza (Pronto Soccorso – 118)"

(Registro generale numero 414)

Ad iniziativa del Consigliere Rivellini.

Assegnata alla V Commissione consiliare per l'esame.

6. "Istituzione fondo regionale antirackett"

(Registro generale numero 415)

Ad iniziativa del Consigliere Rivellini.

Assegnata alla I Commissione consiliare per l'esame, II e Commissione speciale osservatorio contro la camorra e la criminalità organizzata per il parere.

Elenco Disegni di legge presentati

1. "Disciplina del tributo speciale per il deposito in discarica dei rifiuti solidi ai sensi dell'articolo 3, commi da 24 a 40, della legge 28 dicembre 1995, n. 549"

(Registro generale numero 409)

Ad iniziativa della Giunta regionale - Assessore Mario D'Antonio.

Assegnato alla II Commissione consiliare per l'esame ed alla VII per il parere.

2. "Istituzione dell'Osservatorio regionale per la sicurezza alimentare"

Ad iniziativa della Giunta regionale - Assessore Mario D'Antonio

(Registro generale numero 410)

Assegnato alla V Commissione consiliare per l'esame, alla VIII, II e I per il parere.

***Settore Segreteria Generale
Servizio Resoconti***

Allegato B

<<<<<<<<<<<<<<<◇>>>>>>>>>>>>>>>>



Consiglio Regionale della Campania

ATTIVITA' ISPETTIVA
REG. CIP. N. 182/4/VIII LEP-RA

Risoluzione approvata all'unanimità nella seduta consiliare del 22 gennaio 2009

Il Consiglio regionale della Campania, in seduta monotematica tenutasi il 22 c.m., ha affrontato il tema di trasporti in Campania e nel Mezzogiorno, con particolare riferimento alle problematiche del trasporto aereo dal Sud e per il Sud, a cominciare dallo scalo Napoli – Capodichino e dell'intero comparto produttivo, che vive uno stato di forte incertezza.

Il Consiglio regionale della Campania ritiene indispensabile una interlocuzione con il Governo Nazionale e con i vertici di CAI, che già hanno preannunciato la loro disponibilità a un incontro.

L'Assemblea, pertanto, chiede, a voti unanimi, che una delegazione consiliare di maggioranza e di opposizione, unitamente a quella del Governo regionale, coinvolgendo la rappresentanza governativa nazionale campana, venga ricevuta in tempi rapidi a Palazzo Chigi per avere dal Governo risposte sul caso ALITALIA, e in particolare ATITECH, per affrontare in maniera organica il tema dei collegamenti aerei dal Sud e per il Sud, per discutere sulla crisi occupazionale dello scalo di Capodichino e delle aziende del settore che operano nella Regione Campania.

La stessa delegazione chiederà un ulteriore incontro con il Governo per definire la problematica dei collegamenti marittimi nel Golfo di Napoli.

Il Consiglio impegna i Presidenti del Consiglio e della Giunta regionale a porre in essere tutti i passi formali necessari allo scopo.

Firmatari

Fernando Errico (UDEUR)
Pasquale Marrazzo (Forza Italia)
Pasquale Sommesse (PD)
Pietro Ciarlo (PD)
Antonio Amato (PD)
Gerardo Rosania (PRC)
Vito Nocera (PRC)
Crescenzo Rivellini (AN)
Angelo Giusto (PD)
Mario Sena (PD)
Pietro Diodato (AN)

Francesco Manzi (IDV)
Roberto Castelluccio (FI)
Francesco D'Ercole (AN)
Fausto Corace (PSE)
Nicola Marrazzo (IDV)
Francesco Brusco
Nicola Caputo (PD)
Giuseppe Stellato (PD)