



CONSIGLIO REGIONALE DELLA PUGLIA

X LEGISLATURA

35^a SEDUTA PUBBLICA RESOCONTO STENOGRAFICO

martedì 6 settembre 2016

**Presidenza del Presidente LOIZZO
indi del Vicepresidente LONGO**

INDICE

Presidente	pag.	3	Assegnazioni alle Commissioni	pag.	5
Cordoglio per le vittime del terremoto che ha colpito l'Italia centrale il 24 agosto e solidarietà per i superstiti			Interrogazioni e mozioni presentate	»	5
Presidente	»	3	Ordine del giorno	»	6
Processo verbale	»	3	Surrogazione del consigliere regionale Guglielmo Minervini, deceduto. Convalida a consigliere del prof. Vincenzo Colonna		
Congedi	»	4	Presidente	»	7
Comunicazioni al Consiglio	»	4	Colonna	»	7
Risposte scritte alle interrogazioni	»	5	Relazione dell'assessore Giannini Giovanni sul tema: "Situazione		

del trasporto pubblico locale in Puglia: prospettive e criticità”

Presidente	pag.	9,15,34,43
Giannini, <i>assessore ai trasporti e ai lavori pubblici</i>	»	9,34
Caroppo	»	15
Zullo	»	22,29
Zinni	»	25

Di Bari	pag.	27
Trevisi	»	29

**PRESIDENZA DEL
VICEPRESIDENTE LONGO**

Damascelli	»	32
Emiliano, <i>Presidente della Giunta regionale</i>	»	38

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LOIZZO

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 13*).

(Segue inno nazionale)

Cordoglio per le vittime del terremoto che ha colpito l'Italia centrale il 24 agosto e solidarietà per i superstiti

PRESIDENTE. Prima di dare avvio ai lavori del Consiglio, desidero esprimere a nome di tutti voi e della comunità pugliese il più vivo cordoglio per la tragedia che ha colpito i Comuni dell'Italia centrale, rinnovando il compianto per le vittime e la umana solidarietà per i superstiti.

Purtroppo anche questa volta siamo dinanzi a una grande tragedia e siamo, allo stesso tempo, chiamati a interrogarci sul nesso che esiste tra l'autonoma forza devastatrice della natura e le responsabilità degli uomini e delle Istituzioni.

Ma per fortuna, in questa tragica circostanza, ci sono di conforto gli esempi della solidarietà che provengono dal Paese, l'efficienza e l'umanità della Protezione civile, dei volontari e delle Forze dell'ordine, insieme alla genuina tensione unitaria che le forze politiche hanno manifestato nel concordare tempi, modalità, qualità e quantità degli interventi per alleviare le sofferenze dei tanti cittadini superstiti.

La Puglia, come sempre, non ha mancato e non mancherà di rendersi utile e disponibile a qualsiasi impegno utile a sostegno di quelle comunità.

Con questo impegno e questa speranza, nel ribadire i sentimenti di vicinanza a quelle popolazioni, invito il Consiglio ad osservare un minuto di silenzio.

(L'Assemblea osserva un minuto di silenzio)

Processo verbale

PRESIDENTE. Do lettura del processo verbale della seduta n. 34 del 4 agosto 2016:

Presidenza del Presidente Loizzo
indi del Vicepresidente Gatta
indi del Presidente Loizzo

La seduta ha inizio alle ore 12.26.

Il Presidente ricorda commosso il consigliere Guglielmo Minervini recentemente scomparso. Ne sottolinea le qualità umane, morali e politiche e il suo impegno politico e sociale. Rivolge alla famiglia il cordoglio dell'intera Assemblea che invita ad osservare un minuto di raccoglimento (*segue un minuto di silenzio e l'applauso del Consiglio*). Il consigliere Borraccino ricorda il compagno di partito. Segue l'intervento del Presidente Emiliano che, nel corso della commemorazione, dedica a Guglielmo Minervini il disegno di legge sulla partecipazione dei cittadini all'amministrazione nella Regione Puglia, deliberato in Giunta nella giornata odierna.

Il processo verbale della seduta dell'1 agosto 2016, dato per letto, è approvato.

Hanno chiesto congedo i consiglieri Piscichio e Romano. Risultano assenti i consiglieri Bozzetti e Ventola.

Segue la lettura delle interrogazioni e di una mozione presentate.

Primo argomento in discussione il disegno di legge – testo emendato – n. 91 del 07.06.2016 “Riconoscimento di debito fuori bilancio ai sensi dell'art. 73, comma 1, lettere a) del d.lgs. 23 giugno 2011 n. 118” (con assorbimento dei ddl numeri 91 e 99 e 105/2016 e dal numero 112 al numero 126/2016). Il Presidente della I Commissione, consigliere Amati, relaziona. Segue la votazione mediante procedimento elettronico dell'articolo unico e del disegno di legge, che è approvato a maggioranza (schede n. 1 e n. 2, allegate al presente verbale e di esso facenti parte integrante).

Il Consiglio procede all'esame del:

- Disegno di legge n. 88 del 25.05.2016 "Rendiconto generale della Regione Puglia per l'esercizio finanziario 2015";

- Disegno di legge n. 140 del 21.07.2016 "Assestamento e variazione al bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2016 e pluriennale 2016-2018 della Regione Puglia".

Il consigliere Amati, Presidente della I Commissione, svolge le relazioni. Nella discussione generale, unica per entrambi i disegni di legge, intervengono i consiglieri Caroppo (*sostituzione alla Presidenza del Presidente Loizzo con il Vicepresidente Gatta*), Franzoso, De Leonardis, Zullo, Mazzarano (*sostituzione alla Presidenza del Vicepresidente Gatta con il Presidente Loizzo*), Congedo, Casili, Laricchia, Damascelli. Segue la replica dell'assessore Piemontese. (*Si chiude il termine per la presentazione degli emendamenti*). Il Presidente sospende la seduta per consentire agli uffici la refertazione degli emendamenti presentati e la relativa riproduzione.

La seduta, sospesa alle ore 15.04, riprende alle ore 17.48.

Il Consiglio procede all'esame articolato del ddl "Rendiconto generale della Regione Puglia per l'esercizio finanziario 2015" (gli articoli vengono votati mediante procedimento elettronico. Il risultato delle votazioni si evince dalle schede dal n. 3 al n. 13, allegata al presente verbale di cui costituiscono parte integrante). Al termine, il Presidente pone in votazione mediante procedimento elettronico il disegno di legge che è approvato a maggioranza assoluta dei componenti il Consiglio con 26 voti a favore, come da scheda n. 14, allegata al presente verbale e di esso facente parte integrante. L'assessore Piemontese chiede che la legge sia dichiarata urgente. La richiesta, posta ai voti, è approvata a maggioranza con il voto contrario del consigliere Damascelli e l'astensione del Gruppo M5S.

Segue l'esame articolato del ddl "Assestamento e variazione al bilancio previsione per

l'esercizio finanziario 2016 e pluriennale 2016-2018 della Regione Puglia" (gli articoli e gli emendamenti vengono votati mediante procedimento elettronico. Il risultato delle votazioni si evince dalle schede dal n. 15 al n. 57, allegata al presente verbale di cui costituiscono parte integrante). Al termine, il Presidente pone in votazione mediante procedimento elettronico il disegno di legge che è approvato a maggioranza assoluta dei componenti il Consiglio con 26 voti a favore, come da scheda n. 58, allegata al presente verbale e di esso facente parte integrante. L'assessore Piemontese chiede che la legge sia dichiarata urgente. La richiesta, posta ai voti, è approvata all'unanimità. Il Presidente comunica che sull'argomento in oggetto sono state presentate le seguenti mozioni:

1. Conca "Installazione di pensiline con impianti fotovoltaici";

2. Conca "Trasporto secondario per gli affetti da SLA";

3. Gruppo M5S "Istituzione dell'anagrafe digitale dei disabili"

che poste rispettivamente ai voti sono approvate all'unanimità.

Il Presidente dichiara tolta la seduta.

Il Consiglio sarà convocato a domicilio.

La seduta termina alle ore 20.26.

Non essendovi osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

Congedi

PRESIDENTE. Risulta assente il consigliere Lacarra.

Comunicazioni al Consiglio

PRESIDENTE. Si comunica che il Governo nazionale in data 10 agosto u.s. ha deliberato la non impugnativa per le seguenti leggi regionali:

- n. 15 del 23/06/2016 "Istituzione fondo di rotazione a sostegno degli enti locali per pre-

venire il dissesto finanziario e assicurare la stabilità finanziaria”;

- n. 16 del 23/06/2016 “Modifiche alla legge regionale 29 marzo 2016, n. 4 (Consiglio sanitario regionale)”;

- n. 17 del 05/07/2016 “Riconoscimento, valorizzazione e sostegno della funzione socioeducativa delle attività di oratorio”.

Risposte scritte alle interrogazioni

PRESIDENTE. È pervenuta risposta alle seguenti interrogazioni:

- Galante, Conca (*ulteriore risposta*): “Violazione legge regionale 1/1995 e s.m.i. ‘Interventi per la tutela degli animali di affezione e prevenzione del randagismo’ da parte del comune di Taranto. Richiesta ricostituzione ‘Commissione regionale randagismo’ ex art. 12 l.r. 12/1995”;

- Marmo: “Farmacisti-grossisti nelle farmacie italiane. Autorizzazioni, controlli, limitazioni”;

- Borraccino: “Azienda Policlinico di Bari – internalizzazione del servizio”;

- Pellegrino: “Costituzione di un tavolo regionale di coordinamento sulla tematica del GAP (Gioco d’azzardo patologico) Sviluppo di linee di azione specifica per l’individuazione di percorsi assistenziali in favore di persone con problemi di GAP”;

- Conca (*ulteriore risposta*): “UOC di Ginecologia e Ostetricia ospedale della Murgia ‘F. Perinei’: posto vacante di primario”.

Assegnazioni alle Commissioni

PRESIDENTE. Sono state effettuate le seguenti assegnazioni:

Commissione IV

Disegno di legge n. 146 del 04/08/2016 “Norme straordinarie in materia di Consorzi di bonifica commissariati”;

Disegno di legge n. 147 del 04/08/2016

“Gestione della batteriosi da Xylella fastidiosa nel territorio della Regione Puglia”;

Richiesta parere deliberazione della Giunta regionale n. 1219 del 02/08/2016 “L.r. 16 aprile 2015, n. 24: ‘Codice del Commercio’: Regolamento attuativo ai sensi dell’art. 3, comma 1, lett. e): ‘Tipologia e modalità di effettuazione delle vendite straordinarie’. Presa d’atto”.

Commissione V

Proposta di legge a firma dei consiglieri Amati e Mazzarano “Disposizioni in materia di prevenzione del rischio e sicurezza delle costruzioni. Istituzione del fascicolo del fabbricato”.

Commissione VII

Disegno di legge n. 145 del 04/08/2016 “Legge sulla partecipazione”.

Interrogazioni e mozioni presentate

PRESIDENTE. Sono state presentate le seguenti

interrogazioni:

- Barone (*con richiesta di risposta scritta*): “Riutilizzo ausili protesici”;

- Barone (*con richiesta di risposta scritta*): “Integrazione scolastica Ambito territoriale di Troia”;

- Barone, Trevisi (*con richiesta di risposta scritta*): “Progetto di ricostruzione della duna in località Ippocampo nel comune di Manfredonia (FG)”;

- Barone, Galante, Conca (*con richiesta di risposta scritta*): “Istituto zooprofilattico sperimentale (IZS). Assunzione a tempo indeterminato mediante scorrimento della graduatoria”;

- Marmo (*con richiesta di risposta scritta*): “Riforma sistema portuale della Regione Puglia”;

- Marmo (*con richiesta di risposta scritta*): “Scuole paritarie – mancata erogazione di contributi da regione ai Comuni”;

- Liviano D’arcangelo (*con richiesta di risposta scritta*): “ASL/TA: scorrimento graduatoria concorso dirigente amministrativo – anno 2010”;

- Trevisi (*con richiesta di risposta scritta*): “Emissioni odorigene del depuratore e della stazione di sollevamento siti nel comune di Gallipoli (LE)”;

- Zullo (*ordinaria*): “ASP “Monte dei Poveri” in Rutigliano, nomina tre componenti del Consiglio di Amministrazione ai sensi dell’art. 23 del r.r. 1/2008”;

- De Leonardis (*ordinaria*): “Bando aeroporti di Puglia per l’adeguamento delle infrastrutture di volo e prolungamento pista di volo aeroporto di Bari. Richiesta di notizie sul perdurante stallo aeroporto Gino Lisa di Foggia”;

e le seguenti

mozioni:

- Abaterusso, Caroppo, Congedo, Pendi-
nelli: “Sia garantita la realizzazione della
Strada Statale 275”;

- Damascelli: “Violenta grandinata, gravi
danni all’agricoltura pugliese. Richiesta ur-
gente dello stato di calamità”;

- Conca: “Dematerializzazione buoni car-
tacei per i pazienti affetti da celiachia e der-
matite erpetiforme (comunemente detta celi-
chia della pelle)”.

Ordine del giorno

PRESIDENTE. L’ordine del giorno reca i
seguenti argomenti:

1) Surrogazione del consigliere regionale
Guglielmo Minervini, deceduto. Convalida a
consigliere del prof. Vincenzo Colonna;

2) Relazione dell’assessore Giannini Gio-
vanni sul tema: “Situazione del trasporto pub-
blico locale in Puglia: prospettive e criticità”;

blico locale in Puglia: prospettive e criticità”;

3) Proposta di legge a firma del consigliere
Pentassuglia Donato, avente ad oggetto “Mi-
sure di semplificazione in materia urbanistica
e paesaggistica. Modifiche alle ll.rr. nn.: 7 ot-
tobre 2009, n. 20 (Norme per la pianificazione
paesaggistica), 30 luglio 2009, n. 14 (Misure
straordinarie e urgenti a sostegno dell’attività
edilizia e per il miglioramento della qualità
del patrimonio edilizio residenziale), 2 aprile
2001, n. 11 (Norme sulla valutazione dell’impat-
to ambientale), 27 luglio 2001, n. 20 (Norme
generali di governo e uso del territorio), 15
novembre 2007, n. 33, e s.m.i., (Recupero dei
sottotetti, dei porticati, di locali seminterrati e
interventi esistenti e di aree pubbliche non au-
torizzate), 15 marzo 1996, n. 5 (Sub-delega ai
Comuni parere art. 32 legge 28 febbraio 1985,
n. 47)”, (a.c. n. 224/A) (*rel. cons. Caraccio-
lo*);

4) Proposta di legge a firma dei consiglieri
Blasi Sergio, Pellegrino Paolo, Pisicchio Al-
fonsino, Turco Giuseppe, avente ad oggetto
“Interventi assistiti con gli animali” (a.c.
111/A) (*rel. cons. Romano*);

5) Disegno di legge n. 106 del 15.06.2016
“Norme in materia di contrasto agli incendi
boschivi e di interfaccia” (a.c. 252/A) (*rel.
cons. Caracciolo*);

6) Proposta di legge a firma del consigliere
Amati Fabiano avente ad oggetto “Tributo
speciale per il deposito in discarica e in im-
pianti di incenerimento senza recupero ener-
getico dei rifiuti solidi (c.d. ecotassa): desti-
nazione straordinaria in favore dei Comuni”
(a.c. 273/A) (*rel. cons. Caracciolo*);

7) Designazione della rappresentante dell’As-
sociazione imprenditrici e donne dirigenti
d’azienda (AIDDA), in seno alla Commis-
sione regionale per le pari opportunità fra uomo
e donna in materia di lavoro (art. 4, comma 1,
quinta linea, della l.r. 30 aprile 1990, n. 16 e
s.m.i.) (*rel. cons. Borraccino*).

Surrogazione del consigliere regionale

Guglielmo Minervini, deceduto. Convalida a consigliere del prof. Vincenzo Colonna

PRESIDENTE. L'ordine del giorno, al punto n. 1), reca: «Surrogazione del consigliere regionale Guglielmo Minervini, deceduto. Convalida a consigliere del prof. Vincenzo Colonna».

Pongo ai voti la convalida dell'elezione a consigliere regionale del prof. Vincenzo Colonna.

È approvata all'unanimità.

Prego il professor Vincenzo Colonna, nuovo collega, di prendere posto in Aula e lo invito a prendere la parola.

COLONNA. Grazie, Presidente.

Signor Presidente del Consiglio, signor Presidente della Giunta, signori assessori e colleghi consiglieri, in primo luogo rivolgo il mio saluto e il mio ringraziamento per un atto che ritengo comunque non formale.

Chiedo la vostra indulgenza e la vostra pazienza, quella che si deve a un neofita, per errori, impertinenze e ingenuità che inevitabilmente mi vedranno protagonista, e mi perdonerete e mi aiuterete in tal senso.

Ho chiesto la parola – la ringrazio, Presidente, e chiedo scusa per i minuti che sottrarrò a una importante discussione, quella che seguirà – perché intendo vivere questo momento in maniera non rituale.

L'evento ultimo, irriducibile, che ha determinato la mia elezione ha inevitabilmente caricato il mio ingresso di una emotività che diversamente non avrei. Questo dovere, cioè di vivere non ritualmente questo passaggio, mi viene imposto, appunto, da questo evento, dalla morte di Guglielmo Minervini, e mi impone di presentarmi con pochissime battute.

Per tutti sono Enzo Colonna. Vengo dalla Murgia, Altamura in particolare, una terra dura, difficile, ostinata, ma anche molto coraggiosa e intraprendente. È una terra che viene classificata, come tante che vedono significa-

tive rappresentanze in questo Consiglio regionale, come area interna. Come qualunque area interna, questa terra ne soffre i limiti, limiti infrastrutturali e limiti più significativi, di cui dirò.

È una terra in cerca di un nuovo profilo identitario, e questa ricerca dura da anni. È la ricerca di un'identità che consenta di mettere assieme, a sistema, i valori ambientali, culturali, storici della mia terra e, complessivamente, della Puglia.

È una terra che aveva puntato molto su un'intuizione felicissima, quella del Parco nazionale dell'Alta Murgia, maturata oltre trent'anni fa da una élite intellettuale, con grande capacità di proiezione verso il futuro. Quell'intuizione, purtroppo, soffre forse di una mancanza di azione o di un'azione non adeguatamente messa in campo dalle Istituzioni, faticosamente conquistate – mi riferisco all'ente Parco – oltre un decennio fa.

È una terra con un'intraprendenza imprenditoriale e culturale che, però, soffre l'assenza di politiche che mettano a sistema le risorse e il coraggio e consegna questa intraprendenza all'esperienza individuale, quella di tanti imprenditori della mia terra, mentre le esperienze culturali vengono consegnate alle fatiche di singoli e spesso, inevitabilmente, si riducono a elementi folklorici.

Ebbene, come per tutte le aree interne, noi abbiamo il dovere di assicurare il nostro impegno. Siamo qui per la Puglia, ma credo che ciascuno di noi debba portare il suo contributo, come molto egregiamente tutti voi state facendo. Conosco maggiormente i profili di qualcuno. Mi viene in mente l'esperienza dei miei colleghi qui accanto, ad esempio Mino Borraccino (non cito gli assessori), che percorre le strade del tarantino e si affanna a difendere la sua terra.

Mi viene in mente – perché ce l'ho dinanzi a me, ma non voglio trascurare assolutamente, anzi rispetto il lavoro di tutti gli altri – Fabiano Amati e l'impegno per la sua terra, per la sua Fasano.

Lavorare per le aree interne significa sottrarre alla marginalità pezzi di comunità. Sono quelle comunità – non è un paradosso – in cui si ritrova la vera vita, la vera identità di una terra. Questo significa, nel mio caso, lavorare per i collegamenti infrastrutturali. Mi avvarrò della pazienza e dell'energia del Presidente Emiliano, dell'assessore Giannini, per dirimere nodi che, seppure non sono di loro competenza, dobbiamo comunque affrontare, come il collegamento della Statale 96 o il raddoppio – che invece ci tocca, come Istituzione regionale – della linea delle Ferrovie Appulo Lucane, che collega i territori di Altamura, di Gravina, di Palo, di Matera.

Sottrarre pezzi di comunità alla marginalità significa soprattutto costruire una nuova centralità per queste aree interne. Ciò di cui esse hanno sofferto per lungo tempo è l'assenza di politiche. Quello che paghiamo non è un *surplus*, ma un *deficit* di politica, cioè di quella capacità di programmare, di fare sistema, di mettere a disposizione quelle risorse (tante o poche che siano) per definire una linea di progresso ben chiara. Ebbene, questo lo si fa con una politica che rompe il cerchio dell'isolamento, il cerchio dell'indifferenza, e lo si fa generando nuove opportunità.

Il pensiero va a Guglielmo Minervini. Il mio percorso politico e il percorso politico di Guglielmo sono stati completamente diversi. Veniamo da storie diverse. Le mie energie, le mie capacità sono molto meno solide di quelle di Guglielmo. Però, se posso permettermi – mentre un pensiero affettuoso va alla famiglia – di individuare un tratto che accomuna la mia esperienza e la mia identità a quelle di Guglielmo, ecco, è proprio in questo elemento, cioè nella necessità di cercare una politica generativa, una politica che generi opportunità, individui aperture e spiragli. Il nostro dovere è proseguire sul sentiero. Ebbene, nella politica – e nelle azioni, soprattutto, perché la politica è soprattutto azione – del Governo Emiliano ho visto questo tratto in moltissime questioni.

Sarò un tenace, leale e franco sostenitore di questa esperienza di governo e continuerò nel segno che mi ha visto, nel mio territorio, nella mia Altamura, protagonista attivo di un tipo di politica che non consuma esperienze, ma genera opportunità. Il termine “surroga” ci viene consegnato dalle prassi e dalle norme, ma è obiettivamente brutto e offensivo.

Peraltro, non condivido affatto un idealismo estremo e sfrenato secondo il quale le idee viaggiano da sole. Le idee camminano sulle gambe delle persone, sono nella mente delle persone, si accompagnano con il cuore delle persone. Il cuore, la mente e le gambe di Guglielmo non sono assolutamente surrogabili da me, per limiti anche oggettivi.

Tuttavia, abbiamo il dovere tutti noi – e io per primo lo sento, da neofita – di onorare i maestri, onorare i padri, i padri biologici, i padri affettivi, i padri politici. Sono stato estimatore e sostenitore dell'esperienza del Governo Vendola e qui cito l'esperienza esaltante nelle politiche agricole di Dario Stefano, nelle politiche in campo urbanistico di Angela Barbanente, nelle politiche in campo giovanile di Guglielmo Minervini. So che abbiamo il dovere di non attardarci in un momento contemplativo.

Su questo, con il Presidente Emiliano e con tutti voi, mi piace richiamare il dovere a cui ci richiamava Mahler, in un passo che gli viene attribuito: a noi tocca non custodire le ceneri, ma alimentare e custodire il fuoco. Noi dobbiamo alimentare il fuoco che ha ispirato i nostri padri, biologici, affettivi, politici, lavorativi. E lo si fa onorando il proprio dovere, giorno per giorno, con il lavoro quotidiano, con l'opera quotidiana, quella che serve a rinsaldare gli anelli di una catena lunga che unisce le generazioni.

A me tocca questo, umilmente, e sarò un collaboratore di quest'Aula, sarò un sostenitore di questa compagine di governo e sarò soprattutto un fedele sostenitore della Puglia e della mia terra, della mia Murgia, della mia Altamura, nella ricerca quotidiana di una poli-

tica che non si riduca all'imprenditoria della paura, all'imprenditoria dell'odio o del rancore, ma generi opportunità e speranze.

Questo passa attraverso azioni quotidiane che alimentano innovazione, che mettono in campo capacità di rendere semplice la vita delle persone e che indicano un percorso. Il fuoco da custodire significa passione, per un verso, ma anche illuminare un sentiero, una traccia.

Questo è il compito di una politica in cui tanti, seppur silenziosamente, credono: una politica come unica, ultima arma e strumento per il riscatto e per una speranza possibile.

Auguro, a me soprattutto, buon lavoro e a voi di aiutarmi pazientemente a essere utile a quest'Aula e alla nostra terra.

Relazione dell'assessore Giannini Giovanni sul tema: "Situazione del trasporto pubblico locale in Puglia: prospettive e criticità"

PRESIDENTE. L'ordine del giorno, al punto n. 2), reca: «Relazione dell'assessore Giannini Giovanni sul tema: "Situazione del trasporto pubblico locale in Puglia: prospettive e criticità"».

Ha facoltà di parlare l'assessore Giannini per lo svolgimento della relazione.

GIANNINI, *assessore ai trasporti e ai lavori pubblici*. Grazie, Presidente.

Il tema è estremamente complesso e meriterebbe più tempo di una seduta consiliare, per consentire non solo ai consiglieri, che sono già a conoscenza dell'attività svolta dalla Giunta in questo settore, ma anche all'opinione pubblica di conoscere come la Regione ha inteso organizzare un servizio così importante.

Tenterò di sintetizzare il tutto – e mi perdonerete se risulterà eccessivo nella sintesi – in una relazione che, per evitare il disagio di non esprimere giudizi anche sull'attività di chi mi ha preceduto, leggerò pedissequamente.

Il trasporto pubblico è un settore ad alta valenza industriale, sociale ed ambientale. Esso è promotore di coesione sociale e territoriale, nonché motore di sviluppo e progresso, ancor più essendo inserito nel contesto di un mondo globalizzato. Tali concetti sono ben presenti nelle strategie dell'Unione europea definite nel quarto pacchetto ferroviario che si prefigge appunto di realizzare uno spazio unico del trasporto del ferro.

A tali aspetti, infatti, l'Unione europea ha dedicato da tempo una significativa attenzione, come testimonia il Libro bianco del 2011 sullo spazio unico dei trasporti in materia di rete transeuropea. Nel documento, infatti, rispetto al passato, quando era prioritaria l'attenzione ai corridoi, maggiore enfasi è stata data ai nodi urbani. In questo quadro, il Libro bianco ha suggerito di lavorare sui sistemi di trasporto pubblico multimodale opportunamente incentivati, per una strategia di riequilibrio modale dalla gomma al ferro, incentivando i sistemi di trasporto intelligenti per la mobilità urbana, ottimizzando l'utilizzo delle fonti di finanziamento europee per lo sviluppo di un trasporto urbano integrato e sostenibile.

Ulteriore testimonianza dell'attenzione dell'Unione europea per il tema della sostenibilità della mobilità urbana è data dalla direttiva 2010/40/UE sui sistemi di trasporto intelligenti, definiti quali sistemi in cui sono applicate tecnologie dell'informazione e della comunicazione nel settore del trasporto stradale, nelle infrastrutture e nella gestione del traffico e della mobilità.

L'Unione europea è poi intervenuta con il Regolamento 1370 del 2007, entrato in vigore il 3 dicembre 2009, che disciplina i servizi pubblici di trasporto nazionale e internazionale di passeggeri su strada e per ferrovia. Il Regolamento interviene su tre profili: la compensazione degli obblighi del servizio di trasporto pubblico, le modalità di affidamento dei contratti di servizio, la durata di tali contratti.

Tutti questi documenti dovrebbero orienta-

re e caratterizzare anche l'azione del Governo, considerando il tema del trasporto pubblico come questione di rilevanza nazionale e non locale. Anziché operare tagli al fondo nazionale dei trasporti, se ne dovrebbe potenziare la dotazione. Di contro, dal 2010, esso si è sistematicamente ridotto, ponendo gravi problemi ai bilanci delle Regioni, dei Comuni e delle Province.

Il trasporto pubblico rappresenta per le Regioni la seconda voce di spesa dopo la sanità. Si pensi che nel 2011 il trasporto pubblico locale ha sviluppato un valore della produzione pari a 13 miliardi di euro, con un notevole numero di occupati. Nello stesso anno, hanno viaggiato su un mezzo pubblico 6 miliardi 300 milioni di utenti, pari a 17 milioni di viaggiatori al giorno.

Ma la rilevanza di questo settore non è soltanto economica. La sua qualità si riflette anche sulla competitività del sistema Paese. L'Italia, a causa dell'inadeguatezza del suo sistema di trasporto pubblico, paga un costo conseguente che lo stesso Ministero dei trasporti ha valutato, per il 2011, pari a 11 miliardi di euro, determinando peraltro costi aggiuntivi per i cittadini che contribuiranno a deprimere la domanda interna.

La preferenza dell'auto privata, peraltro indotta dalla scarsa qualità del servizio pubblico e dalla inadeguatezza della rete, provoca per le famiglie italiane un costo maggiore rispetto alla media europea, costo che risulta pari a 6 miliardi di euro annui, oltre ai danni ambientali e alla riduzione della velocità commerciale dei mezzi pubblici dovuta al traffico e alla congestione, in particolare nelle aree urbane.

Occorre, in pratica, una robusta riorganizzazione dell'offerta in tutti i sensi. Infatti, un miglior rapporto tra domanda e offerta non può che incidere sulla qualità del servizio, con un logico incremento dell'utilizzo del mezzo pubblico e, conseguentemente, della redditività delle aziende. Non intervenire con una politica di investimenti e persistere nei tagli – dal

2005 al 2012 gli investimenti nel settore si sono ridotti di un terzo – in un settore strategico per l'economia e per le politiche sociali determina costi insostenibili per la comunità nazionale.

Occorre un salto culturale che cambi definitivamente la considerazione del trasporto pubblico, trasferendolo dalla categoria del bene inferiore, la cui domanda diminuisce con l'aumentare del reddito dell'utenza, alla categoria del bene di merito, che orienta la scelta del consumatore a criteri indipendenti dal reddito e ispirati a una maggiore sensibilità ambientale e a logiche di risparmio in termini di tempo.

È necessario abbandonare la logica emergenziale e concentrarsi su una efficace attività di programmazione e razionalizzazione che privilegi qualità della spesa e investimenti per il miglioramento qualitativo e il potenziamento del servizio.

A fronte di un fabbisogno pari a 6 miliardi 300 milioni, l'Italia sostiene il settore con un finanziamento pari a 4 miliardi 900 milioni. È inevitabile, quindi, che un quadro così definito generi effetti negativi quali la riduzione del servizio e l'aumento delle tariffe, nonché conseguenze sulla forza lavoro, con blocco del *turnover*, mancata conferma dei contratti a tempo determinato, cassa integrazione in deroga.

In questo meccanismo gioca un ruolo importante la tariffa che, se usata in modo intelligente, può funzionare come stimolo all'efficienza, producendo equità sociale, se determinata per fasce di reddito, benefici ambientali, se finalizzata a scoraggiare l'uso del mezzo privato, incentivo all'intermodalità promuovendo l'integrazione tariffaria.

Bisogna colmare il *gap* fra il fabbisogno e le risorse disponibili, al fine di evitare, oltre a quelle suindicate, altre conseguenze gravi, quali la contrazione del servizio, l'aumento dei costi di manutenzione dei mezzi dovuto alla loro anzianità, con rischi per la sicurezza dei viaggiatori, la perdita di competitività del

Paese dovuta alla compressione del diritto alla mobilità.

L'obiettivo non può che essere l'inquadramento del trasporto pubblico nell'ambito delle previsioni europee. L'Unione europea considera, appunto, il trasporto pubblico pilastro per l'economia e componente fondamentale per la coesione sociale e territoriale.

In Puglia, a partire dal 2013, le politiche sul trasporto pubblico locale intraprese hanno puntato a fornire sostanza a piani e programmi strategici, sia dando forma alla certezza di attuazione degli stessi che materializzando una cinta difensiva costruita attorno alla disponibilità delle risorse finanziarie, affinché il sistema del trasporto pubblico locale fosse sano e competitivo.

Gli obiettivi strategici della programmazione regionale per il trasporto pubblico locale, a partire dal 2013, possono sintetizzarsi nei seguenti punti: completamento dei grandi interventi avviati con la programmazione dei fondi comunitari 2007-2013; miglioramento dell'accessibilità alla rete di trasporto nella città attraverso l'implementazione delle connessioni rapide e sicure di accesso ai nodi gerarchicamente sovraordinati (stazioni, terminal di bus, strade extraurbane), nonché ai poli sanitari regionali di eccellenza e fuori dalle città, realizzando il *link* dell'ultimo miglio per accrescere la fruibilità delle risorse naturalistiche, nonché del tessuto produttivo artigianale e industriale; l'attrezzaggio delle infrastrutture ai fini della sicurezza ferroviaria attraverso l'implementazione dei sistemi automatici di supporto alla marcia dei treni, nonché al controllo centralizzato del traffico e delle interferenze con i flussi veicolari stradali; l'individuazione degli ambiti prioritari di intervento dedicati alla velocizzazione del trasporto pubblico su gomma con le reti di metrobus nei corridoi a domanda rilevante, lungo le direttrici principali di accesso ai nodi e ai poli di rango regionale; il sostegno al rinnovo del parco rotabile dedicato al trasporto pubblico locale, con mezzi elettrici nel settore

ferroviario e a bassa emissione in quello automobilistico; investimenti per la progressiva elettrificazione delle linee ferroviarie non ancora attrezzate; bigliettazione unica elettronica e integrazione tariffaria.

Dalla data del mio insediamento in Regione come assessore ai trasporti, risalente al 18 marzo 2013, gli atti adottati hanno riguardato: l'interoperabilità delle reti ferroviarie; l'intermodalità tra i vettori; l'elettrificazione delle linee; l'efficientamento dei servizi; la pianificazione organica delle relazioni di trasporto; la bigliettazione integrata; l'infomobilità; il rinnovo del materiale rotabile; la ciclomobilità; la sicurezza della circolazione ferroviaria. Tutti argomenti su cui abbiamo avviato un percorso di concertazione e di condivisione con gli operatori del settore e con le forze sociali.

In ordine cronologico, dal 2013 al 2016 abbiamo adottato i seguenti provvedimenti: riclassificazione dei servizi automobilistici sostitutivi ed integrativi; riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, con la proroga dei contratti di servizio; piano di riprogrammazione dei servizi; approvazione degli indirizzi strategici del nuovo piano di attuazione del Piano regionale dei trasporti; adozione della proposta di piano attuativo del Piano regionale dei trasporti; approvazione in sede di V Commissione consiliare dei suddetti Piani; sottoscrizione dell'accordo quadro con RFI, ai sensi del decreto legislativo n. 112/2015; approvazione definitiva del piano attuativo del Piano regionale dei trasporti. Sono tutti atti a conoscenza del Consiglio.

Mi fa piacere ricordare che il piano di attuazione del Piano regionale dei trasporti, così come il Piano triennale dei servizi, sono stati approvati in Commissione senza alcun voto contrario. Quindi, sostanzialmente, anche il Consiglio ha nella sua generalità condiviso l'impostazione della Giunta regionale e i singoli atti, sui quali non mi soffermo perché li do per noti.

Solo sull'accordo quadro sottoscritto con

RFI credo sia utile, prima di passare all'esame delle criticità, fare un passaggio, sia pure molto sintetico.

In attuazione di quanto previsto dalla direttiva europea sullo spazio unico ferroviario, nel marzo 2016 la Regione Puglia e RFI, gruppo FS Italiane, hanno sottoscritto un accordo quadro come strumento di base per la pianificazione degli interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico della rete.

La Puglia è stata la prima Regione del sud Italia a sottoscrivere l'accordo quadro secondo le previsioni del decreto legislativo n. 112/2015. L'accordo è un passo importante verso gli obiettivi della interoperabilità, della intermodalità e del biglietto unico, che un giorno consentiranno agli utenti di usufruire dei servizi dei cinque gestori ferroviari presenti in Puglia con un unico titolo di viaggio.

In linea teorica, si potrà raggiungere l'aeroporto di Bari dal Gargano o da Leuca senza cambiare treno o compagnia ferroviaria, perché i sistemi tecnologici, che nel frattempo saranno stati adeguati, garantiranno standard di qualità e sicurezza omogenei. RFI, quindi, concederà il passaggio ai treni delle società concesse dietro il corrispettivo di un pedaggio regolato dalle parti e dalla Regione.

L'accordo di programma, a partire dal 2016 e fino al 2026, assicurerà i servizi di interesse pubblico sulla rete RFI, in stretta connessione con le reti ferroviarie utilizzate dagli altri gestori regionali. L'accordo sarà lo strumento tecnico che consentirà alla Regione di prenotare capacità di traffico per la rete regionale in coerenza con quanto previsto dal piano di attuazione del Piano regionale dei trasporti e dal Piano triennale dei servizi.

Gli obiettivi strategici dell'accordo quadro, operativo per dieci anni, sono: integrazione dei servizi di trasporto, sinergia infrastrutturale tra i gestori dei *network* regionali, miglioramento della capacità di traffico, incremento degli standard di regolarità e puntualità della circolazione ferroviaria.

La Regione Puglia è, come ho detto, la

prima regione del sud ad aver sottoscritto un accordo di questo genere. L'accordo prevede, altresì, interventi per sviluppare a regime nuove offerte di servizi. Direttrice adriatica linea Foggia-Bari e Bari-Lecce: treni cadenzati ogni sessanta minuti potenziati nelle ore di punta; treni cadenzati ogni trenta minuti fra Barletta e Fasano, ogni quindici minuti nell'area metropolitana di Bari e da Molfetta a Monopoli. Linea Bari-Taranto: velocizzazione dei collegamenti, miglioramento a Bari, Foggia, Barletta, Brindisi, Lecce e Taranto dell'interscambio modale ferro-ferro sviluppando l'orologio dell'orario ferroviario funzionale alla sinergia fra i vari operatori ferroviari per collegare tutto il territorio pugliese con le principali città e gli *hub* di servizio regionale.

La crisi delle Ferrovie del Sud-Est. Mi soffermo adesso sulle criticità che hanno caratterizzato il periodo di gestione della delega ai trasporti da parte del sottoscritto. Ferrovie del Sud-Est è la più importante ferrovia concessa d'Italia. Ha un'estensione di 473 chilometri sul territorio regionale. È la seconda ferrovia italiana. È di proprietà dello Stato e si trova in una condizione di difficoltà finanziaria, con debiti per centinaia di milioni e un patrimonio netto negativo di 200 milioni di euro.

È stata la prima criticità che ho dovuto affrontare appena mi sono insediato nell'assessorato ai trasporti. Difatti, a distanza di un mese, è arrivata una sentenza del Consiglio di Stato che ci ha occupato per diverso tempo prima di trovare la definizione.

Sappiamo tutti che agli inizi di agosto il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, ha emanato il decreto per il trasferimento delle azioni di Ferrovie Sud-Est a FS S.p.A. e che tale trasferimento è stato anche oggetto di delibera da parte dell'assemblea della società, così come previsto dal decreto. Tuttavia, se le Ferrovie dello Stato Italiane, quale soggetto al quale viene trasferita l'intera partecipazione, entro il 10 settembre 2016 presenteranno la comunicazione di operazione di concentrazione, ai sensi della legge

10 ottobre 1990, n. 287, con l'impegno a rimuovere lo squilibrio finanziario patrimoniale di FSE, il trasferimento della titolarità dell'intera partecipazione di questa società potrà realmente avvenire, a condizione e subordinatamente al fatto che il giudice fallimentare del Tribunale di Bari rigetti l'istanza di fallimento avanzata nel frattempo dalla Procura della Repubblica.

È opportuno un atteggiamento di estrema prudenza e cautela, convinto come sono che il senso di responsabilità avuto dall'Amministrazione regionale in questi anni sia sempre stato improntato prima di tutto alla salvaguardia del servizio erogato, fruito da 17 milioni di utenti all'anno, e alla tutela dei 1.300 lavoratori dipendenti delle Ferrovie Sud-Est.

In ogni caso, la Regione non ha mai esitato a evidenziare e a confutare punto per punto all'azienda di trasporto ferroviario FSE l'adempimento degli obblighi del contratto di servizio. In tempi non sospetti siamo sempre intervenuti contestando tutti gli episodi che sono stati denunciati dall'utenza e abbiamo invitato sia il Ministero ad intervenire che l'azienda a fornire le proprie giustificazioni e a porre tempestivamente rimedio ai disagi e agli inconvenienti che si venivano manifestando, evidenziando che alcuni episodi potevano generare anche gli estremi della rescissione contrattuale. Eventualità che abbiamo sempre ritenuto l'*extrema ratio*, comunque la soluzione meno idonea al mantenimento del servizio pubblico.

Paradossale sarebbe stato, infatti, spingere per il fallimento della società ovvero rescindere il contratto con questa società. Avviare una gara europea dai tempi lunghissimi e nello stesso tempo continuare a garantire il servizio pubblico erogato nei confronti dei cittadini sarebbe stato davvero difficile, con una società che avrebbe continuato essa a svolgere quel servizio e con un personale demotivato e comunque preoccupato dall'incertezza del proprio futuro. In ogni caso, non avremmo avuto nessuna possibilità di migliorare la qua-

lità del servizio, intervenendo per esempio per il rinnovo del parco rotabile.

Incidentalmente ricordo la soluzione del contenzioso amministrativo sul riconoscimento alle FSE dell'inflazione sugli importi previsti dal contratto di servizio fino al 2008. La società aveva richiesto 156 milioni di euro. L'assessorato ha invece contestato l'importo e ottenuto definitivamente, in esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato, la definizione della controversia a 72 milioni 900 mila euro, a saldo del credito vantato dalle Ferrovie Sud-Est. Probabilmente, anche questo elemento ha contribuito a destabilizzare un bilancio della società che già di per sé aveva dei seri problemi, come abbiamo avuto modo di apprendere dalle notizie di stampa e dagli accertamenti che la Procura sta operando.

L'altra criticità – e qui parliamo di un evento gravissimo, che ci ha lasciato tutti sgomenti e che non può non vedere la Giunta regionale esprimere il cordoglio e la vicinanza ai familiari delle vittime – è l'incidente ferroviario occorso il 12 luglio nella tratta Corato-Andria. Questa è una circostanza che rischia di determinare un dibattito non sereno, laddove invece il dibattito su un tema impegnativo come quello del trasporto pubblico dovrebbe avvenire in condizioni di serenità, per cogliere oggettivamente le positività e le negatività, e non già pronunciarsi sull'onda della emotività che inevitabilmente fatti come quelli del 12 luglio provocano.

Come avete appreso, io stesso, come persona informata sui fatti, sono stato ascoltato in Procura dai magistrati che conducono l'inchiesta. A loro ho fornito tutti i chiarimenti e le informazioni utili alle indagini, mettendo a disposizione tutta la relativa documentazione in possesso degli uffici.

La Regione ha sempre avuto la dovuta attenzione per la questione della sicurezza, certo nei limiti della propria competenza, atteso che la legge riserva allo Stato la competenza sulla verifica delle condizioni di sicurezza della circolazione ferroviaria.

La Puglia è la seconda regione del sud Italia, come ho già detto, ad aver sottoscritto l'accordo quadro con RFI. Quell'accordo quadro impone il montaggio di sistemi di sicurezza SCMT (servizi di controllo marcia treni) sia a terra che a bordo, ed è degli ultimi giorni l'emanazione del decreto di attuazione di quel decreto legislativo che stabilisce il termine di 120 giorni per l'adeguamento alla norma da parte dei concessionari e degli esercenti l'attività di trasporto ferroviario.

La Puglia è tra le sole quattro regioni italiane, insieme a Toscana, Emilia-Romagna e Lombardia, ad aver investito – con la riprogrammazione delle risorse che si sono rese disponibili con il primo spaccettamento del grande progetto Ferrovie del Nord Barese sulla programmazione 2007-2013 – stanziando 83 milioni per la realizzazione di interventi per la sicurezza ferroviaria consistenti nel montaggio dei sistemi di sicurezza SCMT di terra e di bordo. Non solo, ma nel 2014 abbiamo contestualmente previsto e programmato l'utilizzo di altri 80 milioni di euro sulla programmazione dei fondi europei 2014-2020.

Tutta questa attività è stata la risultante di un lavoro, condotto dall'assessorato dal 2013 al 2014, di controllo e verifica dei tempi di realizzazione del grande progetto delle Ferrovie del Nord Barese, che si è concluso, appunto, con lo spaccettamento del grande progetto in due stralci funzionali. Di questo abbiamo parlato anche con alcuni consiglieri regionali e insieme abbiamo deciso, sulla base dei dati che ci venivano forniti dai Comuni e da Ferrovie del Nord Barese, di dividere quel grande progetto in due stralci, attesa l'impossibilità di realizzare l'intero progetto entro i termini di rendicontazione stabiliti dall'Unione europea, cioè il 31 dicembre 2015.

Quindi, ottenuta con lo spaccettamento la disponibilità di quelle risorse, abbiamo stanziato, come ho detto, nel 2014 i primi 83 milioni, di cui 20 milioni 500 mila euro sono stati attribuiti alla Ferrotramviaria per inter-

venti di attrezzaggio di dodici elettrotreni SCMT Bitonto-Ruvo e adeguamento stazioni con telecomando di ACCM del nodo di Fesca, SCMT Bari-Fesca, Fesca-Bitonto via Palese, Fesca-Bitonto via aeroporto.

Oltre agli interventi indicati, va sottolineato che la Regione aveva previsto, nello stralcio da realizzare nel periodo 2007-2013, la realizzazione dell'intervento del raddoppio Ruvo-Corato, ammesso a finanziamento sui POR 2007-2013, per un totale complessivo di 30 milioni, di cui 19 a valere sui POR e la restante parte su un accordo di programma Stato-Regione.

Il tema della sicurezza in Italia sconta un quadro normativo incerto e farraginoso. A partire dal 1980 cominciano le norme sulla sicurezza in materia di circolazione ferroviaria, con il DPR n. 753, che sancisce che il direttore di esercizio è il soggetto responsabile dell'esercizio e rappresenta l'azienda presso gli organi di vigilanza dello Stato, delle Regioni e degli Enti locali territoriali, e risponde dell'efficienza del servizio ai fini della sicurezza e della regolarità.

Poi c'è stata una serie di norme, fino ad arrivare, nel 2011, al decreto legislativo n. 43, che all'articolo 27, comma 4, prevede che per le reti regionali per le quali non risultano completati gli adeguamenti tecnologici si possa continuare ad operare senza certificato di sicurezza e che, in tal caso, il direttore di esercizio è responsabile di tutti gli obblighi di legge di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 753/1980.

Nonostante ci fosse una normativa nazionale così complicata e così difficile da interpretare, la Regione nel 2014 ha stanziato delle risorse per la sicurezza della circolazione ferroviaria e lo ha fatto anche anticipando quello che poi sarebbe divenuto un obbligo normativo con l'approvazione del decreto legislativo n. 112/2015.

Un'altra criticità si è manifestata negli ultimi tempi: il cattivo funzionamento dei passaggi a livello, soprattutto nell'area salentina,

nelle ultime settimane. La Regione ha chiesto a tutti i concessionari del servizio di trasporto ferroviario – ricordo che gli stessi vengono autorizzati con nulla osta rilasciato dall'USTIF (Ufficio speciale trasporti a impianti fissi), un organismo ministeriale che verifica l'esistenza dei requisiti di sicurezza della circolazione – di operare un monitoraggio sui passaggi a livello e trasmettere i risultati agli uffici, perché insieme ai Comuni interessati dall'esistenza dei passaggi a livello e ai concessionari si proceda a un progetto complessivo di eliminazione dei passaggi a livello, a partire dai più pericolosi, attingendo a fonti di finanziamento che vanno dai POR ai Fondi di sviluppo e coesione.

Sempre connesso alla sicurezza, oltre che alla qualità del servizio, è il tema del rinnovo del parco rotabile. In Italia il parco rotabile ha un'età media di quindici anni rispetto a un'età media in Europa di sette anni. La situazione è davvero difficile dal punto di vista della dotazione del parco rotabile, di treni e di autobus.

A tal riguardo abbiamo avviato una programmazione concertata con i concessionari e con le organizzazioni sindacali, mirata a intervenire per un rinnovo cospicuo del parco rotabile su gomma e del parco rotabile su ferro. Con gli interventi della programmazione 2014-2020 ci saranno ulteriori sviluppi e implementazioni del servizio ferroviario.

Si completerà l'anello di Bari e occorreranno degli elettrotreni; si farà l'elettrificazione della cosiddetta "metropolitana di superficie" di Lecce e occorreranno nuovi elettrotreni; si farà il raddoppio della Bari-Altamura e occorreranno, anche lì, finanziamenti per dotare del parco rotabile necessario a svolgere il servizio. Quindi, siamo impegnati su tutto il fronte della qualità e della sicurezza del servizio.

Senza peccare di presunzione, ma per dare un contributo alla discussione e perché insieme possiamo sollecitare il Governo nazionale affinché imbocchi questa strada, sulla base delle valutazioni svolte e, ripeto, condivise

dagli operatori del settore e da vari interventi qualificati a livello nazionale, si possono individuare specifiche azioni, che sintetizzo come segue: riordinare la farraginoso normativa che ha lasciato incompleto il percorso cominciato dal decreto legislativo n. 422/1997; investire nel potenziamento delle infrastrutture e nella sicurezza della circolazione; operare per la realizzazione dell'intermodalità e dell'interoperabilità; rinnovare il parco rotabile; contrastare l'evasione tariffaria; rivisitare le tariffe nel senso di cui ho detto sopra; distinguere il gestore dell'infrastruttura da quello del servizio.

Alcuni di questi interventi sono di competenza statale, altri rientrano nella competenza regionale. Quasi tutti gli interventi di competenza regionale sono già compresi nella programmazione, su cui mi sono soffermato in maniera forse estremamente sintetica.

Dalle cose che ho detto e che sono riscontrabili dagli atti adottati, credo che nel settore del trasporto pubblico la Puglia abbia fatto quello che le compete. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, assessore Giannini. Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il consigliere Caroppo. Ne ha facoltà.

CAROPPO. Signor Presidente, sarebbe stato molto più utile per il dibattito se avessimo ricevuto in anticipo la relazione dell'assessore Giannini, così ognuno avrebbe potuto approfondire in maniera più specifica l'esposizione odierna dell'assessore.

Ovviamente riteniamo che il dibattito non si concluderà qui, Presidente; non si chiuderà con una seduta in cui ognuno di noi replicherà o esprimerà le proprie posizioni, ma per il bene della Puglia sarà utile, anche in sede di Commissione, mantenere un canale aperto di dibattito su una serie di interventi.

Le punte dell'*iceberg*, come sintetizzava l'assessore Giannini, sono rappresentate da due emergenze: l'episodio sfortunato del me-

se di luglio, cioè l'incidente sulla tratta Andria-Corato, e l'emergenza – che non è recente, ma atavica, ancestrale – della situazione delle Ferrovie Sud-Est.

Credo, quindi, sia auspicabile un dibattito che non si traduca esclusivamente in un *cahier de doléances* in cui ognuno di noi rappresenti le criticità della Puglia e magari l'assessore riferisca il "compitino" che la Regione Puglia ha svolto in questi anni e chiuda la sua relazione dicendo che la Puglia ha adempiuto ai suoi compiti.

La nostra sensazione, assessore, è che su questo la Puglia dovrebbe fare molto di più, al di là di alcuni eventi fortuiti, sui quali le indagini della Procura dovranno seguire il loro corso e vedremo cosa succederà, laddove dovessero emergere responsabilità da parte di chicchessia.

Personalmente mi asterrò dall'entrare nel merito di una vicenda dolorosa, su cui nessuno in quest'Aula ha cercato di condurre un'attività prettamente di sciacallaggio politico. Quello che è accaduto in Puglia è un incidente e mi ha sorpreso che sia accaduto in una tratta che, da un punto di vista della qualità del servizio – al di là dell'aspetto della sicurezza, laddove, in maniera quasi incredula, molti di noi hanno scoperto come fosse invece una delle tratte più insicure della Puglia – rappresentava il fiore all'occhiello del nostro trasporto pubblico locale.

Temevamo, invece, che ben altri incidenti potessero verificarsi in tratte apparentemente più insicure, che continuano a mantenere indici di insicurezza e soprattutto di insidiosità del trasporto, come solo in questi ultimi mesi emerge con il grave problema dei passaggi a livelli delle Ferrovie Sud-Est.

Assessore, mi auguro che la sua relazione possa essere integrata in maniera dettagliata su quello che la Regione e soprattutto il suo settore, il settore che lei guida da qualche anno a questa parte, hanno fatto e su quelli che sono stati i singoli interventi, nonché soprattutto sulla programmazione e sulla tempistica

degli interventi che vedranno la luce o che non sono stati realizzati.

Spesso è accaduto che, purtroppo, date la complessità e la strategicità degli interventi del settore trasporti, questo fosse uno dei settori che in Puglia hanno accumulato un ritardo maggiore. Quindi, per una serie di motivi, con milioni di euro investiti, visto che molti interventi non erano parcellizzati, bastava che ne saltasse uno perché si perdessero o si dovesse riprogrammare, come sta accadendo anche in questa fase, nella programmazione successiva risorse importanti. Oggettivamente, dobbiamo alzare in qualche modo il livello di attenzione affinché non si incappi in errori che non sempre dipendono dalla Regione, ma che in qualche modo sono dipesi anche dalla Regione.

Assessore, ci auguriamo che nella relazione ci possa anche dire quello che è stato riferito in sede di ascolto con la Procura. Sicuramente la Procura ha un segreto d'ufficio nella sua attività di indagine, ma, come è stato in sede parlamentare, il Ministro Delrio, il giorno stesso della tragedia andò a riferire in Parlamento. Il Consiglio regionale ha il diritto di essere messo a conoscenza della situazione specifica e delle difficoltà che la Regione ha avuto negli investimenti in quella tratta specifica.

Ci auguriamo, quindi, che la relazione sia, come riteniamo, assolutamente e necessariamente integrata. Questo, ripeto, non perché necessariamente qui qualcuno voglia individuare delle responsabilità, ma per comprendere e fare in modo che alcuni errori che su altre tratte magari sono sicuramente stati compiuti possano non più realizzarsi.

Vengo a un'altra vicenda – poi magari altri colleghi, anche del mio stesso Gruppo, interverranno sul caso specifico dell'incidente ferroviario, qualora lo ritengano –, quella annosa delle Ferrovie Sud-Est.

Assessore, mi sono "innamorato" del tema, a cui mi sono appassionato da un po' di anni a questa parte, prima ancora che l'assessore

Giannini venisse nominato assessore regionale. Da sempliciotto, da consigliere regionale novello, avevo un'idea, che anche oggi l'assessore Giannini ha riportato, semplicistica, a detta di molti osservatori del settore, illustri e meno illustri, che magari si spacciano per osservatori illustri.

La proposta l'ha rimarcata anche oggi l'assessore Giannini, di fronte a una situazione della qualità del trasporto di una parte della Puglia. Questo lo dobbiamo dire a chiare lettere. La Puglia è divisa, da un punto di vista di qualità del servizio di trasporto pubblico locale, esattamente in due. Da una parte c'è il nord della Puglia, con luci ed ombre. Purtroppo, una delle pessime luci si è manifestata proprio nel nord della Puglia. Abbiamo tre concessionari di servizio con le Ferrovie del Gargano, la Ferrotramviaria e le Ferrovie Appulo-Lucane, che, in un modo o in un altro, svolgono un servizio, che sicuramente può essere migliorato. Non è dei migliori e lo si gestisce in una situazione analoga, addirittura per due situazioni.

C'è una situazione, quella delle Ferrovie Appulo-Lucane, analoga a quella delle Ferrovie Sud-Est, con una società partecipata dal pubblico, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tale situazione riguarda la metà della Puglia. Ci fregiamo del fatto che quella di Ferrovie Sud-Est sia la rete più lunga, la più estesa ferrovia in concessione d'Italia.

Questa, però, è una delle questioni a cui immediatamente dovremo metter mano, perché la tendenza che negli ultimi anni si è avviata per quanto riguarda il trasporto pubblico locale è stata esattamente contraria. È stata quella di procedere a uno spacchettamento delle linee, a un rimpicciolimento dei lotti, facendo in modo che ci fossero delle società che potessero gestire delle tratte dirette, delle tratte specifiche, e unire una tratta "redditizia" con una tratta sicuramente meno redditizia per un operatore specifico, per un operatore privato, permettendo – è lì che interviene il pubblico – di sostenere che anche l'ultimo paese

della provincia di Lecce, della Puglia, come può essere Gagliano del Capo, dove arriva la Ferrovia Sud-Est, possa avere una tratta che in qualche modo garantisca un servizio pubblico.

Per anni Regione Puglia ha fatto finta – ormai sono undici anni che questa Regione è governata da un'Amministrazione di centro-sinistra – sul sistema della mobilità di aver sempre messo al centro la mobilità di carattere sostenibile. Come farla in Puglia, se non con trasporto su gomma, ma principalmente su ferro? Doveva essere fatta con treni e mezzi adeguati, che non inquinino, mentre, invece, procediamo ancora con mezzi vetusti, vecchissimi. Se qualcuno non l'ha ancora fatto, vada a vedere che mezzi ancora circolano sulle Ferrovie del Sud-Est.

In quell'occasione, di fronte a una situazione in cui la Regione versa annualmente all'incirca 135 milioni di euro a Ferrovie del Sud-Est per aver avuto in questi anni una società pubblica che genera un passivo incredibile, abbiamo scoperto una montagna di debiti, pari a circa 250 milioni di euro, per non avere un servizio assolutamente adeguato.

Quindi, il contribuente del sud della Puglia, dopo aver contribuito con le tasse sia al pagamento delle tasse regionali, sia al contratto del servizio, avrà adesso la doppia beffa – oltre al danno, anche la beffa – di aver avuto un pessimo servizio in questi anni e di continuare ad avere un pessimo servizio, nonché di aver pagato le tasse per pagare quei 135 milioni di euro di contratto. Avremo anche la beffa che, per recuperare quelle risorse sempre ai contribuenti pugliesi dalla fiscalità generale, andremo a ricoprire il debito che magari oggi Ferrovie dello Stato si carica, ma che dovrà spalmare necessariamente sulla fiscalità generale.

Su questo, assessore, fui sprovveduto. Ero tra coloro che magari non conoscevano le dinamiche del servizio pubblico locale e dissi che sarebbe stato molto più utile, di fronte a un'evidente conclamata incapacità da parte di

quell'operatore di gestire un servizio, cambiare. Facevo un esempio: era come se ognuno di noi andasse con i propri soldi in un ristorante e, dopo essere stato più volte trattato malissimo, aver mangiato in maniera pessima e aver pagato un conto salatissimo, continuasse ad andare nel medesimo ristorante per vedersi somministrato lo stesso trattamento da un punto di vista di qualità del servizio e da un punto di vista economico.

Noi per anni abbiamo insistito. Probabilmente, se avessimo deciso quella strada, che a qualcuno faceva paura, le cose sarebbero andate diversamente. Non è un atto irresponsabile invocare oggi una responsabilità nel non aver acceduto a quella proposta, che era quella di rescindere, ciò che un qualsiasi cittadino o un operatore privato avrebbe fatto di fronte a un pagamento per un servizio non prestato. Tra l'altro, visto anche quello che emerge in questi giorni relativamente all'insicurezza dei passaggi a livello, ma anche, assessore, quello che è emerso l'anno scorso, forse casualmente si è stoppato in questi ultimi mesi, ma potrebbe riprendere da qui a qualche giorno un altro grave pericolo per gli utenti delle Ferrovie Sud-Est, rappresentato dagli incendi dei mezzi.

Io ebbi occasione di parlare e di chiedere al prefetto in quell'occasione un intervento, perché, come c'è un rischio sul passaggio a livello che non si abbassa e, quindi, sul treno che passa e l'automobile che rischia di essere investita, così c'è un rischio sui cittadini, sugli studenti in modo particolare, che usano il servizio su gomma delle Ferrovie Sud-Est, di vedere un caso gravissimo, che nessuno di noi, ovviamente, augura. In quell'occasione si invocò un intervento da parte del prefetto per garantire la sicurezza degli utenti delle Ferrovie Sud-Est.

Dobbiamo ancora oggi, assessore, assistere a determinate scene. Ho avuto modo di assistere personalmente a una scena che credo avvenga forse nei Paesi del sud-est asiatico o nei Paesi centroafricani: i nostri treni delle Fer-

rovie Sud-Est in una tratta Maglie-Poggiardo – l'ho visto personalmente qualche giorno fa –, per il timore che il passaggio a livello sia alzato e che, quindi, qualche macchina possa incautamente attraversare il passaggio ferroviario, procedono a passo d'uomo all'altezza dei passaggi a livello. L'autista del mezzo controlla se c'è qualche pericolo e poi continua la marcia.

Ebbene, credo che 135 milioni di euro non possano continuare a essere buttati. Il commissariamento della società è avvenuto ormai circa nove mesi fa, ma non è avvenuto perché la politica e chi di dovere soprattutto hanno battuto i pugni sui tavoli per fare in modo che avvenisse. Dobbiamo riconoscere i meriti a chi ha determinato quel provvedimento. L'ha determinato un'inchiesta giornalistica fatta da un quotidiano locale, il *Quotidiano di Puglia*, che, su sollecitazione, probabilmente, degli utenti, su sollecitazione di qualche sprovveduto consigliere regionale che provava tutti i giorni a esporre i rischi dal punto di vista economico-finanziario, ma anche della sicurezza del servizio, ha iniziato ad avviare una campagna vera, incalzante, quotidiana da settembre-ottobre del 2015.

L'ha fatto in maniera così sistematica e capillare da portare, a distanza di tre mesi, da parte del socio, ossia il Ministero delle infrastrutture, a dover fare una scelta, che era quella dell'impossibilità di procedere con il *management* sul cui conto le notizie, le indagini e le attività della Procura erano in corso da tantissimi anni, ma nessuno in questa Regione osava scandalizzarsi.

Spesso con l'assessore Giannini invocavo di adoperare quello che è nelle sue corde, assessore, cioè quella determinazione che lei ha e che le incute anche paura da un punto di vista personale. Scherzo sempre con lei. Ci incute paura, mi incute paura con il *physique* da *boxeur*. Quella determinazione, assessore, vogliamo che lei la metta in un controllo del contratto, in una verifica del contratto di servizio, che purtroppo in questi anni non ab-

biamo fatto, e in scelte che non siano scelte irresponsabili, assessore, ma che siano scelte coraggiose.

Questa Giunta – l’ho detto già in altre occasioni – potrà fare qualsiasi tipo di attività, ma, se non fa le scelte difficili, le scelte anche coraggiose e impopolari che la condizione della nostra regione richiede, faremo il compitino, ci limiteremo ad arrivare qui in Consiglio e a leggere la relazione, come oggi l’assessore Giannini ha fatto, e concluderemo, magari, che la Regione ha fatto tutto ciò che era nelle sue possibilità per risolvere il problema del trasporto. Purtroppo, così non è.

Oggi si è deciso di non imboccare quella strada, che sollecitavo, di rescindere un contratto. Se lo avessimo fatto quando già lo dicevo io, due anni fa, oggi avremmo espletato una gara europea e per due anni avremmo avuto – come dice lei, assessore – il medesimo operatore con i medesimi mezzi.

D’altronde, l’abbiamo avuto, ma quel medesimo operatore che cambia, magari, solo il *maquillage* nominalistico, cambierà poi il nome: sarà Ferrovie dello Stato e non più Ferrovie Sud-Est. Quel servizio, purtroppo, continuerà a procedere in questo modo per un po’ di mesi e, purtroppo, per un po’ di anni. Continueremo a capire attraverso quale soluzione, in realtà, colmare solo ed esclusivamente il *gap* economico-contabile e provare, magari, a non far pagare le conseguenze anche penali a chi questo disastro l’ha determinato. Proviamo, quindi, a trovare espedienti e soluzioni che possano mettere al riparo chi, invece, deve dal primo all’ultimo centesimo dar conto di questo cattivo utilizzo delle risorse che è stato fatto da tutti i punti di vista.

La mia richiesta avrebbe permesso di salvare i livelli occupazionali e, anzi, di salvare i 1.300 operatori delle Ferrovie Sud-Est, che ancora oggi sono pochi rispetto alle necessità che una società così grande, con la tratta in concessione di chilometri così ampia, ha.

Tant’è vero che il Commissario Viero, appena insediato, ha aperto una procedura per

provare a continuare ad assumere del personale.

Il Commissario Viero sostiene che le Ferrovie Sud-Est hanno una carenza di personale. Quindi, avremmo permesso di scegliere e avremmo già concluso un’operazione attraverso la scelta di un operatore che – attenzione – può essere un operatore pubblico o un operatore privato. La panacea del servizio non è se il servizio viene svolto da una tipologia giuridica dell’operatore, ma se un operatore è in grado di svolgere quel servizio. Ferrovie Sud-Est non era in grado e io temo che ancora per molti mesi e per molti anni non sarà in grado di svolgere quel servizio.

Come hanno fatto già altre Regioni, avremmo avuto la capacità di scegliere in maniera trasparente un operatore che avrebbe negli anni beneficiato di un miglioramento del parco rotabile e degli interventi, che vanno bene. Vanno bene quelli inseriti nel Patto per la Puglia, che speriamo venga siglato al più presto, dall’elettrificazione della linea a un investimento per quanto riguarda anche l’acquisto di nuovo parco rotabile. Va bene, ma non è il problema, essenzialmente.

Il problema essenziale è se l’operatore che beneficerà di quell’infrastruttura sia nelle condizioni economiche per poter portare avanti un servizio. Non lo era Ferrovie Sud-Est e temo che continuerà a non esserlo anche il nuovo operatore su cui non abbiamo chiaro nulla. Non conosciamo il Piano industriale che vorrà realizzare qui in Puglia e non sappiamo soprattutto come intende procedere.

È vero che oggi è condizionato da quella che sarà la scelta da parte del Tribunale se accettare la richiesta da parte della Procura dell’istanza di fallimento su Sud-Est, ma credo che sarebbe stato, a questo punto, più opportuno attendere prima il pronunciamento da parte del Tribunale rispetto ad avviare un’operazione dai contorni confusi e indefiniti. Su questo la Regione non ha competenze specifiche.

È questo l’invito che le faccio, ossia di

riacquisire la determinazione che ha, assessore. Il suo lavoro lo fa – glielo dico davvero – con passione e abnegazione. Dobbiamo avere il coraggio di fare quelle scelte, lo stesso coraggio, assessore, che le chiesi per mettere la parola “fine” a un altro paradosso di questa nostra regione, che riguarda sempre il nostro trasporto pubblico locale, che è scollegato, ma fino a un certo punto. È direttamente collegato, invece, anche al sistema delle Ferrovie Sud-Est. Mi riferisco alla vicenda paradossale e inqualificabile dello *shuttle* a Brindisi.

Sono sempre colui che è tornato sul tema forse seguito solo da qualche altro collega di maggioranza che qualche volta è tornato sull'analisi e l'approfondimento della questione. Si tratta di uno spreco di 40 milioni di euro che verrà fatto da qui a qualche giorno, anzi a qualche mese.

Chiediamo anche all'attuale Amministrazione di Brindisi, alla subentrata Amministrazione di Brindisi, di porre fine definitivamente a quell'illusione, a quello spreco e a quello sperpero di denaro pubblico.

Personalmente, insieme al collega del Comune di Brindisi, Mauro D'Attis, ho incontrato anche il commissario prefettizio che ha avuto l'attività da reggente dopo la caduta dell'Amministrazione Consales. Gli abbiamo chiesto di sospendere l'iter di aggiudicazione definitiva di un progetto che – lo voglio chiarire e dire a tutti – sarà un progetto inutilizzato. Infatti, lo stesso servizio, anzi un servizio migliore, lo svolge già una società che era partecipata dalla Regione Puglia, l'STP di Brindisi, attraverso un servizio di collegamento dal centro di Brindisi, dalla stazione di Brindisi, all'aeroporto Papola Casale.

Cosa avviene oggi? Oggi un cittadino che viene da Gagliano del Capo, quindi dal sud, dall'ultimo lembo della Puglia, deve prima prendere un treno delle Ferrovie Sud-Est del 1968. Se tutto va bene, attraverso varie fermate, deve prendere un treno che magari a qualche turista può anche piacere. È un servizio *country*, un servizio *retrò*, un treno *vintage*

che a qualche turista può anche piacere, ma ai pendolari forse piace un po' meno quando bisogna farlo tutti i giorni. Dovrebbe prendere un treno lì, scendere alla stazione di Maglie, dalla stazione di Maglie prendere un treno che dopo una fermata alla stazione di Zollino lo porti alla stazione di Lecce, scendere (questo sempre con bagagli al seguito) e prendere un treno che lo porti alla stazione di Brindisi centrale. Poi, con il fantasmagorico progetto Shuttle, farà questo: scende a Brindisi centrale, sale su un trenino che lo porterà alla stazione Brindisi Perrino, scende alla stazione Brindisi Perrino e prende un bel trenino su gomma che lo porterà all'aeroporto Casale.

Secondo voi, il cittadino di Gagliano del Capo utilizzerà quei mezzi con questi scambi o, alla fine, chiederà al suo parente di farsi trasportare con la macchina, in un'ora e mezzo di auto, per arrivare all'aeroporto di Brindisi? Questo vale per il cittadino pugliese di Gagliano, che da Gagliano deve andare nel nord dell'Italia o nel nord dell'Europa, e per il cittadino nordeuropeo e norditaliano che vuole raggiungere la località rinomata di Leuca, che è a un chilometro dalla stazione ferroviaria di Gagliano.

I nostri predecessori hanno avuto la capacità di realizzare un'opera infrastrutturale eccezionale. Hanno dotato ogni angolo del Salento di una stazione ferroviaria in modo principale. Le località turistiche, le località principali del Salento, hanno una stazione ferroviaria. Quindi, l'infrastruttura, tolta la parte dell'elettrificazione, su cui va bene insistere, ce l'abbiamo. Servirebbe realizzare la connessione.

Va bene l'interoperabilità, l'intermodalità, ma, a questo punto, ciò che si chiedeva – toro a ribadirlo in maniera chiara, assessore, e lo dico alla Giunta intera e al Presidente Emiliano – è di fermare quello spreco di 40 milioni e di realizzare ciò che accade in tutte le città del mondo, ed è accaduto anche a Bari, ossia un collegamento diretto tra la principale stazione ferroviaria, come Bari, con una tratta

diretta che la Ferrotramviaria svolge con collegamento diretto all'aeroporto di Bari. Si tratta di analizzare il medesimo collegamento tra la stazione di Brindisi e una bretella ferroviaria che la metta in collegamento con l'aeroporto di Brindisi.

A quel punto, probabilmente, dopo che avremo spacchettato, come le dicevo in anticipo, i nostri lotti, non fregiandoci di avere 500 chilometri di rete concessa, ma di avere invece delle piccole reti concesse, potremo avere magari una tratta diretta da Gagliano del Capo, magari anche del futuro operatore, che potrà essere Ferrovie del Sud-Est, o come diavolo si chiamerà, che da Gagliano del Capo passi da Maglie, si fermi a Lecce, arrivi a Brindisi centrale e, quindi, all'aeroporto di Brindisi.

Potremo magari costringere quell'operatore in una gara a fare anche un'altra tratta meno redditizia, portando i cittadini anche in altre stazioni meno appetibili, da un punto di vista economico, essendo tratte meno remunerative.

Una volta che abbiamo fatto questa cosa, sulla dorsale adriatica e sulla dorsale ionica, facendo lo stesso ragionamento con la stazione di Gallipoli, avremo realizzato un meccanismo tale che non basti parlare di elettrificazione. Basta fare innanzitutto le infrastrutture vere. La nostra necessità, quindi, è quella di dotarci di un operatore che sappia e possa essere in grado di realizzare un servizio, mettendolo in condizione di avere una remuneratività di quel servizio e, quindi, di viaggiare con treni pieni e non certo desolati e vuoti. Qualsiasi sforzo potremo fare oggi ci vedrà impegnati fra qualche giorno a dover riprendere magari un percorso di ricapitalizzazione, sempre ai danni dello Stato, del contribuente e doppiamente ai danni dei pugliesi, una ricapitalizzazione dei debiti che comunque la futura società determinerà.

Queste sono le richieste che vi facciamo. Visto che non vi volete appassionare alla soluzione migliore, ribadisco che da due anni a

questa parte oggi avremmo già avuto un nuovo operatore e un nuovo servizio. Almeno, assessore, qualora dovesse essere acquisita la Ferrovia dello Stato, seduta stante chiediamo di rivedere il contratto di servizio con il futuro operatore, anche se l'abbiamo rinnovato.

Fu rinnovato senza dibattito, senza dialogo, in maniera tacita, come se tutto procedesse bene. La precedente Giunta ha rinnovato tacitamente fino al 2021 il contratto di servizio con Ferrovie Sud-Est. Almeno, e questo credo che sia assolutamente esigibile, domandiamo di richiedere una revisione strutturale del contratto di servizio. Non possiamo accontentarci dello scivolone dell'assessore Capone, della *gaffe* che magari questa estate commette, indignandosi perché il servizio delle Sud-Est non ha un treno di domenica che porti a Otranto o a Gallipoli.

Siamo una località turistica, ma è strano che non abbiamo un servizio di treni che la domenica porti i turisti al mare da Lecce, la città principale del nostro Salento, del turismo salentino, a Gallipoli o a Otranto. Ci indigniamo, quindi, e poi Ferrovie Sud-Est corre ai ripari. Proviamo a mettere, per due domeniche che mancavano alla fine di agosto, due trenini, li riempiamo e poi ci stupiamo che il servizio funzioni: abbiamo scoperto l'uovo di Colombo, abbiamo trovato la grande soluzione per il miglioramento del servizio.

È essenziale allora rivedere quel contratto di servizio. Vi dico che siamo ancora in tempo per procedere con una presa di posizione chiara a quello che vi suggerisco da due anni a questa parte e soprattutto per spacchettare un sistema e mettere definitivamente fine a un isolamento e al mantenimento di uno standard accettabile per metà della Puglia, che non può più subire in maniera così indecorosa, ma anche così spudorata, facendosi calpestare nel diritto più importante tra i diritti più importanti, ossia quello alla mobilità. Se questo lo farete in tempi rapidi, come sempre abbiamo detto, ci sarà da questa parte una sponda per ragionare insieme sui progetti concreti.

Queste sono, quindi, le nostre proposte, a partire dalla rescissione che non volete fare, e che non c'è verso che facciate, dalla revisione del contratto di servizio, dallo spaccettamento delle tratte date in concessione e dal blocco dell'errato e dannoso progetto dello *shuttle* di Brindisi, cioè di un sistema per cui fra qualche anno ci diranno: «Avete già ottenuto i 40 milioni di euro. Non venite a chiederci altro per realizzare quello che, invece, in tutto Europa fanno». Se riuscirete a realizzare questo, non manca il supporto.

Ho paura, però, che, poiché anche qui si dovranno fare delle scelte difficili, coraggiose e impopolari, al di là della vostra forza di facciata, questa presa di coscienza e di responsabilità per fare ciò che serve alla Puglia questa Giunta, purtroppo, non ce l'abbia. Il tempo ci svelerà se sarete in grado di farlo o, come purtroppo temiamo, se torneremo qui a dibattere della penosa condizione del trasporto pubblico locale in Puglia.

PRESIDENTE. Ovviamente, il primo intervento ha usufruito di una franchigia: mezz'ora non ce l'abbiamo per tutti. Pertanto, prego chi interverrà di seguito, come abbiamo discusso nella Conferenza dei Capigruppo, di contenersi negli interventi.

È iscritto a parlare il consigliere Zullo. Ne ha facoltà.

ZULLO. Signor Presidente, colleghi consiglieri, eravamo quel giorno alla Corte dei conti, si discuteva del giudizio di parificazione del bilancio, del rendiconto, e – potenza del *web* – ci arrivano delle notizie, purtroppo dolorose. A mano a mano che scorrevano i minuti e le ore, avevamo contezza del numero dei morti e anche dei giudizi che si formavano, non solo dentro la nostra regione, ma anche in un panorama molto più ampio, e che riguardavano il sistema di conduzione delle linee ferroviarie. Nessuno si spiegava come potesse accadere un fatto del genere e come una tratta ferroviaria fosse sprovvista di si-

stemi automatici di sicurezza, tant'è che siamo stati additati nel panorama nazionale come una regione arretrata sul piano infrastrutturale ed è stato detto che non era possibile per nessuno che due treni si scontrassero per un errore umano.

È questa la motivazione che ci aveva portato, come Gruppo – non so se fossimo i primi o gli unici – a chiedere un dibattito in Consiglio su questo aspetto del sistema trasportistico nella nostra regione. È un aspetto importante. Noi volevamo che si appagasse il desiderio di conoscenza non solo della Puglia, ma anche della nazione intera rispetto a un evento che, se nell'immaginario collettivo veniva giudicato come non possibile e non verificabile, invece è accaduto.

Chiedevamo, appunto, un'informativa che non andasse a riscoprire gli aspetti di un'investigazione giudiziaria, che teniamo da parte perché non ci compete. Volevamo aprire un dibattito e ottenere conoscenza, una conoscenza che si potesse poi diffondere alla collettività pugliese, ma anche sul panorama nazionale, su eventuali mancati finanziamenti rispetto a quel desiderio, a quella motivazione che ci portava alla volontà di rendere sicura quella tratta. Oppure volevamo ottenere una conoscenza per sapere se, in caso di finanziamento, ci fossero stati dei ritardi nell'utilizzazione delle somme poste a disposizione, o se ci fosse stata una distrazione di quelle somme finalizzate alla sicurezza e, invece, utilizzate per altro.

Assessore, noi abbiamo parlato di tutto. Lei ha anche detto che ha parlato di questioni a noi note, ma a questi fatti specifici nella sua relazione ha riservato poche righe. Per noi, invece, era importante questo. È importante – lo ripeto – non solo per noi o per il panorama nazionale, ma anche come caso di scuola per evitare errori che in futuro possiamo anche commettere.

Del resto, ci avviamo a una programmazione dei fondi comunitari 2014-2020 e non sappiamo se in quel periodo possiamo o dob-

biamo commettere gli stessi errori che abbiamo compiuto nella programmazione dei fondi comunitari precedente.

Ha perso un'occasione, assessore. Ha perso un'occasione di risposta a quest'aspettativa di conoscenza che la Puglia le chiedeva, insieme al panorama nazionale.

In questa relazione ci ha parlato dell'esiguità dei fondi, che diviene sempre più evidente con il passare degli anni. È un dato che vi accomuna con l'assessorato alla sanità. Quando c'è all'interno di un Paese un discorso di razionalizzazione delle somme – perché i bisogni della gente sono infiniti, ma dobbiamo essere capaci di utilizzare risorse che diventano sempre più finite – qual è la capacità del pubblico amministratore? È quella di saper trovare un giusto equilibrio tra i bisogni e le risorse che si hanno a disposizione.

Voi continuate a cadere nell'alibi che vi appartiene e vi accompagna quando parliamo di sanità e che vedo vi accompagna comunque quando parliamo di trasportistica, nonostante con il bilancio regionale interveniamo ancora a impinguare quei fondi sia per la sanità, sia per i trasporti, se è vero, come è vero, che destiniamo l'avanzo di amministrazione per l'uno e per l'altro settore.

È un argomento, caro assessore, che vi dovette togliere dalla testa, perché diventa un alibi. Pensare che non si riesce a fare fino in fondo il proprio dovere perché i fondi diventano sempre più esigui diventa un alibi per un pubblico amministratore che non è capace di creare il giusto equilibrio tra bisogni e risorse che si hanno a disposizione.

Vede, assessore, cosa contrasta con questo tipo di ragionamento nella sua relazione? Contrasta il fatto che lei, poi, ha sciorinato una serie di somme, anche abbastanza cospicue per il nostro metro di misura delle somme. Siamo abituati a parlare di centinaia di migliaia di euro, con qualche milione di euro. Nella sua relazione lei ha detto che sono state messe a disposizione due *tranche*, da quello che ho capito io, di una settantina di milioni

per la sicurezza. Invece, nonostante queste risorse messe a disposizione, ci troviamo di fronte a un evento che non doveva accadere. Caro assessore, banalizzare ancora, come fa lei con il suo atteggiamento in quest'Aula, credo non renda giustizia all'evento che si è verificato.

Assessore, riprendo il discorso che lei vuole sviare, così come tutta la sua relazione. Dicevo che sono state messe a disposizione queste somme per il requisito della sicurezza e che lei diceva che uno degli impegni che vengono richiesti dalla legislazione vigente, dall'Europa, o comunque dagli accordi quadro che stipula, è la sicurezza del trasporto ferroviario. Da una parte c'è una volontà di ottemperare agli impegni. Dall'altra parte c'è la messa a disposizione di risorse. Dall'altra parte ancora la troviamo in questo Consiglio così, nudo e crudo, a dirci tre righe su quello che è avvenuto. Non ci riferisce date, non ci dice quando sono state messe a disposizione le risorse, entro quando queste risorse avrebbero dovuto essere spese per assicurare la sicurezza del trasporto, se queste risorse sono state spese per intero, se sono state accantonate, se ci sono ritardi di spesa, se ci sono distrazioni di fondo. Questo avremmo voluto sapere ed è questa la sete di conoscenza che hanno la Puglia e la nazione. Non ci ha detto nulla. Ci ha detto, invece, di quella che sarà la vicenda della Sud-Est. Ci ha riferito, invece, gli impegni di potenziamento delle rotaie. Sono tutte cose che ci dice continuamente nelle Commissioni.

Guardi, non scopre l'acqua calda sulla Sud-Est nel momento in cui dice che si è adottato l'atteggiamento della prudenza. Assessore, non è più il tempo della prudenza. È il tempo dell'inflessibilità. Questi fallimenti sono tutti pilotati e derivano da una legge fallimentare che ha introdotto il concordato preventivo. Vanno in questa direzione perché voluti da chi amministra le aziende, pubbliche e private. L'abbiamo visto nei trasporti e l'abbiamo visto nella sanità. Sono voluti perché a pagarne le conseguenze sono le parti deboli di

un sistema. Le parti deboli di un sistema sono i lavoratori che poi devono rinunciare a parte dei loro compensi e i fornitori che rinunciano a quello che hanno lavorato per poter fornire queste aziende.

Pertanto, l'inflessibilità che adottate con il povero cristo che non riesce a ottenere il DURC non l'adottate con i potenti, perché siete servi dei potenti e forti con i deboli. Siete forti con i deboli e deboli con i potenti. Questa è la verità delle Sud-Est e di quello che voi avete avuto nell'interazione con le Sud-Est. Avevate un contratto. Se io ho un contratto con la pubblica amministrazione, non mi pagate se non ho onorato il DURC con i dipendenti. Eravate di fronte a un'azienda che poi si è rivelata fallimentare da ogni parte, con sprechi da ogni rivolo, ma pagavate regolarmente. Quell'azienda oggi ci lascia nel lastrico, con una situazione che è insopportabile sul piano concettuale. È insopportabile perché chi godeva della bella vita continua a godere della bella vita. Chi, invece, lavorava deve rinunciare a parte delle sue incombenze.

Assessore, perché le risorse diventano sempre più limitate? Perché i tempi attuali invitano, anzi obbligano il pubblico amministratore a razionalizzare e a rivedere quello che è stato. Voi fate contratti di servizio che sono la fotocopia di quelli di tanti anni fa. In realtà, è cambiata la Puglia. La Puglia è cambiata nell'interconnessione dei servizi sanitari. È cambiata nelle interconnessioni dei servizi scolastici. È cambiata nelle interconnessioni dei servizi e delle località turistiche. Tuttavia, i Piani di servizio del trasporto non si adeguano flessibilmente ai cambiamenti della Puglia e restiamo indietro con contratti di servizio che mantengono rotte e collegamenti che nulla hanno a che vedere con i bisogni e le modalità che sono di oggi, che sono differenti.

Pensate a che cosa è cambiato nella sanità. Abbiamo chiuso degli ospedali che avevano precedentemente dei collegamenti e tenuto in vita ospedali ai quali la gente non può arrivare perché mancano i collegamenti, perché i vo-

stri contratti di servizio non seguono queste dinamiche di razionalizzazione di una rete dell'offerta dei servizi sanitari.

Allo stesso modo, cosa sta cambiando nel sistema scolastico? Sta cambiando un mondo rispetto alla competitività che i diversi istituti scolastici hanno nell'acquisizione del numero degli utenti e degli alunni. Anche qui voi siete fermi e fissi. Non avete la capacità di essere flessibili e di seguire questo movimento e questo bisogno di mobilità da un posto all'altro.

Allo stesso modo – lo diceva il collega Carroppo – vi accorgete, a un certo punto, che di domenica non c'è collegamento tra Lecce e Otranto. Evidentemente non avete capito la direzione che ha preso questa Puglia e quali erano i suoi nuovi bisogni.

Assessore, francamente, se fossi in lei, riderei poco e sarei poco contento, sia per rispetto al dolore, sia per rispetto al suo dovere, un dovere che, a nostro avviso, non compie fino in fondo. Non lo compie fino in fondo, nel momento in cui usa in una relazione tutta una serie di chiacchiere per parlarci degli obiettivi e dei programmi della Comunità europea. Quello delle leggi farraginose è un altro alibi. Quando non si compie il proprio dovere, la colpa è o delle risorse che non ci sono o delle leggi che sono farraginose.

Assessore, lei – e non finisce qui – ci deve dire puntualmente in quale data sono state trasferite e con quale atto sono state trasferite le somme per la sicurezza di quel tratto in quella zona, se queste somme sono state spese e in quale percentuale sono state spese e, se non sono state spese, il perché dei ritardi, se sono state distratte. Questo ci deve dire. Lei avrebbe dovuto dirci: «La Regione ha tenuto a cuore il tema della sicurezza sul trasporto per rotaie ponendo a disposizione queste somme. Queste somme sono state spese in questo modo o non sono state spese».

È qui che è mancata l'informativa al Consiglio ed è qui che ha perso la grande occasione di essere trasparente rispetto all'aspettativa

dovuta a chi si aspetta di conoscere come funziona questa Regione e rispetto alle aspettative e alla crescita di una Regione, come funziona questa Regione rispetto a una necessità impellente di fare prevenzione, come funziona questa Regione sul piano di un'efficienza politico-amministrativa volta a un soddisfacimento globale dei bisogni della collettività.

Assessore, ci rivedremo forse in Commissione per parlare dei contratti di servizio, delle somme che vengono sempre meno, delle leggi che sono farraginose. Ma io, assessore, non vorrei incontrarla per parlare di questo. Vorrei incontrarla per capire come la Regione ponga l'attenzione a determinate procedure burocratiche, politiche e amministrative, affinché i bisogni della gente vengano soddisfatti nei tempi giusti. Questa è la necessità vera.

Siamo a settembre. Non la posso nemmeno rimandare. Fossimo a luglio, l'avrei rimandata a settembre. Questo è il mio giudizio, assessore, non sulla sua attività, ma su quello che ci ha detto oggi. Francamente, ha usato quattro paginette per parlarci di tutto, tranne che del tema specifico su cui tutti avevamo un'aspettativa. Non lasci esprimere a me il giudizio sul suo operato di oggi: se lo dia lei stesso. Sono convinto che si darebbe una grande insufficienza, tale da essere bocciato, perché rimandare a settembre, essendo già settembre, non è possibile.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il consigliere Zinni. Ne ha facoltà.

ZINNI. Signor Presidente, assessore Giannini, Presidente Emiliano, trovo un po' di difficoltà a fare questo intervento oggi, perché penso che il ragionamento portato avanti dalla relazione dell'assessore Giannini fosse molto pertinente al tema assegnatoci, che, se non sbaglio, riguardava la situazione dei trasporti pubblici locali nella nostra regione, non la tragedia che si è compiuta il 12 luglio, che ha visto tante vittime innocenti, la maggior parte

delle quali sono della mia città, della mia comunità, miei amici, ragazzi di pochi anni, nel fiore della gioventù.

Credo che, a distanza di neppure due mesi, ci vorrebbe un po' più di rispetto da parte di questo Consesso, nel senso che non bisogna tirare in ballo queste questioni per speculare politicamente su inefficienze e inefficienze.

In questo anno di esperienza istituzionale in questi banchi confesso che ho imparato molto, ma non mi acconcio ancora al pensiero che si possa fare il gioco delle parti su tutto. Credo che esista, e che debba esistere, nella politica una barriera insormontabile, quella del rispetto per le cose che vanno oltre la politica.

Sentire il consigliere, anche amico personale, Ignazio Zullo, usare un'espressione pesante come "lei ci ha raccontato chiacchiere" credo non sia adeguato a un Consesso del genere. L'assessore ha fatto, che ci piaccia o non ci piaccia, una relazione, credo, abbastanza puntuale sull'argomento all'ordine del giorno di questo Consiglio, cioè la situazione dei trasporti pubblici locali in Puglia. Credo che l'abbia fatta anche, come sa farla, mettendo in luce le questioni positive e le ombre che pure ci sono, come in ogni realtà umana e in tutto ciò che è perfezionabile.

Credo che addirittura abbia fornito all'Autorità inquirente della Procura della Repubblica di Trani, che sta occupandosi di questa tragedia, e che lo sta facendo in maniera puntuale, una relazione doviziosa di particolari non richiesta dall'Autorità. Lui l'ha fornita.

Pertanto, sovrapporre e mischiare i due piani oggi non credo sia proprio una cosa che ci dà un grande tratto distintivo, come Consiglio regionale. Oggi occupiamoci dei trasporti pubblici locali. All'esito delle indagini della magistratura magari parleremo di quello che è successo, delle efficienze e delle inefficienze.

Peraltro, nei giorni immediatamente successivi a quella tragedia ho sentito un sacco di robbaccia. Prima la colpa era del tratto ferroviario a unico binario, poi si è scoperto che in

Italia ci sono quasi più di 6.000 chilometri a tratto ferroviario unico, ragion per cui il problema si è spostato a fare speculazione sui sistemi di sicurezza e non di sicurezza. La verità vera è che, come spesso accade in questo Paese, le inefficienze del sistema accumulate in passato sono tali e tante che occorre una rivoluzione prima di tutto culturale per affrontare queste sfide che ci vengono proposte. Questo è un Paese vecchio, invecchiato, che non è all'altezza dei tempi. Di questo non hanno certamente responsabilità né l'assessore Giannini, né la Giunta Emiliano.

Credo che in questo ci sia un principio, di cui il Presidente Emiliano si è fatto molto spesso interprete, che è un principio di responsabilità di ciò che è accaduto nel passato, con una sorta di responsabilità anche oggettiva che tocca a chi governa. Naturalmente, però, questo non può portare chi fa opposizione, a giusta ragione, ad attribuire tutte le colpe del mondo, da quando Adamo ed Eva hanno commesso il peccato originale ad oggi, a quest'Amministrazione, perché è troppo. È troppo.

Credo che vada risistemato l'ordine del giorno di oggi. Il trasporto pubblico locale è un sistema che in Puglia sta marciando tra luci e ombre, ma con una direttrice ben precisa, impressa da tanti anni, quando anche lei, Presidente, ha rivestito il ruolo di assessore e quando poi l'ha fatto il compianto Guglielmo Minervini. La direttrice di marcia è quella di efficientare un sistema e di pensare al trasporto pubblico locale prima di tutto come a un fattore di inclusione sociale, non tanto e soltanto un fattore di speculazione o di interessi economici per privati o per il pubblico, ma di inclusione sociale.

Fra pochi giorni ricomincia la scuola. In questi giorni sono ricominciate a pieno ritmo le attività lavorative. Il sistema di trasporto pubblico locale è il perno, nella nostra regione come in tante altre parti d'Italia, per poter portare la mobilità a costi accessibili. Su questo dobbiamo confrontarci se vogliamo dare il

primato nei trasporti pubblici locali al fattore dell'inclusione sociale, se lo vogliamo dare agli interessi imprenditoriali, se vogliamo dare un *imprinting* pubblico ad alcuni settori particolari del trasporto locale, se vogliamo privatizzare, se vogliamo controllare soltanto quando diamo in affidamento contratti a privati.

Questa, poi, è una stranezza nostra: siamo per la privatizzazione, ma, quindi, quando privatizziamo, il pubblico che ruolo ha? Ha un ruolo di controllo, non di intromissione. Poi, però, ci lamentiamo perché non ci siamo intromessi abbastanza. Allora, siamo per il privato, o no? Su questo penso che dobbiamo fare una riflessione. La dobbiamo fare tutti insieme, al di là del gioco delle parti, perché qui gli interessi sono davvero gli interessi della nostra comunità.

La nostra è una comunità che è all'attenzione di tutto il mondo da molto tempo. Abbiamo delle caratteristiche, abbiamo delle specificità, abbiamo una potenzialità che ci porta, da qualche anno a questa parte, a essere all'attenzione di tutto il mondo. Il *National Geographic* ci descrive come la regione più bella del mondo. Io non so se lo siamo davvero, ma comunque siamo una bella regione. Il sistema dei trasporti è un sistema importantissimo al fine della promozione turistico-culturale e dell'inclusione sociale. Di questo dobbiamo parlare.

La polemica sui morti di Andria, per piacere, lasciamola stare. Lasciamola stare. È davvero una questione che non ci qualifica molto. Quei morti pesano sulla coscienza della nostra Regione? Certo, pesano. Un mio carissimo amico, che aveva fatto il commissario di polizia, vicequestore, e aveva girato tutte le sedi più disagiate d'Italia, è morto da stupido in quella tragedia. Avevamo fatto insieme pratica nello studio di un avvocato.

Non è giusto, oggi, mettersi a parlare di questo. Credo che la politica abbia il compito di affrontare i problemi, ma di affrontarli con una certa dignità e una certa decenza, e so-

prattutto debba essere consapevole che, al di là della politica, come diceva il nostro grande Aldo Moro, esiste la vita, che va rispettata.

Grazie.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la consigliera Di Bari. Ne ha facoltà.

DI BARI. Signor Presidente, inizio questo mio discorso dicendo una cosa che ha detto tantissimo tempo fa il nostro Presidente Pertini: per onorare i morti bisogna pensare ai vivi. Chiedere sicurezza e puntualità nella sicurezza non credo sia un voler tradire la memoria di chi, purtroppo, ha perso la vita in quell'incidente ferroviario.

Dopo quanto accaduto il 12 luglio, in realtà, mi sarei aspettata, subito dopo, sia dall'assessore Giannini, sia da lei, Presidente Emiliano, un'ampia e articolata relazione in Aula su quanto accaduto per far comprendere ai cittadini quali responsabilità – se ve ne sono – la Regione abbia in questa drammatica vicenda. Non avete ritenuto importante ciò e non avete ritenuto di dover agire come ha fatto il Ministro Delrio, il quale ha riferito in Parlamento il giorno dopo la tragedia. Evidentemente, avete ritenuto sufficiente la commemorazione avvenuta all'indomani della tragedia qui in Consiglio e la vostra presenza anche ai funerali di Stato, che si sono svolti nella mia città, Andria, la quale, come sapete, ha pagato il più alto tributo in termini di vite umane per questa tragedia.

Ebbene, sappiate che, come cittadina prima ancora che come donna appartenente a queste Istituzioni, non accetto questo silenzio. Con il mio Gruppo consiliare oggi sono qui perché voi possiate riferire in maniera puntuale su quanto accaduto negli scorsi anni e perché prendiate dei precisi impegni sin da ora. Non è più il tempo di rimandare. È già tardi.

Occorre la verità prima di tutto, se si vogliono veramente onorare le vittime, i feriti e i loro parenti, anche se da una parte la verità l'abbiamo già letta dalle carte nel corso degli

anni. Con la delibera di Giunta del 18 marzo 2014 il raddoppio Andria-Corato era inizialmente previsto, secondo il cronoprogramma, tra le opere da completare entro il 30 giugno 2015. Pochi mesi più tardi, con la delibera n. 1450, da una serie di incontri avvenuti anche con il beneficiario, cioè la Società Ferrotramviaria S.p.A., risultava che l'acquisizione dei pareri richiesti dalle norme vigenti, ivi compresi gli adempimenti a cura delle Amministrazioni locali interessate dal suddetto intervento, avesse determinato un allungamento previsto dei tempi. Questo ha comportato poi lo spacchettamento nel raddoppio in due lotti da completare, da finanziarsi in due programmazioni diverse con fondi europei.

Nello stesso atto è riportato un altro passaggio molto interessante, alla luce della tragedia che è avvenuta, che leggo: «La stessa società – cioè Ferrotramviaria –, con nota protocollata al n. 922 del 10 giugno 2014, ha presentato istanza di finanziamento per un importo di 6.600.000 per la realizzazione di impianti di segnalamento e di sicurezza nella stazione di Bitonto, unitamente alla realizzazione di impianti di sicurezza di bordo e di terra (SCMT), che erano già previsti, in realtà, dalla delibera del 2014. Questo impianto consentirà di completare il programma di implementazione, di segnalamento e di sicurezza già in parte in esercizio e in parte in corso di realizzazione sulla linea». Quindi, si rileva che la società concessionaria si poneva già il problema di adeguare gli impianti di sicurezza, problematica che, probabilmente, avrebbe dovuto immediatamente essere fatta propria anche dalla Regione in qualità di Ente proprietario di quella tratta ferroviaria.

In seguito a quanto accaduto il 12 luglio ho appreso che la Regione ha chiesto che il trasporto su rotaia da Barletta a Ruvo venga sostituito dal trasporto su gomma, almeno fino a che non venga messa in sicurezza quella tratta ferroviaria. Benissimo. È quello che abbiamo chiesto anche noi, come Gruppo consiliare, prima della Regione, con una nota ufficiale

depositata alla stessa Regione, oltre che alla Procura della Repubblica.

Peccato che, per il momento, però, Ferrotramviaria non abbia inteso interrompere il trasporto su rotaia e l'abbia fatto soltanto sulla tratta Andria-Corato e, viceversa, Corato-Andria. Forse ora, dopo la tragedia, i lavori procederanno più spediti. Forse ora, dopo la tragedia, verranno installati i sistemi di sicurezza nelle tratte mancanti. Forse ora, dopo la tragedia, i cittadini andriesi saranno messi in condizione di non dover più aspettare in coda, per decine di volte al giorno, davanti ai passaggi a livello chiusi, comprese anche le ambulanze che giungevano all'ospedale.

Abbiamo chiesto al ministro competente di far verificare agli ispettori ministeriali la situazione di tutta la tratta, da Barletta a Bari. Di certo, presseremo voi affinché anche la Regione si adoperi a fare tutti gli accertamenti di competenza. Di certo, esigeremo di approfondire i contratti in essere con il concessionario, le relative proroghe e la legittimità delle stesse. Di certo, presseremo affinché il Ministero faccia tutte le verifiche affinché sulle altre linee ferroviarie pugliesi affidate ad altre società non avvenga la stessa tragedia, perché sarebbe davvero diabolico rendere possibile il ripetersi di questa tragica lotteria col destino delle vite umane. Di certo, non indietreggeremo e non accetteremo offerte al ribasso in termini di sicurezza.

Chiediamo al Presidente della Regione Puglia e allo stesso assessore ai trasporti Gianni di avviare la messa in sicurezza della tratta Barletta-Ruvo; l'immediata interruzione del servizio ferroviario su tutta quella tratta che è a binario singolo e senza sistema di sicurezza SCMT, con conseguente spostamento del traffico su gomma; l'immediato avvio dei lavori di messa in sicurezza della suddetta tratta ferroviaria con il sistema SCMT in previsione dei lavori previsti dal grande progetto; scadenze certe dei lavori, pena commissariamento della Ferrotramviaria S.p.A. nella gestione del servizio del trasporto e dei lavori di ade-

guamento della tratta Bari-Barletta in caso di violazione dei termini fissati; modifica e adeguamento degli orari degli autobus a quelli dei treni, perché così viene minimizzato il disagio dei pendolari; previsione di un numero adeguato di autobus sostitutivi sulla base del numero dei pendolari; previsione della durata del viaggio da Barletta a Bari e viceversa; individuazione di punti di partenza e arrivo degli autobus che riducano il ritardo dovuto al traffico cittadino (per esempio, per Andria potrebbe essere il punto di partenza e di arrivo Largo Appiani, che è alle spalle della stazione stessa, visto che lo spazio antistante la nostra stazione non è adeguato e la contemporanea presenza di più autobus provoca il congestionamento della viabilità); la redazione e pubblicazione sul sito istituzionale regionale, a cura del settore competente, di una relazione che ricostituisca i diversi e consecutivi procedimenti adottati nel tempo per l'affidamento pluridecennale alla stessa società della tratta Ferrotramviaria Bari-Barletta; di sottoporre i procedimenti di affidamento di concessione delle tratte ferroviarie regionali alla valutazione dell'ANAC e dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato; la pubblicazione integrale sul sito istituzionale regionale dei contratti, compresi allegati ed eventuali proroghe, attualmente vigenti tra Regione Puglia e concessionari del servizio Ferrotramviaria regionale; l'immediata messa in sicurezza di tutte le tratte regionali a binario singolo e/o senza sistema di sicurezza SCMT che abbiano, ovviamente, la stessa mole di traffico ferroviario paragonabile a quello della tratta Barletta-Bari; il sopralluogo da parte vostra, con noi magari, della stazione Andria Sud per verificare lo stato di avanzamento dei lavori, visto che non si capisce nulla. Da una parte, la società Ferrotramviaria mi viene a dire che mancano soltanto le suppellettili. Dall'altra, invece, se ci rechiamo sul luogo, sono evidenti i lavori che sono ancora in corso con gli operai. Vorremmo capire a che punto sono quei lavori. Sarebbe importante capirlo anche

per il proseguimento del grande progetto e per l'eventuale interrimento, quando avverrà.

Ora non è il momento di arrendersi. È il momento di agire con coraggio e di onorare quelle ventitré vittime, i loro parenti, i feriti e tutti coloro che hanno vissuto, purtroppo, quei tragici momenti.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il consigliere Zullo per una breve precisazione. Ne ha facoltà.

ZULLO. Mi occorre un minuto, Presidente, perché voglio comprendere se chiedere un iter amministrativo. Voglio capire se sono stati stanziati dei fondi, se questi fondi sono stati spesi, se sono stati distratti e se questo significa speculazione.

Guardate, volete crearvi tutti gli alibi? Createveli. Potete anche scavare nei vostri cilindri e tirar fuori il coniglio che vi tuteli da alibi, ma questi alibi non vi tuteleranno da un interrogarci tutti nella nostra coscienza.

Penso che la collega Di Bari abbia detto delle cose semplici. Ha detto che c'era una delibera che diceva questo, che c'era una delibera che diceva quest'altro e che c'era una delibera che diceva quest'altro ancora. Questo avremmo voluto sapere tutti, ma avremmo voluto saperlo da chi fa gestione, non da noi, che andiamo a controllare le delibere. È paradossale vedere dentro di voi questa banalizzazione su quanto è successo, senza chiedervi se all'interno di un dibattito sul trasporto pubblico locale non ci sia un pugliese che oggi si interroghi se, facendo una determinata tratta, non si verifichi di nuovo un determinato incidente.

È paradossale. Se volete continuare su questa scia, continuate pure. Se volete additare i vostri contraddittori politici con determinate cose che non si addicono né alle persone, né al fare delle persone, fatelo pure. Di questo modo di fare, però, francamente, la Puglia ne ha ben donde. Cercate di risparmiare questo modo di fare: un amministratore deve dire e

rendere conto di quello che ha fatto alla sua collettività, di quella che è stata l'attività amministrativa, di quello che è stato messo in campo.

Diceva bene la collega Di Bari: Delrio riferisce in Parlamento, qualche giorno dopo, mentre noi arriviamo in questo Consiglio e si vuole togliere dal dibattito un avvenimento e parlare di tutto senza parlare di quello. Andate avanti così, ma sbatterete la testa contro il muro.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il consigliere Trevisi. Ne ha facoltà.

TREVISI. Signor Presidente, parlerò poco di sicurezza, perché il punto è già stato illustrato ampiamente e in maniera molto efficace dalla collega Di Bari. Certo, è un incidente, quello che è successo, che poteva capitare ovunque, anche nel tratto che riguarda, in particolare, il territorio da cui provengo, le Ferrovie del Sud-Est. Forse per fortuna incidenti di questo tipo non sono successi.

Per esempio, in questi giorni, io stesso ho cercato di intervenire sul problema dei passaggi a livello che non si chiudono, un problema molto grave. È logico che in questa fase magari servirebbero soluzioni-tampone, ma i sistemi di sicurezza vanno sicuramente potenziati e ampliati. In questa fase si potrebbe pensare di coinvolgere nelle ore di punta la Polizia municipale e la Protezione civile.

Purtroppo, l'abitudine è quella di intervenire a disastro ormai accaduto. Questo male italiano ce lo troviamo dappertutto. Ce lo troviamo nella sanità, dove si interviene quando ormai le malattie sono già scoppiate e non si fa nulla per prevenire queste gravi patologie ai cittadini. Così succede anche in ambito ambientale: ormai interveniamo quando i rifiuti speciali, i rifiuti pericolosi, sono già stati occultati nei terreni, tramite discariche abusive, quando ormai le emissioni sono già state prodotte durante la notte. Questo è un problema che dovremo affrontare. Dovremo pen-

sare che la questione più importante in tutti i settori è la prevenzione. È una questione su cui lavoriamo pochissimo, ma che, invece, dovrebbe rappresentare il vero cambiamento della politica italiana.

Badate, spesso ci troviamo su progetti che i cittadini non condividono. Magari a noi del Movimento 5 Stelle date dei populistici perché sposiamo per lo più idee che partono dal cuore del popolo, dal cuore dei cittadini. La vera innovazione, però, la vera capacità di governare non è quella di imporre. D'altronde, portiamo progetti che parlano di pensione e di sicurezza, progetti che i cittadini condividono. Se ai cittadini parliamo di prevenzione, questo è un progetto che i cittadini possono condividere. Se parliamo di sviluppo sostenibile e di trasporti efficienti, sono progetti che i cittadini sentono nel cuore e che magari vorrebbero condividere insieme a tutta la classe politica.

Invece ci forziamo con progetti che i cittadini non vogliono, e ce ne sono tantissimi, quali la riduzione dei servizi sanitari, la privatizzazione delle aree demaniali, il TAP e via elencando. Potrei citare tantissime cose che i cittadini non vogliono, ma non perché i cittadini siano comunque per il "no" a prescindere. I cittadini vorrebbero finalmente la capacità di governare verso idee innovative condivisibili. È questa la vera innovazione. Dobbiamo essere capaci di proporre qui idee innovative condivisibili.

Come possiamo dire che nel settore dei trasporti in Puglia non ci siano problemi macroscopici? Certo, logicamente vanno ripartiti negli anni. Non è solo una responsabilità dell'attuale Giunta, ma è una responsabilità che va ripartita nei tanti anni di cattiva politica.

Vorrei fare un discorso, invece, sulle opportunità dei trasporti per quanto riguarda lo sviluppo del nostro territorio, del territorio pugliese. La Puglia è una regione molto lunga. Abbiamo oltre 300 chilometri. Capite, quindi, che l'esigenza dei trasporti è un'esigenza sentita dai cittadini e che l'esigenza dei

trasporti riguarda i lavoratori, i pendolari e i flussi turistici, perché la nostra è una delle regioni più belle del mondo.

È un'esigenza non facile, anzi molto complessa da gestire, perché è un'esigenza che riguarda "le Puglie". Non riguarda "la Puglia", perché la Puglia è diversa. Mentre l'area metropolitana di Bari ha un'esigenza particolarmente forte per quanto riguarda il raggiungimento del posto di lavoro dalla periferia verso la città da parte dei pendolari, magari ci sono esigenze diverse di tipo agroturistico soprattutto nel Salento e nelle località del Gargano e via discorrendo.

Capite, quindi, che il Piano dei trasporti deve innanzitutto partire da questo presupposto: i bisogni e la domanda di trasporto per quanto riguarda lavoro e turismo è diversificata nella nostra regione. È una grossa opportunità, una grossa opportunità di sviluppo economico, una grossa opportunità occupazionale. È impensabile che ad oggi non ci sia un treno che porti all'aeroporto del Salento. Siamo nel 2016 e ancora non si è pensato – o comunque magari si è pensato, ma non si è mai realizzato, e non si sa il perché – un collegamento, questa famosa bretella, che consenta ai turisti che arrivano in questo posto meraviglioso (vivo lì e, secondo me, è una terra magica, una terra meravigliosa), che atterrano all'aeroporto di Brindisi, di arrivare direttamente tramite un collegamento veloce ed efficiente, un collegamento sicuro, alle località di Otranto, Leuca e Gallipoli.

Ad oggi il turista è costretto a mandarci un po' a quel paese quando viene qui, perché deve scendere da questo aeroporto, prendere un collegamento che lo porta alla stazione e da lì magari fermarsi al *City Terminal* di Lecce, che si trova di fronte a un hotel e non alla stazione. È molto strana questa localizzazione particolare che c'è a Lecce, dove c'è un *City Terminal* che non arriva alla stazione di Lecce, ma all'hotel magari di proprietà di qualche politico e così via. Da lì poi il turista deve prendere un bus per la stazione e da lì un tre-

no che lo porterà, magari dopo un'ora e mezza, per fare 70 chilometri.

È paradossale. Magari un turista, tramite un volo *low-cost* di pochi soldi, arriva dall'Inghilterra a Brindisi in un'ora e mezzo spendendo pochissimo e poi nell'ultimo tratto fa cinque scali, cinque passaggi: prima prende il bus per la stazione, poi passa dal *City Terminal*, poi dal *City Terminal* di nuovo prende un bus per la stazione, poi prende un treno iperlento con una littorina vecchissima e improponibile. Da noi viene chiamata non "Ferrovie del Sud-Est", ma "Ferrovie del *Far West*", proprio perché usiamo ancora questi treni che ricordano il *Far West*.

Capite bene che quel turista che da Londra, magari, in un'ora e mezza è arrivato a Brindisi fa quattro o cinque cambi e ci mette due ore per arrivare a Gallipoli, quando queste perle del Salento dovrebbero essere delle perle facili da raggiungere non solo dal trasporto via terra o via rotaia. Per esempio, si potrebbe pensare anche al flusso turistico navale, alle crociere. Perché una crociera non può arrivare a Otranto o a Gallipoli, e così via? Sono località che hanno delle potenzialità enormi e noi, al 2016, non sfruttiamo queste potenzialità, che sono anche potenzialità di ricchezza e di sviluppo del territorio, che potrebbero far bene e creare quella economia sana che oggi abbiamo. Abbiamo una ricchezza grande, ma non riusciamo a usarla.

Purtroppo, devo condividere quello che è stato detto dai banchi dell'opposizione fino adesso, perché le mancanze che in questo settore si sono perpetrate negli anni (chiaramente, non può essere tutta responsabilità dell'attuale Giunta) sono tante. C'è stata l'incapacità di sfruttare le potenzialità anche di Ferrovie del Sud-Est. Non si ammette che è mancato il controllo. Chi doveva sorvegliare sulla sicurezza e sull'uso di quei fondi, che ha fatto? Sapete benissimo che metà dei fondi se ne andavano in consulenze per gli amici degli amici. Ora la magistratura sta cercando di fare chiarezza. Ci abbiamo messo dieci anni, però,

per scoprire cose di questo tipo, quando potevano essere scoperte, magari, in meno tempo.

Chi doveva sorvegliare, chi doveva fare il suo dovere oggi, a nostro avviso, non dovrebbe dormire sonni tranquilli, considerate anche le vittime che ci sono state e molte altre. Su Ferrovie del Sud-Est, che ha una rete molto diffusa, gli incidenti sono stati spesso sfiorati e forse per fortuna, solo per un caso, solo per la casistica, per un caso fortuito, oggi non abbiamo analoghi morti in altri casi del territorio pugliese, solo per una questione di fortuna. È giusto che oggi chi doveva sorvegliare non dorma sonni tranquilli, perché non ha fatto il proprio dovere, non ha fatto il proprio lavoro.

Oggi dobbiamo, quindi, ripensare a progetti condivisibili che riguardano il potenziamento del servizio dei trasporti, perché i dati statistici ci dicono che, in base al numero di abitanti e alla grandezza del territorio, c'è un grosso divario fra la Puglia e le regioni del Nord Italia. C'è un grossissimo divario come rete ferroviaria presente, che dovrebbe essere sicuramente potenziata e resa efficiente. I mezzi dovrebbero essere all'altezza di una regione all'avanguardia e anche i servizi dovrebbero essere di questo tipo.

Non si può pensare, per esempio, a una concorrenza fra bus e treno. È una cosa paradossale che succede nella nostra regione. Spesso i bus e i treni fanno gli stessi orari e gli stessi percorsi. Il trasporto su gomma non deve essere concorrenziale al trasporto su treno. Il trasporto su gomma deve coadiuvare il trasporto su treno, cioè deve arrivare in quei punti di interscambio dove poi il treno può portare in maniera veloce, rapida e anche ecosostenibile i passeggeri da una parte all'altra.

Invece, abbiamo degli orari completamente scoperti. Abbiamo visto che spesso molti servizi, sia i servizi di trasporto su gomma, sia quelli su treno, sono in concorrenza fra di loro, causando un aumento delle emissioni. Quando parliamo di trasporto, parliamo anche di sostenibilità ambientale. Non ha alcun senso che i vari servizi presenti sul territorio di

trasporto non interagiscano in modo funzionale e virtuoso fra di loro.

Siamo non dico all'anno zero, ma quasi. C'è tanto da fare e da lavorare. I punti essenziali sono sicuramente quelli che ho citato. È impensabile che abbiamo un grande aeroporto nel Salento e non riusciamo a collegarlo in modo funzionale e veloce con le realtà turistiche di quel territorio. È un territorio che sta avendo un riscontro dal punto di vista turistico enorme negli ultimi anni. Non lo riusciamo ancora a sfruttare.

Ricordo che, per l'assenza di treni, tante volte ci hanno chiesto anche un passaggio qui da Bari per portare i turisti nel Salento. È una cosa che magari abbiamo anche riscontrato noi, perché gli orari sono assolutamente indecenti per affrontare una stagione turistica.

Non si capisce perché i treni domenicali quest'estate non abbiano fatto i percorsi che riguardano alcune delle località più importanti. Dobbiamo sfruttare per quanto possibile l'opportunità che la regione ha.

Come Movimento 5 Stelle – lo ribadisco in questa sede –, non è vero che abbiamo votato a favore dell'attuazione del Piano dei trasporti, come ha detto in precedenza l'assessore. Il nostro voto è stato in una seduta contrario, mentre nell'altra ci siamo astenuti. Volevo precisare questa cosa: non è assolutamente vero che abbiamo votato a favore. Siamo comunque disponibili a sostenere progetti innovativi che possano essere veramente condivisi con i cittadini.

Non è populismo. Si tratta di avere la capacità di governare e di portare avanti idee condivise. Questa è la differenza che vi chiediamo.

Vi chiediamo di sposare progetti che possano essere accettati dall'intelligenza collettiva. L'intelligenza collettiva, l'intelligenza di un popolo, per noi è una virtù e lo rimarrà sempre.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LONGO

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il consigliere Damascelli. Ne ha facoltà.

DAMASCELLI. Signor Presidente, sulla questione della tragedia ferroviaria siamo stati in religioso silenzio e lo saremo ancora per tempo, perché siamo convinti che la magistratura farà il suo corso e siamo molto fiduciosi nel lavoro che la magistratura sta portando avanti.

È chiaro, però, che delle domande ce le siamo poste. Soltanto chi non ha una coscienza non si pone delle domande. Non abbiamo strumentalizzato, perché non va mai strumentalizzato, il dolore che colpisce un'intera comunità, ma ci siamo chiesti se si potesse evitare. Penso che se lo sia chiesto ognuno di voi. Ci siamo chiesti: ci saranno delle responsabilità da accertare? Lo farà la magistratura e non certamente, assessore, una Commissione d'inchiesta. Penso che anche lei forse potrà condividere questo pensiero. Non dobbiamo strumentalizzare, ma non dobbiamo nemmeno fare *slogan* giornalistici nel dire, come qualcuno ha fatto, come il Presidente, che lo vedremo con la Commissione d'inchiesta.

Tra l'altro, abbiamo anche visto quali risultati portino le Commissioni d'inchiesta interne. Evitiamo, anche da altre parti, di fare populismo e propaganda. Naturalmente, ci siamo posti la domanda soltanto perché, come tutti, abbiamo accusato il colpo. Ognuno di noi, purtroppo, ha vissuto quei momenti di una tragedia senza precedenti nel nostro territorio e si è sentito coinvolto, se ha un'anima, se ha una coscienza, se ha un sentimento. Speriamo però che tutto questo possa dare delle risposte a chi oggi le attende.

Un'altra domanda che mi sono posto era la seguente: abbiamo speso tutti i soldi per bene e li abbiamo spesi per evitare di perderne altri? Spesso l'Unione europea, se la Puglia non spende bene i propri fondi, successivamente non li riconferma. Se i fondi c'erano e i progetti erano già approvati, perché si è perso tanto tempo nel bandire le gare di appalto?

Presidente, inviterei chi non è interessato ad abbandonare l'Aula, perché il brusio infastidisce chi sta parlando ed è irrispettoso.

PRESIDENTE. Colleghi, un po' di silenzio.

DAMASCELLI. È vero quello che diceva l'assessore Giannini, ossia che in V Commissione, assessore, non è stato espresso un parere negativo (sono un componente della V Commissione), ma perché cerchiamo sempre di porci con atteggiamenti responsabili. Allo stesso modo non abbiamo votato contro il Piano in V Commissione. Perché? Perché abbiamo riscontrato che erano previsti – collega Marmo, è interessato anche lei – degli ammortamenti dalla ex 98, quella che lei percorre ogni giorno. Erano previsti sulla SP n. 231, nel tratto tra Bitonto e Modugno, l'unico tratto che ancora (anche il Segretario generale annuisce, perché anche lei la fa ogni giorno) non ha lo spartitraffico, che non è a doppia corsia e che è molto pericoloso.

In Commissione abbiamo votato a favore quando abbiamo visto che c'era un progetto di ammodernamento infrastrutturale e che il soggetto attuatore è l'ANAS. Quindi, abbiamo accolto con favore e con piacere questo importante ammodernamento strutturale di un'arteria preziosa e fondamentale del sistema viario pugliese e della Provincia di Bari.

Devo dirvi, però, che successivamente ho approfondito la questione. Adesso voglio spingere affinché questo avvenga il più presto possibile. Da alcune prime ricognizioni fatte in ANAS parrebbe che questo progetto non esista assolutamente. Dobbiamo allora rimangiarcì quel voto favorevole dato in Commissione: non esiste, in ANAS non ne sanno nulla, e il soggetto attuatore di quel progetto è, appunto, l'ANAS.

Attenzione, allora: noi siamo qui a esprimere un'opposizione costruttiva e collaborativa, nell'interesse di una comunità e di un territorio, ma non pensate di prenderci in giro

con questo, non pensate che si possa sorvolare su alcuni aspetti. Noi valutiamo, studiamo e cerchiamo di verificare ogni aspetto di ogni provvedimento. Quindi, il voto va espresso con coscienza, non va espresso contrario soltanto perché si è all'opposizione.

Purtroppo, ho riscontrato – spero che questo sia subito verificato dall'assessorato – che questo progetto indicato nel nuovo Piano all'ANAS non risulta. Considerate che è interessante non soltanto, per Bitonto e Modugno, quello del raddoppio e dell'ammortamento della strada provinciale n. 231 tra Bitonto e Modugno, l'unico tratto ancora senza spartitraffico e a due corsie, anziché a quattro. È previsto nel nostro Piano, ma l'ANAS non ne sa nulla.

Purtroppo – dico “purtroppo” perché non mi fa piacere raccontare questo pensiero –, spesso il sistema dei trasporti locali in Puglia si è contraddistinto per scarsa qualità nel servizio offerto e per pessima gestione, sino a rappresentarne una questione morale. Ne parlavo e la condividevo con l'assessore Giannini, in V Commissione, su una mia richiesta di audizione. Il sistema si è distinto per scandali, sprechi, sperperi e pessima gestione. Sono inaccettabili tutti gli scandali che hanno coinvolto le Ferrovie del Sud-Est. È inammissibile che a laute ricompense date ai componenti del CdA, agli autisti e ai rappresentanti corrispondessero vagoni sporchi, mancanza di sicurezza sulle tratte, malcostume spregiudicato, disservizi continui, autobus che andavano in autocombustione nel bel mezzo delle loro tratte stradali con cittadini, spesso studenti, a bordo.

Questo è stato veramente il peggior esempio che il servizio di trasporto pubblico locale potesse dare all'intero Paese. Penso che in questo la Puglia abbia fatto veramente una pessima figura. È un aspetto che questa Regione deve assolutamente eliminare e cancellare.

Abbiamo più volte parlato anche del trasporto pubblico necessario ad accogliere tutti

i cittadini, compresi i diversabili. A Ferragosto ho depositato un'interrogazione e devo, purtroppo, riscontrare che, anche se il servizio è organizzato dalle Province e dalla Città metropolitana ed è gestito dalle società esterne aggiudicatarie di questo appalto, ad oggi in Puglia per un disabile riuscire a spostarsi da una località all'altra per esigenze lavorative, per esigenze abitudinarie o per svago è sempre più una chimera. Questa è un'ingiustizia sociale che abbiamo il dovere di rimuovere immediatamente anche nel rispetto dello Statuto della Regione Puglia e della Carta costituzionale.

Spero che ci si attivi, veramente e concretamente, per cercare di dare la possibilità ai diversabili di poter utilizzare i mezzi pubblici, ivi compresi soprattutto gli autobus, attualmente quasi tutti inadeguati a consentire la mobilità ai diversamente abili. Viviamo in un Paese civile che ha il dovere di rimuovere ogni barriera e di assistere i nostri concittadini diversabili.

Anche il turismo ha, purtroppo, subito dei contraccolpi a causa di un servizio di trasporto non molto efficiente. Ho riscontrato più volte, anche quando svolgevo il ruolo di assessore al turismo della mia città, del mio Comune e poi anche successivamente, diverse difficoltà da parte di turisti che sceglievano la Puglia come meta per le proprie vacanze per spostarsi agevolmente da una località all'altra. Spesso sono tratte diverse, che nemmeno si incrociano e sono parallele. Questo è anche un altro aspetto che, purtroppo, segna il passo dello sviluppo economico regionale.

Anche il sistema portuale, l'abbiamo visto nei mesi scorsi, ha vissuto e vive una crisi a causa dell'assenza di interventi di ammodernamento strutturale. Nonostante il sistema portuale rappresenti una leva fondamentale per l'economia del nostro territorio e della nostra regione, in alcuni casi, come nel porto di Bari, si è giunti al paradosso di dover riscontrare la cassa integrazione per alcuni operatori del porto a causa di una notevole contrazione

negativa dei flussi crocieristici per scelte che le compagnie hanno fatto in altre direzioni.

Andando alla conclusione, oggi avremmo voluto vedere una relazione più schematica e meno narrativa, meno descrittiva. Avremmo voluto ascoltare un cronoprogramma degli investimenti con interventi, date di inizio dei lavori, tempi di realizzazione, date di conclusione, stanziamento dei fondi e utilizzo degli stessi. È questo che avremmo voluto ascoltare oggi, ma che non abbiamo ascoltato.

Speriamo che la Giunta regionale, insieme al Consiglio, si adoperi al più presto per far sì che i trasporti non siano più, per il nostro territorio, un motivo di disonore, come avviene spesso e in tanti casi, ma un motivo di orgoglio e che servano veramente a servire la nostra comunità, i pugliesi e chi raggiunge la nostra straordinaria regione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di intervenire il rappresentante del Governo regionale, assessore Giannini.

GIANNINI, *assessore ai trasporti e ai lavori pubblici*. Signor Presidente, cercherò di non cadere in alcune provocazioni e di mantenere un livello istituzionale nella discussione, perché credo che temi come questo, come il trasporto pubblico, come la sicurezza della circolazione ferroviaria e di quella dei mezzi su gomma, non possano essere oggetto di scontro politico. Qualsiasi considerazione che rientra nel gioco delle parti va bene, ma c'è un limite.

È inaccettabile sentir dire che su questo tema c'è stato un atteggiamento di banalizzazione. Mi dispiace. Da quando sono diventato assessore, dal 18 marzo 2013, non ho fatto altro che occuparmi in maniera assorbente e totalizzante dei problemi che ho trovato in tema di trasporto pubblico locale.

Non capisco che significa: «Vogliamo un atto di coraggio». Qualcuno di voi si è soffermato a riflettere di che cosa abbia signifi-

cato dire alle Sud-Est e al sistema che reggeva Sud-Est che la Regione Puglia non avrebbe accettato di pagare i debiti di una gestione scellerata? Non è un atto di coraggio questo? È venuto qualcuno di voi a sostenere questa tesi insieme all'assessore e alla Giunta? È venuto qualcuno dei consiglieri che oggi esprimono giudizi – è nel loro diritto – con il sottoscritto a Roma a sostenere, con i vari Ministri, la necessità che il Governo si assumesse la responsabilità di proprietario di quella società?

Come si fa? Così, semplicisticamente, poiché si è di fronte a un microfono e ci sono le telecamere e i giornalisti, si dice: «Lei non ha avuto coraggio». No, ne ho avuto fin troppo, e non solo coraggio, anche senso di responsabilità, insieme a tutti quelli che hanno condiviso gli atti che abbiamo adottato in Giunta.

Non è semplicistico e non è soltanto, consigliere Caroppo, un fatto ideologico: economia di mercato, soggetto privato, soggetto pubblico. È un fatto di dignità del Paese. Far fallire una società di proprietà dello Stato non è un'operazione che si può fare a cuor leggero. Una gara pubblica comporta un anno e mezzo di tempo, non sei mesi, e in quell'anno e mezzo non avremmo potuto fare nulla per tentare di migliorare.

Oggi che cosa abbiamo? Abbiamo una situazione nella quale ci sono due possibilità. Una è quella che non un soggetto qualunque, ma sempre lo Stato, attraverso una sua società che gestisce la maggior parte del servizio di trasporto in Italia, si impegna a rimuovere i problemi di ordine economico e finanziario di quella società Sud-Est, che, lo sappiamo tutti – l'ho letto dai giornali e l'avrete letto anche voi – in due mesi ha realizzato 9 milioni di utile.

Vogliamo far pagare a chi? Vogliamo far pagare all'intera comunità italiana il fatto che ci sia stato un gruppo di amministratori delinquenti che ha sperperato il danaro di quella società? Sappiamo tutti che il rapporto tra il corrispettivo che introita la Sud-Est e quello

che spende per il personale l'avrebbe messa e la metterebbe nelle condizioni di gestire in maniera tranquilla e serena il servizio e non solo, anche di investire.

A cuor leggero, avremmo dovuto mandarla a casa? Non è così. Chi fosse subentrato a quella società avrebbe avuto necessità di tempo per dotarsi di materiale rotabile nuovo, ragione per cui non per un anno e mezzo, ma chissà per quanto tempo – per fare un treno ci vogliono diciotto mesi – avremmo dovuto avere un sistema di quel tipo. Invece, oggi abbiamo la possibilità che Sud-Est venga rilevata da FSI, che è un soggetto imprenditore fuori da qualsiasi tipo di discussione che ne metta in dubbio la solidità.

Questo è l'obiettivo che abbiamo realizzato. Scusate se abbiamo un po' insistito su questa questione nell'interesse di tutti – lo ripeto, nell'interesse di tutti –, di quelli che viaggiano in treno e di quelli che viaggiano su gomma.

Si è chiesto perché non si fanno le gare. Le gare si fanno. Andiamo all'ANAC, andiamo dovunque. Non abbiamo operato in maniera discrezionale e arbitraria. È certo per mia responsabilità che non sono stato in grado di esprimermi chiaramente, non certo per incapacità di apprendimento che è sfuggito il fatto che abbiamo operato in virtù del Regolamento europeo n. 1370 del 2007, che ci consentiva l'affidamento diretto fino al 3 dicembre 2019.

Oggi, con il quarto pacchetto ferroviario, siamo arrivati al 2022. L'abbiamo fatto nell'interesse di tutti, nell'interesse dei cittadini di centrosinistra e di centrodestra, per garantire il servizio pubblico a tutti, convinti come siamo – per questo, Ignazio, non banalizziamo – che quel servizio sia un servizio fondamentale, un diritto fondamentale che serve per consentire di lavorare, di studiare, di curarsi e di curare le relazioni interpersonali e familiari. Come facciamo a scherzare su questa questione?

Oggi che finalmente abbiamo reagito rispetto a un sistema che sottovalutava il pro-

blema mi sento dire che banalizziamo la questione. Non è così. È un giudizio assolutamente ingiusto e ingeneroso, che non può essere tale se si parte dagli atti che abbiamo adottato e che io, non per mancanza di rispetto, ma solo per una questione di contenimento dei tempi, non ho richiamato nei contenuti.

Andiamo a leggere insieme – verrò in Commissione – il Piano dei trasporti, il Piano dei servizi, la riclassificazione dei servizi e la riprogrammazione dei servizi. Ci renderemo conto di che lavoro sia stato fatto e di quali prospettive apra quel lavoro. Non si può banalizzare la notizia dell'accordo di programma quadro con RFI. Esso darà al Salento quella metropolitana di superficie che stiamo chiedendo e che perseguiamo tutti.

Quanto al discutere della realizzazione di un'infrastruttura ferroviaria che dalla stazione di Lecce arrivi direttamente nell'aeroporto di Brindisi, scusate, lo possiamo anche mettere nella programmazione, ma dobbiamo dire alla gente che per realizzare quell'opera ci vogliono centinaia di milioni e decine di anni. Lo dobbiamo dire, lo si deve comunque dire. Dobbiamo dire alla gente che forse il progetto Shuttle, un'opera che non ha programmato questo assessore perché veniva da lontano, con responsabilità di tutte le parti politiche, prevede all'altezza dell'ospedale Perrino uno snodo dei treni che arrivano da Brindisi, da Taranto e da Lecce, che può essere una valida alternativa. Dopodiché, quell'accordo di programma con le Ferrovie eviterà ai salentini di fare quattro o cinque stazioni.

Quanto ai treni domenicali, li porterò in Commissione. Fissiamo già da oggi la data. Vi faccio vedere le frequenze. Vi faccio vedere quanta gente è salita su quei treni la domenica. Poi ci renderemo conto che molto spesso siamo soggetti a pressioni che non hanno un riscontro oggettivo nella realtà.

Quanto al rivedere i contratti di servizi, questa discussione, fatta senza carica emotiva, ci avrebbe consentito di spaziare. Riguardo al rivedere i contratti di servizio, nel 2013 dove-

vamo fare le gare sulla gomma, dopodiché dovevamo farle sul ferro nel 2025, con un sistema che dava ai soggetti che realizzavano infrastrutture ferroviarie un termine, quello del 2017, per il collaudo delle opere.

Come si faceva a fare la gara della gomma e quella del ferro nel 2015, facendo saltare la possibilità di trasferire la gomma sul ferro, essendo questa la *ratio* che sottende ai fondi europei messi a disposizione dall'Unione europea?

Le vogliamo fare queste riflessioni? Poi diremo che ho sbagliato, che abbiamo sbagliato, va bene. Ci deve essere, però, una piattaforma comune di discussione, che ha dei punti imprescindibili, che sono questi. Quindi, obbligatoriamente abbiamo dovuto prorogare la gomma per allineare le scadenze e consentire al ferro di realizzare le infrastrutture.

Allineare le scadenze della gomma che cosa ha significato? Ha significato evitare decine di gare, perché ogni Comune ha un contratto per il servizio urbano, ogni Provincia ha un contratto, la Regione ha un contratto con una scadenza. Quindi, avremmo dovuto fare gare ogni sei mesi, con tariffe differenziate, partendo da quale tariffa, se non da quella in atto? Questo danneggiando anche l'impresa, perché, partendo da 1,70 euro, saremmo andati al ribasso e magari saremmo arrivati a 1,50, ampliando ancora di più quell'odiosa discriminazione tra chi gestisce solo la gomma e chi gestisce il ferro e la gomma dei servizi integrativi e sostitutivi.

Questi sono i ragionamenti che abbiamo fatto. Non capisco perché uno debba contestare un fatto oggettivamente condivisibile, che ha messo in equilibrio il sistema dei trasporti. Il 2018, quando celebreremo la gara della gomma, porrà fine all'esistenza dei servizi su gomma integrativi e sostitutivi, eliminerà quella discriminazione, separerà i due servizi e ci offrirà la possibilità di operare per la realizzazione del gestore unico del servizio di trasporto pubblico locale, magari anche diviso ferro e gomma, e di realizzare la divisione tra

il gestore dell'infrastruttura e il gestore del servizio.

Nessuno ha voluto aggirare le regole del mercato. Si fanno le gare, ma si fanno partendo da una base comune. La normativa nazionale non aveva tenuto conto delle specificità territoriali. La Puglia ha una specificità maggiore rispetto alle altre, perché ha cinque concessionari del sistema ferroviario. È ovvio che le linee più piccole abbiano meno problemi e che le tratte più piccole su gomma abbiano meno problemi, perché comportano minori investimenti e minori spese. È più facile cambiare il pullman.

Per quanto riguarda il rinnovo del parco rotabile, abbiamo previsto 25 milioni nel bilancio autonomo della Regione, che naturalmente per il Patto di stabilità diventa difficile utilizzare. Tuttavia, l'altro giorno finalmente il Ministero ha varato il decreto che stanziava per la Puglia 20 milioni. Abbiamo previsto altre possibilità di attingere dai POR e dai Fondi di sviluppo e coesione. Concorderemo insieme le modalità di utilizzo di queste risorse.

Badate, non c'è un atto che sia uscito dal mio assessorato che non sia passato attraverso la concertazione con le forze sociali e la condivisione con i soggetti che gestiscono il servizio di trasporto pubblico locale. Non ce n'è uno. Tutti hanno avuto la condivisione. Tutto è condiviso: programmazione, interventi, tutto.

Non ho timori. Metterei le carte sul tavolo, tutte, così come ho fatto con la Procura della Repubblica, presso la quale abbiamo depositato tutta la documentazione relativa alla vicenda del disastro ferroviario di Andria, contenente tutte le informazioni che lei, consigliere Zullo, chiede di conoscere legittimamente.

Ho un limite: posso prima chiedere alla Procura l'autorizzazione, visto che sono stato sentito come persona informata dei fatti? Posso prima chiedere alla Procura della Repubblica di mettere a disposizione materiale che adesso fa parte del materiale istruttorio della

Procura? Posso farlo? Dopodiché, come consigliere regionale, lei ha gli strumenti per chiedere di ottenere copia, per accedere agli atti. La prego di esercitarli, perché mi mette nella condizione di risolvere immediatamente la questione.

Non è un atteggiamento reticente. Su queste questioni dobbiamo stare attenti. D'altronde, se uno accusa l'assessore di non aver detto nella relazione che c'è stato un ritardo, preciso che non devo individuare il responsabile di quello che è accaduto. Questo compete ad altri. Io devo mettere nelle condizioni il soggetto che la legge individua come quello che deve accertare le responsabilità in una vicenda come quella di arrivare alla conclusione. Dopodiché, se l'esercizio legittimo delle prerogative di consigliere non intralcia il lavoro della Procura...

Lei lo dice così. Io, invece, ho bisogno che qualcuno mi dica che si possono fornire quelle carte. Le delibere stanno là e le può prendere. Lei hai parlato di altro, non delle delibere. Le delibere le conosce già, o dovrebbe conoscerle già, tutte, perché naturalmente sono atti pubblici.

Ci sono ancora alcuni punti. Il servizio di trasporto pubblico è organizzato per ambiti territoriali. È una norma che ho già trovato in Regione. Gli ambiti territoriali coincidono con le Province e con la Città metropolitana. A quegli Enti, a quegli organi è deputata la gestione del servizio. Si devono dotare di un Piano d'ambito all'interno del quale organizzare il servizio di trasporto pubblico nel proprio territorio.

Dire che la Regione non si fa carico della responsabilità di organizzare il trasporto scolastico è una grande bugia, perché questa competenza è in capo al Presidente della Provincia e ai dirigenti scolastici, ai quali va detto che si devono adeguare alle esigenze, anche economiche, del bilancio regionale, dei Comuni e delle Province e non pretendere di imporre le proprie decisioni.

Non ho mai detto che il Gruppo dei consi-

glieri aderenti al Movimento 5 Stelle – o è un partito politico? Non so cosa sia – hanno votato a favore del Piano di attuazione del Piano regionale dei trasporti. Ho solo detto che non c'è stata una presa di posizione contraria. Questo mi risulta. Poi sono pronto a rivedere immediatamente questa cosa. Se avete votato contro, avete votato contro, ma osservazioni a quel Piano e al Piano triennale dei servizi non ne sono arrivate.

Quanto ai DURC, se un DURC è irregolare non sono io che decido se pagare o no, a parte il fatto che questa è gestione e non mi tocca proprio. Lei ha detto queste cose. Perché non mi fa rispondere? Mi faccia rispondere. Io l'ho sentita. Ho solo sorriso e lei mi ha rimproverato. Ora la dovrei rimproverare io, visto che mi interrompe? No.

I DURC, quando arrivano negativi, impediscono il pagamento. Le posso assicurare che fino ad oggi, salvo questo mese, il DURC di Sud-Est è sempre stato regolare, per un motivo semplicissimo. Posso tentare di spiegarlo a me stesso. Chi aveva una gestione di quel genere poteva determinare le condizioni per ingenerare la ribellione dei lavoratori, dei dipendenti? Giammai! La prima cosa che dovevamo fare era tenere tranquilli i lavoratori.

L'invito è questo. Noi abbiamo fatto tutto quello che dovevamo fare, anche senza essere tenuti a farlo. Parliamo di sicurezza. È arrivata una nota di risposta al Sindaco di Ruvo da parte dell'USTIF, il quale ha dichiarato, nella nota, che il sistema di blocco telefonico è uno dei sistemi di sicurezza riconosciuti dalla legge italiana. Se c'è un riconoscimento legale di quel sistema come sistema di sicurezza valido, mi volete dire che cosa dobbiamo fare noi?

Dobbiamo migliorare? L'abbiamo fatto. Nel 2014 abbiamo stanziato 83 milioni. Qualcuno è testimone che l'abbiamo nell'immediatezza e non perché, consiglieri Di Bari, abbiamo consentito chissà che. Dal 2013 al 2014 abbiamo fatto riunioni mensili con tutti i Sindaci e con Ferrotramviaria per tentare di

recuperare quanto più fosse possibile nella programmazione 2007-2013. Poi ci siamo dovuti arrendere. Espropri non fatti, varianti non approvate, stanno tutti lì. Siamo arrivati alla conclusione che erano utilizzabili solo 35 milioni. Bene. A seguito della disponibilità che abbiamo ottenuto, l'operazione che abbiamo immediatamente pensato è stata la messa in sicurezza della rete ferroviaria pugliese.

È davvero difficile da accettare che ci siano dei giudizi espressi solo perché apparteniamo a un'altra parte politica. Queste cose non c'entrano. Valutate nel merito quello che è accaduto. Credo sia il modo migliore per onorare le vittime di quell'incidente e per migliorare il servizio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il Presidente della Giunta regionale, Michele Emiliano.

EMILIANO, Presidente della Giunta regionale. Voglio ringraziare il Consiglio per aver deciso di riprendere, dopo la pausa estiva, con una discussione così importante e rilevante.

Voglio anche ringraziare l'assessore Giannini, che, d'altra parte, conosco da tempo.

È una cosa che vi dico con grande amicizia e con grande senso di rispetto delle Istituzioni. Come sapete, spesso sorrido della polemica politica e la vivo con sportività, diciamo così. La do un po' per scontata e credo che molti di voi facciano la stessa cosa. Nessuno di noi, almeno in questo primo anno, ha avuto la sventura – perché di questo si tratta – di dover guardare un proprio collega e di dovergli contestare un evento che interviene su valori istituzionali e personali assolutamente severi e gravi da sottolineare. Siamo rimasti in quell'ambito nel quale si fa anche il dovere che deriva dalla parte politica che rappresentiamo, dando comunque sempre centralità, come ha appena finito di dire l'assessore Giannini, al contenuto delle questioni e al loro valore istituzionale.

Questo è un Consiglio regionale che, per esempio, ha impugnato o comunque sollecitato l'impugnazione del decreto sulla Buona Scuola, a prescindere da ragionamenti di natura politica, ma sulla base dell'esame dei fatti. Era per noi – per me, me lo consentirete – un tema certo non egualmente drammatico rispetto alle cose di cui sto per parlare, ma che comunque aveva il suo peso. Purtroppo, l'abbiamo affrontato insieme.

“Insieme” non è una brutta parola, anche quando le parti politiche sono diverse, anzi, è una parola che mi dà il senso di appartenere al Paese rappresentato dalle bandiere che abbiamo sul tavolo. Devo anche dire che questo è stato il modo in cui il Presidente della Repubblica ha partecipato al nostro dolore. L'ha fatto promettendo al popolo pugliese che la verità sarebbe stata ricercata senza guardare in faccia nessuno e soprattutto facendo presente la sua vicinanza, non solo umana, ma anche dal punto di vista del sostegno a tutte le attività delle varie organizzazioni dello Stato per cercare questa verità.

Voglio cogliere l'occasione per ribadire che la Regione Puglia, nel suo piccolo, di fronte al Presidente della Repubblica, ha la stessa e identica ambizione, quella di consentire, nel limite delle umane possibilità, la ricostruzione della verità dei fatti, accertando, se vi sono, le responsabilità senza capri espiatori e senza neanche sommari giudizi.

Per fare questo il Presidente della Regione non solo ha chiesto immediatamente – l'ho chiesto io – di essere sentito dall'autorità giudiziaria e ha presentato all'autorità giudiziaria i fatti e le circostanze a sua conoscenza, che, come potete immaginare, erano abbastanza limitati e probabilmente non certo rilevanti ai fini delle indagini in corso, ma ha anche dato soprattutto la sua disponibilità a sostenere l'attività d'indagine in modo tale che essa fosse la più chiara, rapida e limpida che si potesse immaginare.

Il popolo pugliese è un popolo bello, aperto e meravigliosamente solidale. L'abbiamo

dimostrato senza parole: nel giro di mezz'ora dopo l'incidente tutti i feriti erano in ospedale. Abbiamo dato una dimostrazione a tutto il mondo e a tutta l'Italia di quello che siamo. Siamo brava gente. Non so se questa constatazione vi faccia venire i brividi come li fa venire a me, ma ho la certezza di avere a che fare e di essere nato in un luogo nel quale si affrontano la gioia e il dolore, la Festa della Taranta e la solidarietà nei confronti dei nostri fratelli che avevano subito il terremoto con lo stesso spirito nel quale tra gioia e dolore non c'è una contrapposizione: fanno parte tutti della nostra vita e del nostro modo di affrontare le cose.

Ci esaltiamo nei momenti in cui qualche cosa funziona bene e soprattutto non ci abbattiamo quando subiamo anche l'ingiustizia provocata dall'uomo, dal destino o da altre situazioni di questo genere.

Non credo di dirvi cosa nuova rappresentandovi l'emozione del Presidente della Repubblica in quei giorni, verificando anche il modo con cui i parenti delle vittime durante il funerale si sono comportati. Le parole straordinarie del Sindaco di Andria, che ha parlato a nome di noi tutti, sono parole indimenticabili, che il Presidente della Repubblica ha avuto modo di apprezzare in modo particolare e che hanno rappresentato (non sto qui a riassumerle) la volontà di noi tutti e l'idea che abbiamo di noi stessi. Vi garantisco che la scelta, che contraddice le norme di protocollo e di sicurezza del Presidente della Repubblica, di non uscire dal Palazzetto dello Sport fino a che anche l'ultima delle bare non fosse uscita da quel luogo dimostra questo affetto, con un gesto simbolico, di particolare enfaticizzazione del rispetto.

Devo anche dire che anche la magistratura che si sta occupando di questa vicenda ha affrontato con serietà straordinaria gli eventi di cui stiamo parlando, innanzitutto tenendo una condotta assolutamente ineccepibile dal momento dei fatti fino a oggi. Normalmente, può succedere che qualcuno ceda al gusto di

un'intervista o di un'indiscrezione. Può succedere, ma non è successo. Non è successo da parte dei magistrati, non è successo da parte delle forze dell'ordine e devo dire che non è successo neanche da parte della legittima curiosità dei giornalisti, che hanno evidentemente compreso fino in fondo di che cosa stiamo parlando, cioè di una vicenda per la quale non serve uscir fuori con qualche colpo.

Certo, un piccolo colpo di teatro c'è stato pure in questa vicenda, ma anche in questo caso la reazione del magistrato interessato è stata straordinaria, immediata e senza discussioni, come sappiamo fare noi pugliesi. Sotto questo aspetto credo che la si debba ringraziare, perché in questo modo ha evitato che una vicenda tanto importante, che stavamo tenendo con tanto spirito istituzionale nel modo migliore, potesse essere minimamente turbata da un fatto, credetemi, del tutto inconsistente, avvenuto anni prima, che non aveva niente a che vedere con questa storia.

Penso che oggi abbiamo affrontato questa vicenda con questo spirito, uno spirito che è stato incarnato dalle qualità professionali e politiche dell'assessore Giannini, che, ripeto, ringrazio perché è stato in grado oggi di rappresentare in generale la situazione complessiva del trasporto pubblico, sapendo essere, da un lato, sensibile e attento ai fatti che erano avvenuti, senza perdere, dall'altro, quel distacco necessario per raccontarvi senza eccesso di *pathos*.

In particolare, vi ha raccontato di una storia, quella delle Ferrovie Sud-Est, che, diciamo proprio la verità, se ho capito bene quello che sto leggendo e che viene scritto in libri e giornali, da quello che emerge a mano a mano dalle storie che vengono raccontate in questa Regione risulta essere una storia sicuramente non felice di questa Regione.

Semplicemente a ottobre dell'anno scorso, di fronte alle preoccupazioni del Ministro Delrio, preoccupazione essenzialmente sue e del Governo, proprietario dell'azienda, rispetto al principale cliente, la Regione Puglia, di

quell'azienda di proprietà del Governo, che mi chiedeva quale fosse il mio punto di vista sulla vicenda delle Ferrovie Sud-Est, e di fronte all'ipotesi di provare a rifunzionalizzarla in modo fisiologico, ho detto – questo è scritto su tutti i giornali – che, secondo me, una rifunzionalizzazione fisiologica dell'azienda non era possibile e che bisognava passare da un commissariamento. Gli ho detto che, se questo commissariamento non fosse avvenuto e non avessimo avuto la possibilità di avere la certezza che il Governo finalmente...

Vorrei contare il numero di Governi che sono passati dalle Ferrovie Sud-Est, non credo tutti inconsapevoli di quello che stesse accadendo. Almeno un *fumus* forse in passato doveva essere arrivato. Sapete che a fare il difensore del Governo Renzi non mi impegno spesso, ma in questo caso va detto che, nel momento in cui il Ministro Delrio ha avuto anche solo l'intuizione – il Ministro Delrio, come molti di noi, era arrivato alle Ferrovie Sud-Est di recente –, quando ha avuto qualche notizia in più (ho contribuito a dargliele, sia pure allora dal punto di vista personale, nelle numerose discussioni che abbiamo avuto su questo punto), non ha avuto esitazioni e ha commissariato l'azienda, dando avvio a un percorso nel quale ha proposto a tutti noi una soluzione.

Si trattava di una soluzione che non facesse perdere alla Puglia una rete ferroviaria, quella delle Ferrovie Sud-Est, e una gestione di servizio di grandissima importanza strategica. L'ha fatto con i mezzi di cui un Governo dispone, addirittura – immagino – “convincendo” una grande azienda di Stato ad assumere la gestione e il compito del risanamento di questa azienda.

È giusto? È sbagliato? Sinceramente, come tutte le scelte gestionali del mondo, può avere un'alternativa, ma questa alternativa è a portata di mano? È compatibile con i tempi piuttosto serrati che richiede una situazione nella quale la Procura della Repubblica ha richiesto

un'istanza di fallimento? Vi ricordo che le richieste di fallimento della Procura della Repubblica non sono atti dovuti. Quella che il pubblico ministero richiama il fallimento di un'azienda è un'eventualità. Lo fa quando ritiene che ci siano determinate condizioni per farlo. Diversamente, la legge assegna ai privati creditori il potere di chiedere di fare istanza di fallimento.

In questo caso la Procura ha fatto istanza di fallimento. Avete un'idea di che cosa sarebbe accaduto se la società fosse stata dichiarata fallita? Avete idea dei disservizi e dei danni economici? Avete idea di tutti gli oggetti, i manufatti e le reti che avrebbero perso manutenzione e aggiornamento chissà per quanti mesi o forse anni? Il Governo ha fatto quello che probabilmente qualunque altro Governo avrebbe fatto al suo posto.

Intendiamoci, non sto dicendo che si siano inventati improvvisamente la soluzione delle soluzioni. Hanno fatto quello che fanno i Governi in questo caso. Certo, questo Governo l'ha fatto. Finalmente, anche grazie al lavoro della magistratura di Bari sulle Ferrovie Sud-Est, ha compreso che le Ferrovie Sud-Est non facevano camminare solo treni, ma facevano anche altro. Sono davvero curioso di sapere che cos'altro facevano. Non mi accontenterò, assieme a voi, di leggere solo libri. Andremo a leggere gli atti dell'inchiesta, perché prima o poi gli atti di questa inchiesta saranno sensibili, esattamente come l'interrogatorio dell'assessore Giannini e i documenti che ha consegnato nell'altro processo. Poi staremo a vedere.

Immagino che alcuni di questi fatti probabilmente saranno chiariti – di solito le indagini vanno così –, mentre altri probabilmente arriveranno a un capo di imputazione, a un'inculpazione. Staremo a vedere.

In questa fase, però, la Regione Puglia – qui esprimo un giudizio anche sul passato; non lo faccio quasi mai, ma mi sembra il caso di farlo – cos'altro avrebbe potuto fare in una condizione come questa? I fatti di cui parla-

mo, quel modello organizzativo e quelle persone che rappresentavano il modello organizzativo stavano lì da sei mesi o da cinque anni? Stavano lì dall'epoca del Presidente Vendola o stavano lì chissà da quanto tempo prima, avendo incarnato in quel luogo un modello di costruzione anche delle relazioni politiche basate su incarichi e consulenze?

Non lo so, adesso vedremo. Non posso parlare di questioni che non conosco nel dettaglio. È evidente che la Regione Puglia, anche nell'indagine delle Ferrovie Sud-Est, oltre che in quella dell'incidente del 12 luglio, non guarderà in faccia a nessuno. Dico la stessa frase: non guarderemo in faccia a nessuno e faremo il nostro dovere di collaborazione con la magistratura, certo in una maniera probabilmente esterna, perché non conosciamo gli *interna corporis* delle Ferrovie Sud-Est, se non nella veste di clienti di questa società, del soggetto che aveva aggiudicato il contratto di servizio, chissà quanto tempo fa e con quali modalità.

Oggi abbiamo posto e, quindi, ricostruito, anche in questa materia, un DNA pugliese che non è fatto di uomini soli al comando, non è fatto di persone che se la cantano e se la suonano, ma è il frutto di avvicendamenti generazionali, addirittura di diverse Amministrazioni, persino, qualche volta, di diverso colore politico, senza che queste cambino il senso della buona gestione e dell'intelligente modello di *governance* delle nostre Istituzioni.

Lo so, nel dire questa cosa forse faccio persino un danno ad alcuni esponenti della mia parte politica che, obiettivamente, oggi e in passato hanno fatto cose straordinarie. Devo ammettere, però – lo dico da Sindaco di Bari –, di non aver trovato nel Comune di Bari, quando sono diventato Sindaco, quello che forse altri Sindaci hanno trovato nelle loro città.

Su quello che sta patendo la collega Raggi a Roma una parola di conforto la devo dire. Quello che hanno trovato a Roma io non l'ho trovato a Bari. Questa è una cosa che fa parte

della ricchezza di una comunità e di un patri-
monio che non può essere dominio di una for-
za politica o di un Sindaco. Se così fosse, non
sarebbe vero.

La Puglia ha qualità, anche istituzionali e
gestionali, diverse da quelle di altre Regioni,
perché abbiamo questo modello di riferimen-
to, a prescindere dalle specificità che, alle vol-
te, anche giustamente, ci distinguono.

È questo il processo che consente alla Pu-
glia di essere un po' più competitiva di altri
Sud. È questo che consente alla Puglia di non
utilizzare la discordia personale come elemen-
to per regolare le questioni tra le *leadership*
politiche. È questo che consente alla Puglia di
non sprecare ricchezza, inventiva e anche,
qualche volta, i sentimenti positivi che pro-
viamo.

Mi auguro che il dolore che abbiamo patito
non venga buttato via. Il dolore è una cosa
terribile, quasi insostenibile, in alcuni casi. Vi
garantisco che ho visto, ancora una volta nella
mia vita, l'insostenibilità di alcuni dolori con-
tro natura, quando si piange un figlio, quando
si piangono delle persone giovani, quando si
piangono delle persone che hanno avuto la so-
la idea di dire: «Quasi quasi, papà, oggi non
prendo la macchina».

Ho parlato con un padre proprio sul luogo
in cui l'incidente era avvenuto. Mi chiedeva
notizie del figlio, perché non era negli ospeda-
li. Mi diceva: «Stamattina – me lo diceva,
ovviamente, perché dentro di sé un meccani-
smo lo obbligava a pensare che il figlio non
fosse morto – ha deciso di andare in ospedale,
perché si è infortunato al lavoro, per la verifi-
ca della guarigione». Guardate il destino co-
me si è inserito in questi meccanismi. «Ha
preso il treno, perché, sa, questa è una strada
pericolosa. Ha preferito andare in treno».

È chiaro che questi fatti e queste circostan-
ze fanno parte di questa storia e ci obbligano a
questo atteggiamento di attenzione non stru-
mentale all'importanza di quello che è acca-
duto. D'altra parte, proprio mezz'ora fa ho ri-
ceivuto un'altra lettera. Anche questa lettera

parla della Puglia. È una lettera che, del tutto
casualmente, oggi mi è arrivata sul telefono e
che vi leggo, sia pure in modo sintetico. Non
aggiungerò nient'altro, una volta terminata la
lettura.

«Egregio dottor Emiliano, tengo a scriverle
poche righe per metterla al corrente di ciò che
mi è accaduto in Puglia. Sono residente a Bol-
late e, trovandomi in vacanza presso dei pa-
renti a Bisceglie, ho purtroppo avuto la neces-
sità di dovermi rivolgere in urgenza al servi-
zio sanitario pugliese a causa di un infarto del
miocardio.

Da Molfetta, attraverso la rete dell'infarto
della sua regione, con il servizio del 118 sono
stato trasportato presso il Policlinico di Bari
per ricevere le dovute cure. Ebbene, il Policl-
nico di Bari si è rivelato una perla di eccellen-
za». Lo dico io: ha un po' esagerato, ma è
chiaro che, quando uno guarisce, esagera nei
termini obiettivi. Immagino che, quando le
cose non vanno bene, qualcuno esageri dall'al-
tro lato.

«Tutto il personale, dalla signora che quo-
tidianamente si occupa della pulizia e dell'i-
giene, fino al primario, professor Stefano Fa-
vale, passando all'emodinamista, dottor Filip-
po Masi, il cardiologo, dottor Domenico Zan-
ne, e gli infermieri, hanno mostrato qualità e
competenza.

Li ringrazio tutti, tutti bravi due volte: uno
perché, oltre ad essere dotati della necessaria
professionalità, queste persone svolgono il lo-
ro lavoro con entusiasmo, dedizione e umanità,
mettendo il paziente al corrente di ogni co-
sa e garantendogli le condizioni necessarie a
sentirsi sempre ben accolto e accudito; due,
perché riescono a svolgere ogni loro compito
e ad applicarvi le note suddette, pur operando
in una struttura datata – è la verità, il Policl-
nico è datato – e in pochi spazi.

La mia non vuole essere, naturalmente, una
critica sterile. Rilevo, piuttosto, lo stato reale
delle strutture che, purtroppo, non sono
nient'affatto all'altezza della professionalità
di chi vi opera.

Questo ad eccezione del comparto operativo, effettivamente all'avanguardia.

Trovandomi lontano dalla Lombardia, luogo dove si concentrano le strutture che i più considerano le più avanzate per le cure cardiologiche, temevo, mi creda, di dovermi confrontare con una realtà difficile ed erroneamente ritenuta meno professionale di altre. Guardate i danni che facciamo nel raccontare noi stessi!

I miei timori si sono rivelati del tutto infondati. La professionalità riscontrata in Puglia e a Bari si è dimostrata ben più elevata di quella che io stesso avevo potuto sperimentare in strutture equivalenti da me già frequentate a Milano.

A questo aggiungo di nuovo, e non le sembri tutto ciò ridondante, l'umanità e la passione verso questo mestiere, qualità dimostrate da tutti gli operatori». Fino qui sembra che il Presidente abbia preso un colpo di sole, poiché sta leggendo una lettera di complimenti.

No, c'è questa parte finale, che mi ha colpito moltissimo: «Paradossalmente, la partenza prevista ad Amatrice, tappa turistica del viaggio di rientro e proprio presso l'Hotel Roma il giorno prima del terremoto, è stata annullata dal mio infarto ed oggi posso raccontare ai miei cari di essere stato scelto per la salvezza grazie ad un provvidenziale infarto. Le porgo i miei più – è proprio il caso di dirlo – cordiali saluti».

È evidente che qui è andata bene, perché

non solo lo abbiamo salvato, come pugliesi, ma il caso ha voluto che lui ricorderà per sempre la Puglia perché avere una prenotazione all'Hotel Roma e avere un motivo cogente per non arrivarci probabilmente è stata una delle vicende più incredibili della sua – e devo dire anche della nostra – esperienza.

Teniamoci stretti, come ho detto più volte, nel bene e nel male. Tenersi stretti non significa farsi degli sconti reciprocamente quando qualcuno di noi, a partire da me, dovesse mancare ai propri doveri. Se qualcuno di voi manca ai suoi doveri – io per primo –, non fategli neanche un centesimo di sconto. Se, però, nell'esercizio delle nostre funzioni avremo la capacità istituzionale e umana di fare le cose insieme, il che non vuol dire assecondarsi gli uni con gli altri o venire meno alla condizione del controllo che spetta all'opposizione rispetto alla facoltà di governo che ha la maggioranza, penso che non solo le lettere delle persone, ma anche l'opinione generale degli altri e di noi stessi verso la nostra regione potrà essere lasciata in eredità positivamente a chi viene dopo di noi.

Grazie.

PRESIDENTE. Come deciso nella riunione dei Capigruppo, i lavori del Consiglio terminano qui.

Il Consiglio sarà convocato a domicilio.
La seduta è tolta (ore 16.20).