



CONSIGLIO REGIONALE DELLA PUGLIA

X LEGISLATURA

85^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

martedì 9 gennaio 2018

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

INDICE

Presidente	pag.	3	Liviano D'Arcangelo	pag.	39
Processi verbali	»	3	Romano Giuseppe	»	40
Congedi	»	32	Zullo	»	42
Assegnazioni alle Commissioni	»	32	Pellegrino	»	44
Interrogazioni e mozione presentate	»	32	Galante	»	44
Ordine del giorno	»	33	Cera	»	46
Prosieguito esame ordini del giorno sull'argomento: "ILVA di Taranto"			Franzoso	»	47
Presidente	»	33,37,49,50	Campo	»	47
Emiliano, <i>Presidente della Giunta regionale</i>	»	33	Colonna	»	48,49
Borraccino	»	38	Monotematica su: "Sicurezza del trasporto ferroviario"		
			Presidente	»	50,56,73,74,75,77
			Nunziante, <i>Vicepresidente della Giunta regionale e assessore alla</i>		

SEDUTA N° 85

RESOCONTO STENOGRAFICO

9 GENNAIO 2018

protezione civile, al personale e ai trasporti

pag. 51,73

**PRESIDENZA DEL
VICEPRESIDENTE LONGO**Di Bari » 56,75,76
Zullo » 60**PRESIDENZA DEL
PRESIDENTE LOIZZO**Damascelli pag. 62
Zinni » 65
Giannini » 67
Marmo » 71

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LOIZZO

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 12.44*).

(Segue inno nazionale)

Buongiorno e buon anno a tutti.

Processi verbali

PRESIDENTE. Do lettura del processo verbale della seduta n. 83 del 21 dicembre 2017:

Seduta di giovedì 21 dicembre 2017

Nel giorno 21 dicembre 2017 in Bari – nell’Aula consiliare di Via Capruzzi n. 212 – sotto la presidenza del presidente Mario Cosimo Loizzo e dei vice presidenti Giuseppe Longo e Giacomo Diego Gatta, con l’assistenza dei consiglieri segretari Luigi Morgante e Giuseppe Turco, si riunisce, in seduta pubblica, il Consiglio regionale come da convocazione inviata ai singoli consiglieri e al presidente della Giunta regionale, prot. n. 20170094235 del 18 dicembre 2017.

Il presidente Loizzo alle ore 12.30 dichiara aperta la seduta con l’ascolto dell’inno nazionale.

Prima di iniziare i lavori, il presidente Loizzo rivolge l’ultimo saluto a Rachele Sinesi, componente della Assemblea pugliese nel corso della III legislatura regionale, scomparsa a Milano all’età di 84 anni. Nell’esprimere cordoglio ai figli e ai familiari tutti, invita l’Aula ad osservare un minuto di silenzio in sua memoria.

In assenza di osservazioni, viene dato per approvato il verbale n. 82 del 12 dicembre 2017.

A norma dell’art. 30 del regolamento interno del consiglio regionale, il presidente Loizzo comunica che nessun consigliere ha chiesto congedo.

Il presidente informa l’Assemblea che, ai sensi dell’art. 48 del regolamento interno del Consiglio regionale, a seguito di coordinamento formale, è stato necessario espungere dal testo del disegno di legge n. 220, così come approvato con deliberazione consiliare, il proposto articolo 9, in quanto la norma ha fatto riferimento a un articolo abrogato dalla legge regionale n. 33/2017.

Il Governo nazionale – in data 18 dicembre 2017 – ha deliberato la non impugnativa per le seguenti leggi regionali:

- n. 41 del 02/11/2017, recante “Legge di riordino dell’Agenzia regionale per la mobilità nella regione Puglia (AREM): istituzione dell’Agenzia regionale strategica per lo sviluppo ecosostenibile del territorio (ASSET)”;

- n. 42 del 03/11/2017, recante “Delega ai comuni delle funzioni amministrative in materia di bonifica dei punti vendita carburanti, disciplinati dall’articolo 242, comma 13-bis, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 – decreto del Ministro dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare del 12 febbraio 2015 n. 31 (Regolamento recante criteri semplificati per la caratterizzazione, messa in sicurezza e bonifica dei punti vendita carburanti, ai sensi dell’articolo 252, comma 4, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152)”.

Successivamente, secondo il criterio della competenza per materia, a norma dell’art. 12 del regolamento interno del Consiglio regionale, il presidente Loizzo assegna alla I Commissione consiliare permanente, vari provvedimenti riguardanti i debiti fuori bilancio.

Inoltre, comunica che sono state presentate le seguenti mozioni:

- Abaterusso “Per un nuovo rilancio delle aziende colpite da Xylella”;

- Bozzetti, Barone e Laricchia “Impegno della Regione ad attivare un’interlocuzione con il MIUR per quanto riguarda l’istituzione a Brindisi di un Polo universitario della nautica”;

- Bozzetti, Galante e Laricchia “Transito dei medici convenzionati del 118 nella dirigenza medica”.

Prima di procedere con gli argomenti iscritti all'o.d.g., il presidente Loizzo informa l'Assemblea che, come convenuto in sede di Conferenza dei presidenti, il prossimo Consiglio regionale, fissato per il giorno 9 gennaio 2018, si riunirà – in seduta monotematica – per la trattazione delle questioni su: trasporto ferroviario e questioni afferenti alla sanità. Prima di affrontare le due questioni, prosegue, si procederà con l'esame degli ordini del giorno relativi all'ILVA, presentati nell'adunanza del 1 dicembre u.s., sciolta in assenza del numero legale.

1) Chiama il punto 1) Deliberazione dell'Ufficio di Presidenza n. 138 del 15/12/2017 “Bilancio di previsione del Consiglio regionale – Esercizio finanziario 2018 – Approvazione”, la cui relazione è data per letta.

Il presidente Loizzo, in mancanza di richiesta di interventi pone in votazione, con procedimento elettronico, il provvedimento.

Esito:

Presenti	38
Votanti	38
Voti Favorevoli	32
Voti Contrari	6
Astenuti	0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 1).

Il presidente Loizzo procede con l'esame dei punti 2) e 3) iscritti all'o.d.g. riguardanti rispettivamente:

2) Deliberazione della Giunta regionale n. 2126 dell'11/12/2017 “Documento di economia e finanza regionale – DEFR 2018-2020 – Approvazione”;

3) DDL n. 281 dell'11.12.2017 “Disposizioni per la formazione del bilancio di previsione 2018 e bilancio pluriennale 2018-2020 della Regione Puglia – legge di stabilità regionale 2018”.

Il presidente Loizzo, con riferimento ai punti sopra richiamati, propone di unificare le relazioni e procedere, successivamente, con la discussione generale. Precisa, inoltre, che dopo l'intervento dell'ass.re Piemontese, la seduta sarà tolta e, sino a tale ora, sarà consenti-

ta la presentazione degli emendamenti da trasmettere agli Uffici competenti per la relativa refertazione tecnico-finanziaria.

Il presidente della I Commissione consiliare permanente, Amati, svolge, come proposto dal presidente, le relative relazioni.

Nella discussione generale hanno la parola i consiglieri: Zullo, Congedo, Marmo e Casili.

Assume la presidenza il vice presidente Longo.

Seguono gli interventi dei consiglieri: Trevisi, Laricchia, Abaterusso, Borraccino, Campo e Romano Giuseppe.

Assume la presidenza il vice presidente Gatta.

Infine hanno la parola i consiglieri Colonna e Damascelli; quest'ultimo chiude la discussione generale.

A seguito di richiesta, il presidente concede la parola all'ass.re Di Gioia per un breve intervento.

Segue l'intervento dell'ass.re al bilancio e ragioneria Piemontese che risponde a chiarimento delle considerazioni e delle osservazioni poste dai consiglieri durante la discussione generale.

Il presidente Gatta, al termine dell'intervento dell'ass.re Piemontese, comunica che gli emendamenti pervenuti saranno immediatamente trasmessi ai dirigenti per la relativa refertazione.

Il presidente Gatta toglie la seduta alle ore 16,31 e la aggiorna a domani – venerdì 22 dicembre – alle ore 11.00.

I singoli interventi sono trascritti nel resoconto dei lavori d'Aula pubblicati sul sito istituzionale del Consiglio Regionale.

Do lettura del processo verbale della seduta n. 84 del 22 dicembre 2017:

Seduta di venerdì 22 dicembre 2017

Nel giorno 22 dicembre 2017 in Bari – nell'Aula consiliare di Via Capruzzi n. 212 – sotto la presidenza del presidente Mario Co-

simo Loizzo e dei vice presidenti Giuseppe Longo e Giacomo Diego Gatta, con l'assistenza dei consiglieri segretari Luigi Morgante e Giuseppe Turco, si riunisce, in seduta pubblica, il Consiglio regionale per il prosieguo dei lavori iniziati ieri 21 dicembre, come da convocazione inviata nel termine legale ai singoli consiglieri e al presidente della Giunta regionale, prot. n. 20170094235 del 18 dicembre 2017.

Il presidente Loizzo alle ore 12.39 dichiara aperta la seduta con l'ascolto dell'inno nazionale.

2) Il presidente Loizzo inizia i lavori ponendo in votazione, mediante sistema elettronico, il punto 2) iscritto all'O.d.g. "Deliberazione della Giunta regionale n. 2126 dell'11/12/2017 "Documento di economia e finanza regionale – DEFR 2018-2020 – Approvazione".

Esito:

Presenti	41
Votanti	41
Voti Favorevoli	28
Voti Contrari	13
Astenuti	0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 1).

3) Il presidente Loizzo passa, quindi, all'esame dell'articolato e alla votazione, con procedimento elettronico, del punto 3) iscritto all'O.d.g.: DDL n. 281 dell'11.12.2017 "Disposizioni per la formazione del bilancio di previsione 2018 e bilancio pluriennale 2018-2020 della Regione Puglia - legge di stabilità regionale 2018", la cui discussione si è svolta nella giornata di ieri 21 dicembre.

Art.1

Esito:

Presenti	41
Votanti	41
Voti Favorevoli	28
Voti Contrari	13
Astenuti	0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 2).

Art.2

Esito:

Presenti	40
----------	----

Votanti 27

Voti Favorevoli 27

Voti Contrari 0

Astenuti 13

il Consiglio regionale approva (scheda n. 3).

Art.3

Esito:

Presenti 42

Votanti 35

Voti Favorevoli 35

Voti Contrari 0

Astenuti 7

il Consiglio regionale approva (scheda n. 4).

Art.4

Esito:

Presenti 39

Votanti 39

Voti Favorevoli 39

Voti Contrari 0

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 5).

Art.5

Esito:

Presenti 43

Votanti 38

Voti Favorevoli 32

Voti Contrari 6

Astenuti 5

il Consiglio regionale approva (scheda n. 6).

L'emendamento di pag. 1 – art. 6 – è ritirato.

L'emendamento di pag. 2 – art. 6 – è illustrato dalla cons. Franzoso.

Risponde l'ass.re Piemontese.

L'emendamento è posto in votazione.

Esito:

Presenti 41

Votanti 40

Voti Favorevoli 34

Voti Contrari 6

Astenuti 1

il Consiglio regionale approva (scheda n. 7).

È posto in votazione l'art. 6 come emendato.

Esito:

Presenti 44

Votanti 44

Voti Favorevoli 44

Voti Contrari 0

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 8).

Art.7

Esito:

Presenti 45

Votanti 29

Voti Favorevoli 28

Voti Contrari 1

Astenuti 15

il Consiglio regionale approva (scheda n. 9).

Art.8

Esito:

Presenti 41

Votanti 38

Voti Favorevoli 38

Voti Contrari 0

Astenuti 3

il Consiglio regionale approva (scheda n. 10).

L'emendamento di pag. 3 – art. 9 – è illustrato dalla cons. Franzoso.

Intervengono i consiglieri Bozzetti, Borraccino, Marmo e gli ass.ri Mazzarano e Piemontese.

L'emendamento è posto in votazione.

Esito:

Presenti 49

Votanti 49

Voti Favorevoli 21

Voti Contrari 28

Astenuti 0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 11).

Il cons. Abaterusso chiede di considerare il suo voto contrario anziché favorevole.

Art.9

Esito:

Presenti 47

Votanti 47

Voti Favorevoli 27

Voti Contrari 20

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 12).

Prima di porre in votazione l'art. 10, chiedono la parola per la dichiarazione di voto o

di astensione, a norma dell'art. 53 del regolamento interno del Consiglio regionale, i seguenti consiglieri:

Zullo dichiara che il suo Gruppo voterà a favore degli artt. 10 e 11.

Trevisi dichiara che il suo Gruppo si asterrà sull'art. 10.

Marmo annuncia la sua astensione sull'art. 10.

Damascelli, invece, con riferimento all'art. 10 intitolato "Sostegno ai comuni per le spese di rimozione di rifiuti illecitamente abbandonati su aree pubbliche", rivolge un appello all'ass.re all'Ambiente Caracciolo di intervenire in modo strutturale, non soltanto con i fondi.

Ventola, nel confermare quanto annunciato dal proprio capogruppo cons. Zullo, esprime delle considerazioni sull'argomento.

Conca propone di individuare dei criteri che vadano a premiare i comuni virtuosi.

Congedo annuncia che voterà favorevolmente l'art. 10.

Casili interviene sulla questione dei rifiuti.

Mennea annuncia il suo voto favorevole all'art. 10.

Il presidente Loizzo, a conclusione degli interventi, pone in votazione l'art. 10.

Esito:

Presenti 46

Votanti 33

Voti Favorevoli 33

Voti Contrari 0

Astenuti 13

il Consiglio regionale approva (scheda n. 13).

Art. 11

Esito:

Presenti 46

Votanti 44

Voti Favorevoli 44

Voti Contrari 0

Astenuti 2

il Consiglio regionale approva (scheda n. 14).

Art. 12

Esito:	
Presenti	44
Votanti	32
Voti Favorevoli	32
Voti Contrari	0
Astenuti	12

il Consiglio regionale approva (scheda n. 15).

All'emendamento di pag. 4 – art. 13 – è stato presentato un sub emendamento a firma del cons. De Leonardis che lo illustra.

Intervengono i consiglieri Laricchia, Franzoso, Colonna, Caroppo, Marmo, l'ass.re Santorsola, a seguire i consiglieri Bozzetti, Zullo e Congedo.

A conclusione degli interventi il presidente Loizzo pone in votazione l'emendamento di pag. 4 – art. 13 – che sostituisce integralmente il testo dell'articolato originario.

Esito:	
Presenti	42
Votanti	42
Voti Favorevoli	31
Voti Contrari	11
Astenuti	0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 16).

Gli emendamenti di pagg. 5 e 6 – art. 13 – decadono.

L'emendamento di pag. 7 è illustrato dal presentatore cons. Congedo.

L'ass.re Piemontese, nel condividere la finalità dell'emendamento, rileva che è necessario istituire un apposito capitolo in cui si possano prevedere risorse più imponenti per l'abbattimento delle barriere architettoniche, per l'accesso alle strutture sportive pubbliche.

Interviene il cons. Lacarra.

Il cons. Congedo, in riferimento alla proposta dell'ass.re Piemontese, circa l'istituzione di un capitolo ad hoc per l'abbattimento delle barriere architettoniche in edifici pubblici e sportivi, nel dichiararsi soddisfatto, segnala che, fin d'ora, verificherà le risorse che il Governo stanzerà e come le stesse saranno utilizzate.

Successivamente sulla questione interviene il cons. Galante.

Il presidente Loizzo comunica che l'ass.re Piemontese ha presentato un sub emendamento all'emendamento di pag. 7, con il quale sostituisce la somma di "euro 300 mila" con "euro 100 mila" e aggiunge "istituire un nuovo capitolo".

Il sub emendamento all'emendamento di pag. 7 è posto in votazione.

Esito:	
Presenti	39
Votanti	38
Voti Favorevoli	34
Voti Contrari	4
Astenuti	1

il Consiglio regionale approva (scheda n. 17).

Il presidente Loizzo, pone in votazione l'emendamento art. 13 bis di pag. 7, come sub emendato.

Intervengono i consiglieri Pentassuglia e Congedo.

Esito:	
Presenti	41
Votanti	40
Voti Favorevoli	40
Voti Contrari	0
Astenuti	1

il Consiglio regionale approva (scheda n. 18).

Emendamento di pag. 8 – art. 13 bis –.

Esito:	
Presenti	37
Votanti	37
Voti Favorevoli	11
Voti Contrari	26
Astenuti	0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 19).

Si passa all'emendamento di pag. 10 che viene illustrato dal presentatore cons. Abaterusso.

Intervengono i consiglieri Colonna, Bozzetti, Romano Giuseppe, Pentassuglia, Galante e Caroppo.

Il presidente Loizzo, comunica che l'ass.re Piemontese ha presentato un sub emendamento all'emendamento di pag. 10; quest'ultimo viene posto in votazione.

Esito:

Presenti 40

Votanti 40

Voti Favorevoli 33

Voti Contrari 7

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 20).

Emendamento di pag. 10 come sub emendato è posto in votazione.

Esito:

Presenti 39

Votanti 38

Voti Favorevoli 38

Voti Contrari 0

Astenuti 1

il Consiglio regionale approva (scheda n. 21).

Emendamento di pag. 9 – art. 14 – a firma del cons. De Leonardis che lo illustra.

Interviene il cons. Campo.

Il presidente Loizzo pone in votazione l'emendamento sopra richiamato con il quale abroga l'art. 14.

Esito:

Presenti 37

Votanti 37

Voti Favorevoli 11

Voti Contrari 26

Astenuti 0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 22).

Art. 14.

Esito:

Presenti 39

Votanti 35

Voti Favorevoli 26

Voti Contrari 9

Astenuti 4

il Consiglio regionale approva (scheda n. 23).

Art. 15.

Esito:

Presenti 38

Votanti 36

Voti Favorevoli 28

Voti Contrari 8

Astenuti 2

il Consiglio regionale approva (scheda n. 24).

Art. 16.

Esito:

Presenti 43

Votanti 36

Voti Favorevoli 29

Voti Contrari 7

Astenuti 7

il Consiglio regionale approva (scheda n. 25).

L'Emendamento di pag. 11 – art. 17 – viene illustrato dal presentatore cons. De Leonardis.

Intervengono l'ass.re Piemontese e la cons. Di Bari.

L'emendamento di pag. 11 è posto in votazione.

Esito:

Presenti 43

Votanti 43

Voti Favorevoli 15

Voti Contrari 28

Astenuti 0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 26).

Art. 17.

Esito:

Presenti 42

Votanti 33

Voti Favorevoli 26

Voti Contrari 7

Astenuti 9

il Consiglio regionale approva (scheda n. 27).

Art. 18.

Esito:

Presenti 43

Votanti 43

Voti Favorevoli 43

Voti Contrari 0
 Astenuti 0
 il Consiglio regionale approva (scheda n. 28).

Art. 19.

Esito:

Presenti 43

Votanti 37

Voti Favorevoli 37

Voti Contrari 0

Astenuti 6

il Consiglio regionale approva (scheda n. 29).

Art. 20.

Esito:

Presenti 41

Votanti 34

Voti Favorevoli 34

Voti Contrari 0

Astenuti 7

il Consiglio regionale approva (scheda n. 30).

Il presidente Loizzo, comunica che l'emendamento di pag. 12 – firma del cons. Zullo – sarà ripreso, successivamente, in quanto trattasi di un articolo aggiuntivo.

Il Presidente procede con l'art. 21.

Chiede la parola il cons. Trevisi.

L'art. 21 è posto in votazione.

Esito:

Presenti 47

Votanti 47

Voti Favorevoli 46

Voti Contrari 1

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 31).

Il presidente Loizzo chiama l'emendamento di pag. 13, illustrato dalla cons. Franzoso.

Il cons. Abaterusso nell'intervenire sull'emendamento della cons. Franzoso spiega l'emendamento da lui proposto a pag. 14.

Il presidente Loizzo pone in votazione l'emendamento di pag. 13.

Esito:

Presenti 39

Votanti 39

Voti Favorevoli 12

Voti Contrari 27

Astenuti 0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 32).

Il cons. Abaterusso ritira l'emendamento di pag. 14, precedentemente illustrato, in cambio dell'impegno dell'assessore e del presidente, che in caso di visita del Papa, il Governo si farà carico delle necessità di aiutare il Comune di Alessano.

Il presidente della G.r. Emiliano, nel prendere formale impegno, conferma che, nel caso il Papa dovesse decidere di visitare anche Alessano, la Regione Puglia si farà carico di tutte le necessità connesse alla visita del Santo Padre.

È posto in votazione l'emendamento di pag. 15.

Esito:

Presenti 37

Votanti 37

Voti Favorevoli 10

Voti Contrari 27

Astenuti 0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 33).

L'emendamento di pag. 16 decade.

È posto in votazione l'emendamento di pag. 17.

Esito:

Presenti 37

Votanti 37

Voti Favorevoli 10

Voti Contrari 27

Astenuti 0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 34).

L'emendamento di pag. 18 decade.

È posto in votazione l'emendamento di pag. 19.

Esito:

Presenti 38

Votanti 38

Voti Favorevoli 11

Voti Contrari 27

Astenuti 0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 35).

Il presidente Loizzo, prima di sottoporre in votazione l'art. 22, dà la parola al cons. Congedo che preannuncia il suo voto favorevole all'art. 22, a condizione che il Governo regionale si impegni a verificare la destinazione delle somme in questione. Interviene l'ass.re Capone a confermare la volontà del Governo di seguire direttamente e attentamente l'organizzazione delle attività.

Interviene il cons. Colonna evidenziando di non ritenere opportuno il richiamo al dies natalis.

Seguono gli interventi dei consiglieri Marmo e Zinni sulla questione.

Art. 22.

Esito:

Presenti 40

Votanti 35

Voti Favorevoli 28

Voti Contrari 7

Astenuti 5

il Consiglio regionale approva (scheda n. 36).

Art. 23

Intervengono il cons. Pentassuglia e l'ass.re Nunziante.

L'art. 23 è posto in votazione.

Esito:

Presenti 40

Votanti 40

Voti Favorevoli 40

Voti Contrari 0

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 37).

Art. 24

Esito:

Presenti 46

Votanti 46

Voti Favorevoli 46

Voti Contrari 0

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 38).

L'emendamento di pag. 21 è ritirato.

Assume la Presidenza il vice presidente Gatta.

L'emendamento di pag. 22 è ritirato.

Il presidente Gatta procede con la votazione dell'art. 25.

Esito:

Presenti 43

Votanti 43

Voti Favorevoli 43

Voti Contrari 0

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 39). L'emendamento di pag. 23 è ritirato.

Il presidente Gatta chiama l'emendamento di pag. 24 a firma dell'ass.re Santorsola, con il quale sostituisce integralmente l'art 26.

Si apre una discussione alla quale intervengono i consiglieri Franzoso, Zinni, Barone e Zullo; quest'ultimo, con riferimento alle osservazioni avanzate circa il comma 2, evidenzia che sarebbe sufficiente fermarsi alla parola "...extracomunitari", in maniera tale che si ricomprende tutto.

La cons. Franzoso concorda con il cons. Zullo.

Segue l'intervento dell'ass.re Santorsola, il quale dichiara di essere disponibile a presentare un sub emendamento con il quale si eliminano tutte le parole dopo "... extracomunitari".

Il presidente Gatta fa presente, ai fini della verbalizzazione, che per la questione sollevata dal cons. Pentassuglia, gli emendamenti di pagg. 25, 26 e 27 in realtà non si riferivano all'art. 26 del testo, ma costituiscono articoli aggiuntivi, motivo per cui saranno, successivamente, discussi e votati.

Il presidente Gatta legge il sub emendamento a firma dell'ass.re Santorsola e della cons. Franzoso "al comma 2 dell'emendamento all'articolo 26 del disegno di legge, dopo la parola "extracomunitari" terzo rigo, eliminare da "e" sino al punto". Si procede quindi alla

votazione del sub emendamento all'emendamento di pag. 24 innanzi richiamato.

Esito:

Presenti	38
Votanti	37
Voti Favorevoli	37
Voti Contrari	0
Astenuti	1

il Consiglio regionale approva (scheda n. 40).

Il presidente Gatta prima di procedere alla votazione dell'emendamento di pag. 24 concede la parola ai consiglieri Laricchia, Conca, Borraccino, Marmo e Congedo. A conclusione degli interventi l'emendamento di pag. 24 è posto in votazione.

Esito:

Presenti	37
Votanti	37
Voti Favorevoli	30
Voti Contrari	7
Astenuti	0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 41).

Il presidente Gatta chiama l'emendamento di pag. 76 a firma del cons. Colonna all'art. 27 che lo sostituisce integralmente.

L'emendamento di pag. 76 è posto in votazione.

Esito:

Presenti	38
Votanti	37
Voti Favorevoli	37
Voti Contrari	0
Astenuti	1

il Consiglio regionale approva (scheda n. 42).

Il presidente Gatta chiama l'art. 28.

Il cons. Bozzetti chiede la parola per annunciare il voto contrario del Movimento 5 Stelle.

Si procede alla votazione dell'art. 28.

Esito:

Presenti	41
Votanti	39
Voti Favorevoli	32

Voti Contrari 7

Astenuti 2

il Consiglio regionale approva (scheda n. 43).

Si procede all'esame dell'emendamento di pag. 28 a firma del cons. Abaterusso con il quale chiede l'abrogazione dell'art. 29.

Si apre una discussione alla quale partecipano il cons. Romano, gli ass.ri Piemontese e Capone; replica il cons. Romano.

Il presidente Gatta informa l'Assemblea che gli emendamenti di pag. 28 e 29 vengono ritirati dal proponente cons. Abaterusso.

È posto in votazione l'art. 29.

Esito:

Presenti	41
Votanti	39
Voti Favorevoli	39
Voti Contrari	0
Astenuti	2

il Consiglio regionale approva (scheda n. 44).

Art. 30.

Esito:

Presenti	40
Votanti	28
Voti Favorevoli	27
Voti Contrari	1
Astenuti	12

il Consiglio regionale approva (scheda n. 45).

Art. 31.

Esito:

Presenti	40
Votanti	33
Voti Favorevoli	33
Voti Contrari	0
Astenuti	7

il Consiglio regionale approva (scheda n. 46).

Art. 32.

Esito:

Presenti	38
Votanti	36
Voti Favorevoli	30
Voti Contrari	6

Astenuti 2

il Consiglio regionale approva (scheda n. 47).

Il cons. Congedo chiede di considerare il suo voto favorevole.

Sull'articolo appena approvato intervengono i consiglieri Marmo e Pentassuglia per precisare che in Commissione si era assunto l'impegno di riformulare il testo.

Art. 33.

Esito:

Presenti 38

Votanti 36

Voti Favorevoli 36

Voti Contrari 0

Astenuti 2

il Consiglio regionale approva (scheda n. 48).

Si procede con l'esame dell'art. 34.

Il cons. Pentassuglia reitera la richiesta all'ass.re di far pervenire entro la fine di gennaio una relazione nella quale vengano dettagliatamente riportate tutte le attività dell'Osservatorio con le relative spese.

Il cons. Bozzetti, oltre a condividere la richiesta avanzata dal cons. Pentassuglia, chiede di riportare anche nell'ambito delle competenti Commissioni le attività dell'Osservatorio con le relative spese, nonché le ricerche fatte in relazione allo studio migratorio sullo storno.

È posto in votazione l'art. 34.

Esito:

Presenti 41

Votanti 41

Voti Favorevoli 41

Voti Contrari 0

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 49).

Art. 35.

Esito:

Presenti 40

Votanti 35

Voti Favorevoli 28

Voti Contrari 7

Astenuti 4

il Consiglio regionale approva (scheda n. 50).

Il cons. Marmo chiede di considerare il suo voto tra gli astenuti anziché tra contrari.

Si procede con l'emendamento aggiuntivo di pag. 30 a firma del cons. Marmo il quale evidenzia di dover correggere il suo emendamento nella parte in cui è riportato "All'art. 38 aggiungere il seguente nuovo comma" invece è da intendersi all'art. 36 titolato "Misure per la riqualificazione delle risorse idriche regionali". Il cons. Marmo dopo aver fatto questa precisazione lo illustra.

Il cons. Amati propone al cons. Marmo di ritirare l'emendamento. Segue l'intervento del cons. Casili.

Il cons. Marmo accetta la proposta del cons. Amati nella speranza – continua – "che in Commissione si possano avere questi studi di fattibilità per verificarne l'efficacia o meno".

L'emendamento di pag. 30 è ritirato dal cons. Marmo. Si pone in votazione l'art. 36.

Esito:

Presenti 39

Votanti 39

Voti Favorevoli 39

Voti Contrari 0

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 51).

Art. 37.

Esito:

Presenti 35

Votanti 29

Voti Favorevoli 29

Voti Contrari 0

Astenuti 6

il Consiglio regionale approva (scheda n. 52).

Art. 38.

Esito:

Presenti 37

Votanti 37

Voti Favorevoli 37

Voti Contrari 0

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 53).

Si procede all'esame dell'emendamento di pag. 31 – art. 39 – Lo illustra il proponente ass.re Caracciolo.

Assume la Presidenza il vice presidente Longo.

Chiedono di intervenire i consiglieri Colonna, Marmo, Amati e Barone.

L'ass.re Caracciolo ritira i due emendamenti di pag. 31 e 32.

Art. 39.

Esito:

Presenti 42

Votanti 35

Voti Favorevoli 26

Voti Contrari 9

Astenuti 7

il Consiglio regionale approva (scheda n. 54).

Il cons. Colonna ritiene che l'emendamento di pag. 32 a firma dell'ass.re Caracciolo poc'anzi ritirato, debba rimanere.

L'ass.re Caracciolo corregge la dichiarazione fatta circa il ritiro dell'emendamento di pag. 32.

L'emendamento è posto in votazione.

Esito:

Presenti 39

Votanti 28

Voti Favorevoli 28

Voti Contrari 0

Astenuti 11

il Consiglio regionale approva (scheda n. 55).

Art. 40.

Esito:

Presenti 37

Votanti 32

Voti Favorevoli 26

Voti Contrari 6

Astenuti 5

il Consiglio regionale approva (scheda n. 56).

Art. 41.

Esito:

Presenti 42

Votanti 42

Voti Favorevoli 42

Voti Contrari 0

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 57).

Chiede la parola il cons. Amati, il quale con riferimento all'art. 42, evidenzia che, grazie alla segnalazione del cons. Giannini e del presidente Loizzo, sarebbe opportuno specificare i soggetti diversi dalla Regione.

Il cons. Marmo dichiara di essere d'accordo circa la specificazione.

Il cons. Amati presenta un emendamento all'art. 42 che propone al comma 1 di sostituire le parole "di soggetti diversi dalla Regione Puglia" con le parole "di ANAS e Ferrovie dello Stato".

L'emendamento all'art. 42, a firma del cons. Amati è posto in votazione.

Esito:

Presenti 39

Votanti 32

Voti Favorevoli 32

Voti Contrari 0

Astenuti 7

il Consiglio regionale approva (scheda n. 58).

Art. 42.

Esito:

Presenti 38

Votanti 38

Voti Favorevoli 34

Voti Contrari 4

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 59).

Art. 43.

Esito:

Presenti 35

Votanti 26

Voti Favorevoli 26

Voti Contrari 0

Astenuti 9
il Consiglio regionale approva (scheda n. 60).

Si passa all'emendamento di pag. 33 – art. 43 bis – a firma del cons. Pellegrino che lo illustra.

L'emendamento è posto in votazione.

Esito:

Presenti 37

Votanti 32

Voti Favorevoli 25

Voti Contrari 7

Astenuti 5

il Consiglio regionale approva (scheda n. 61).

Art. 44.

Esito:

Presenti 39

Votanti 39

Voti Favorevoli 39

Voti Contrari 0

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 62).

Art. 45.

Esito:

Presenti 42

Votanti 35

Voti Favorevoli 35

Voti Contrari 0

Astenuti 7

il Consiglio regionale approva (scheda n. 63).

Art.46.

Esito:

Presenti 39

Votanti 39

Voti Favorevoli 32

Voti Contrari 7

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 64).

Art.47.

Esito:

Presenti 39

Votanti 39

Voti Favorevoli 32

Voti Contrari 7

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 65).

Il cons. Marmo chiede all'ass.re di ritirare l'art. 48.

Risponde l'ass.re Di Gioia.

L'art. 48 è posto in votazione.

Esito:

Presenti 43

Votanti 31

Voti Favorevoli 31

Voti Contrari 0

Astenuti 12

il Consiglio regionale approva (scheda n. 66).

Art. 49.

Esito:

Presenti 40

Votanti 40

Voti Favorevoli 33

Voti Contrari 7

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 67).

Art. 50.

Esito:

Presenti 41

Votanti 41

Voti Favorevoli 41

Voti Contrari 0

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 68).

L'art. 51 è momentaneamente accantonato.

Si procede con l'emendamento di pag. 36 – art. 52 –.

È illustrato dalla cons. Franzoso.

Intervengono i consiglieri Zullo e Gatta.

L'emendamento è posto in votazione.

Esito:

Presenti 36

Votanti 36

Voti Favorevoli 13

Voti Contrari 23

Astenuti 0
il Consiglio regionale non approva (scheda n. 69).

Art. 52.

Esito:

Presenti 37

Votanti 27

Voti Favorevoli 25

Voti Contrari 2

Astenuti 10

il Consiglio regionale approva (scheda n. 70).

Il presidente Longo nel riprendere l'art. 51 informa l'Assemblea che l'ass.re Di Gioia ha presentato un sub emendamento all'emendamento di pag. 34 sostitutivo dell'art. 51.

Intervengono i consiglieri Pentassuglia e Blasi i quali, fanno osservare che il testo, così come formulato, risolve solo la questione del personale ex SMA; il personale assunto tramite agenzia interinale come quello a tempo determinato (gli OTD), invece, non è contemplato, pertanto, chiedono che le due categorie di lavoratori vengano esplicitate nella norma.

L'ass.re Di Gioia dichiara che l'articolo in questione è prevalentemente risolutivo della questione SMA e, a suo avviso, anche dei lavoratori che hanno prestato lavoro professionale ai sensi della circolare Madia.

L'assessore propone di aggiungere un ulteriore emendamento per gli OTD.

Sulla questione intervengono i consiglieri Casili, Laricchia, Blasi, Pentassuglia, Conca, Damascelli, Borraccino e Cera.

L'ass.re Di Gioia nel replicare si augura che il testo presentato venga votato con la più ampia maggioranza.

Segue l'intervento del cons. Marmo.

Il cons. Zullo prende la parola per dichiarare che il suo Gruppo voterà favorevole al testo presentato dall'ass.re Di Gioia.

Il presidente Longo pone in votazione il sub emendamento all'emendamento di pag. 34 – sostitutivo dell'art. 51 –.

Esito:

Presenti 40

Votanti 40

Voti Favorevoli 34

Voti Contrari 6

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 71). L'emendamento di pag. è ritirato.

Art. 53.

Esito:

Presenti 39

Votanti 39

Voti Favorevoli 39

Voti Contrari 0

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 72).

Si pone in votazione l'emendamento di pag. 38 a firma del cons. Romano Giuseppe – art. 54 –.

Esito:

Presenti 39

Votanti 39

Voti Favorevoli 39

Voti Contrari 0

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 73).

Art. 54.

Esito:

Presenti 41

Votanti 41

Voti Favorevoli 41

Voti Contrari 0

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 74).

Art. 55.

Esito:

Presenti 37

Votanti 31

Voti Favorevoli 31

Voti Contrari 0

Astenuti 6

il Consiglio regionale approva (scheda n. 75).

L'emendamento di pag. 39 – art. 56 – è ritirato.

Art. 56.

Esito:

Presenti 39

Votanti 34

Voti Favorevoli 34

Voti Contrari 0

Astenuti 5

il Consiglio regionale approva (scheda n. 76).

Al termine della votazione, con riferimento all'articolo appena votato, intervengono i consiglieri Damascelli, Borraccino, Galante e gli ass.ri Nunziante e Di Gioia.

Art. 57.

Esito:

Presenti 45

Votanti 45

Voti Favorevoli 45

Voti Contrari 0

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 77).

Prima di procedere alla votazione dell'art. 58 chiedono la parola:

il cons. Marmo dichiara il voto favorevole sull'art. 58;

il cons. Damascelli chiede che "i defibrillatori siano acquistati, distribuiti secondo l'articolo della legge di stabilità..." sostenendo anche le misure per la formazione all'utilizzo dei medesimi strumenti.

Il cons. Pentassuglia condivide appieno il progetto di formazione presso le scuole o presso qualsiasi altro contesto, in quanto solo attraverso la formazione che è possibile intervenire nelle operazioni di soccorso.

Anche il cons. Mennea è in linea con quanto già espresso dal cons. Pentassuglia, circa l'importanza della diffusione dei defibrillatori ma soprattutto della diffusione della formazione finalizzata all'utilizzo degli apparecchi.

Il cons. Conca ritiene anch'egli importante agevolare il percorso formativo.

Il presidente Longo pone in votazione l'art. 58.

Esito:

Presenti 38

Votanti 38

Voti Favorevoli 38

Voti Contrari 0

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 78).

Il cons. Congedo chiede di considerare il suo voto favorevole.

Art. 59.

Esito:

Presenti 37

Votanti 37

Voti Favorevoli 37

Voti Contrari 0

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 79).

I consiglieri Congedo e Damascelli chiedono di considerare i propri voti tra quelli favorevoli.

Si procede con l'art. 60 intitolata "Interventi in favore dei diversamente abili". Sull'argomento intervengono i consiglieri Mennea e Di Bari.

L'ass.re Piemontese, con riferimento alle osservazioni mosse dai consiglieri precedentemente intervenuti, propone al cons. Mennea di approntare un emendamento con il quale la Giunta regionale, con propria deliberazione, stabilisca le modalità di assegnazione delle sedie attrezzate ai 69 Comuni costieri.

Il cons. Mennea consegna al presidente Longo l'emendamento all'art. 60 nel quale è stato aggiunto il 20 comma.

L'emendamento all'art. 60 è posto in votazione.

Esito:

Presenti 37

Votanti 37

Voti Favorevoli 37

Voti Contrari 0

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 80).

Art. 60.

Esito:
 Presenti 38
 Votanti 38
 Voti Favorevoli 38
 Voti Contrari 0
 Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 81).

Art. 61.

Esito:
 Presenti 31
 Votanti 31
 Voti Favorevoli 31
 Voti Contrari 0
 Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 82).

Art. 62.

Esito:
 Presenti 41
 Votanti 41
 Voti Favorevoli 41
 Voti Contrari 0
 Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 83).

Art. 63.

Esito:
 Presenti 38
 Votanti 38
 Voti Favorevoli 31
 Voti Contrari 7
 Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 84).

Prima di esaminare l'art. 64 intervengono i consiglieri Damascelli e Di Bari.

Assume la Presidenza il presidente Loizzo.

Il presidente Loizzo pone in votazione l'art. 64.

Esito:
 Presenti 39
 Votanti 39
 Voti Favorevoli 39
 Voti Contrari 0
 Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 85).

Gli emendamenti di pag. 41 e 42 sono ritirati.

Si procede con la votazione dell'emendamento di pag. 43.

Esito:
 Presenti 35
 Votanti 34
 Voti Favorevoli 28
 Voti Contrari 6
 Astenuti 1

il Consiglio regionale approva (scheda n. 86).

L'emendamento di pag. 44 è decaduto.

È posto in votazione l'emendamento di pag. 45.

Esito:
 Presenti 40
 Votanti 38
 Voti Favorevoli 31
 Voti Contrari 7
 Astenuti 2

il Consiglio regionale approva (scheda n. 87).

Si procede con la votazione dell'emendamento di pag. 46.

Esito:
 Presenti 40
 Votanti 36
 Voti Favorevoli 26
 Voti Contrari 10
 Astenuti 4

il Consiglio regionale approva (scheda n. 88).

L'emendamento di pag. 47 viene illustrato dalla cons. Franzoso.

Intervengono sull'emendamento i consiglieri Liviano, Conca, Zullo, Trevisi, Marmo, Galante, Laricchia, Campo, Colonna, Lacarra e Casili.

L'emendamento è posto in votazione.

Esito:
 Presenti 38
 Votanti 38
 Voti Favorevoli 9
 Voti Contrari 29

Astenuti 0
il Consiglio regionale non approva (scheda n. 89).

Il cons. Romano Giuseppe chiede di considerare il suo voto tra quelli favorevoli.

L'emendamento di pag. 48 è ritirato.

È posto in votazione l'emendamento di pag. 49.

Esito:

Presenti 37

Votanti 35

Voti Favorevoli 29

Voti Contrari 6

Astenuti 2

il Consiglio regionale approva (scheda n. 90).

L'emendamento di pag. 50 è ritirato.

È posto in votazione l'emendamento di pag. 51.

Esito:

Presenti 39

Votanti 38

Voti Favorevoli 36

Voti Contrari 2

Astenuti 1

il Consiglio regionale approva (scheda n. 91).

È posto in votazione l'emendamento di pag. 52.

Esito:

Presenti 38

Votanti 30

Voti Favorevoli 26

Voti Contrari 4

Astenuti 8

il Consiglio regionale approva (scheda n. 92).

Emendamento di pag. 53.

Esito:

Presenti 36

Votanti 34

Voti Favorevoli 12

Voti Contrari 22

Astenuti 2

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 93).

Emendamento di pag. 54.

Esito:

Presenti 36

Votanti 36

Voti Favorevoli 36

Voti Contrari 0

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 94).

Emendamento di pag. 55.

Esito:

Presenti 37

Votanti 36

Voti Favorevoli 8

Voti Contrari 28

Astenuti 1

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 95).

Emendamento di pag. 56.

Esito:

Presenti 39

Votanti 37

Voti Favorevoli 10

Voti Contrari 27

Astenuti 2

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 96).

L'emendamento di pag. 57 è ritirato.

All'emendamento di pag. 58 è presentato un sub emendamento a firma dell'ass.re Piemontese che viene posto in votazione.

Esito:

Presenti 39

Votanti 30

Voti Favorevoli 30

Voti Contrari 0

Astenuti 9

il Consiglio regionale approva (scheda n. 97).

Il presidente Loizzo pone in votazione l'emendamento di pag. 58.

Esito:

Presenti 39

Votanti 30

Voti Favorevoli 29

Voti Contrari 1

Astenuti 9

il Consiglio regionale approva (scheda n. 98).

All'emendamento di pag. 59 è presentato un sub emendamento a firma dell'ass.re Piemontese che viene posto in votazione.

Esito:

Presenti	38
Votanti	38
Voti Favorevoli	28
Voti Contrari	10
Astenuti	0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 99).

È posto in votazione l'emendamento di pag. 59.

Esito:

Presenti	39
Votanti	39
Voti Favorevoli	38
Voti Contrari	1
Astenuti	0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 100).

All'emendamento di pag. 60 è presentato un sub emendamento a firma dell'ass.re Piemontese che viene posto in votazione.

Esito:

Presenti	33
Votanti	24
Voti Favorevoli	24
Voti Contrari	0
Astenuti	9

il Consiglio regionale approva (scheda n. 101).

È posto in votazione l'emendamento di pag. 60.

Esito:

Presenti	33
Votanti	29
Voti Favorevoli	23
Voti Contrari	6
Astenuti	4

il Consiglio regionale approva (scheda n. 102).

Emendamento di pag. 61.

Esito:

Presenti	37
Votanti	30
Voti Favorevoli	30
Voti Contrari	0
Astenuti	7

il Consiglio regionale approva (scheda n. 103).

All'emendamento di pag. 62 è presentato dal cons. Damascelli un sub emendamento che viene posto in votazione.

Esito:

Presenti	39
Votanti	39
Voti Favorevoli	12
Voti Contrari	27
Astenuti	0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 104).

Votazione dell'emendamento di pag. 62.

Esito:

Presenti	37
Votanti	37
Voti Favorevoli	10
Voti Contrari	27
Astenuti	0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 105). L'emendamento di pag. 63 è ritirato.

Il presidente Loizzo chiama l'emendamento di pag. 64 a firma del cons. Pentassuglia che lo illustra.

L'ass.re Piemontese fa osservare che nell'emendamento di pag. 64 è stato impropriamente indicato il capitolo 1110030 invece del capitolo 1110070.

Si procede alla correzione del capitolo, come indicato dall'ass.re Piemontese, ovvero cap. 1110070.

L'emendamento è posto in votazione.

Esito:

Presenti	36
Votanti	31
Voti Favorevoli	31
Voti Contrari	0
Astenuti	5

il Consiglio regionale approva (scheda n. 106).

Il presidente Loizzo chiama l'emendamento di pag. 65.

L'ass.re Di Gioia fa osservare che nell'emendamento di pag. 65 è stato impropriamente indicato il capitolo 1110070 invece del capitolo 1110030.

Si procede alla correzione del capitolo, come indicato dall'ass.re Di Gioia, ovvero cap. 1110030.

L'emendamento è posto in votazione.

Esito:

Presenti	33
Votanti	33
Voti Favorevoli	33
Voti Contrari	0
Astenuti	0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 107).

Il presidente Loizzo richiama l'emendamento di pag. 25 a firma del cons. Pentassuglia, al quale, il cons. Damascelli ha presentato un sub emendamento.

Il cons. Damascelli illustra il sub emendamento. Risponde l'ass.re Di Gioia.

Il sub emendamento all'emendamento di pag. 25 è posto in votazione.

Esito:

Presenti	38
Votanti	33
Voti Favorevoli	5
Voti Contrari	28
Astenuti	5

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 108).

Il presidente Loizzo, quindi, procede con la votazione dell'emendamento di pag. 25 a firma dei consiglieri Pentassuglia e Romano.

Esito:

Presenti	35
Votanti	28
Voti Favorevoli	28
Voti Contrari	0
Astenuti	7

il Consiglio regionale approva (scheda n. 109).

Emendamento di pag. 26.

Esito:

Presenti	37
Votanti	36
Voti Favorevoli	36
Voti Contrari	0
Astenuti	1

il Consiglio regionale approva (scheda n. 110).

Emendamento di pag. 27.

Esito:

Presenti	35
Votanti	29
Voti Favorevoli	29
Voti Contrari	0
Astenuti	6

il Consiglio regionale approva (scheda n. 111).

Emendamento di pag. 66.

Esito:

Presenti	38
Votanti	31
Voti Favorevoli	31
Voti Contrari	0
Astenuti	7

il Consiglio regionale approva (scheda n. 112).

Emendamento di pag. 67.

Esito:

Presenti	35
Votanti	32
Voti Favorevoli	25
Voti Contrari	7
Astenuti	3

il Consiglio regionale approva (scheda n. 113).

Il presidente Loizzo chiama l'emendamento di pag. 69 a firma del cons. Blasi relativo ai contributi regionali in materia di reimpianto degli ulivi nelle aree infette dal batterio Xylella fastidiosa.

Sull'emendamento, poc'anzi richiamato, intervengono l'ass.re Di Gioia, i consiglieri Marmo, Blasi, Congedo, Casili, Pandinelli e il presidente della Giunta regionale Emiliano.

L'emendamento è ritirato.

L'emendamento di pag. 70 è decaduto.

È posto in votazione l'emendamento di pag. 71.

Esito:
Presenti 39
Votanti 39
Voti Favorevoli 8
Voti Contrari 31
Astenuti 0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 114).

Emendamento di pag. 72

Esito:
Presenti 38
Votanti 38
Voti Favorevoli 38
Voti Contrari 0
Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 115).

Emendamento di pag. 73 a firma del cons. Pentassuglia che lo illustra.

L'emendamento del cons. Pentassuglia, seduta stante, viene corretta la somma di "1 milione" con la somma di "800.000".

L'emendamento è posto in votazione.

Esito:
Presenti 37
Votanti 36
Voti Favorevoli 36
Voti Contrari 0
Astenuti 1

il Consiglio regionale approva (scheda n. 116).

Gli emendamenti di pagg. 74 e 75 sono ritirati.

Il presidente Loizzo nel chiamare l'emendamento di pag. 77 a firma del cons. Colonna ed altri informa l'Assemblea che il cons. Bozzetti ha presentato un sub emendamento.

Il cons. Bozzetti illustra il sub emendamento poiché, lo stesso, non è stato distribuito in Aula.

Interviene il cons. Colonna.

Il presidente Loizzo pone in votazione il sub emendamento all'emendamento di pag. 77 del cons. Bozzetti.

Esito:
Presenti 38
Votanti 36
Voti Favorevoli 23
Voti Contrari 13
Astenuti 2

il Consiglio regionale approva (scheda n. 117).

Successivamente è posto in votazione l'emendamento di pag. 77.

Esito:
Presenti 38
Votanti 27
Voti Favorevoli 27
Voti Contrari 0
Astenuti 11

il Consiglio regionale approva (scheda n. 118).

Emendamento di pag. 78.

Esito:
Presenti 38
Votanti 25
Voti Favorevoli 25
Voti Contrari 0
Astenuti 13

il Consiglio regionale approva (scheda n. 119).

L'emendamento di pag. 79 viene illustrato dalla cons. Di Bari.

Risponde l'ass.re Piemontese.

L'emendamento è posto in votazione.

Esito:
Presenti 39
Votanti 38
Voti Favorevoli 8
Voti Contrari 30
Astenuti 1

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 120).

Gli emendamenti di pagg. 80 e 81 a firma del cons. Borraccino sono ritirati.

Il presidente Loizzo chiama l'emendamento di pag. 82 a firma del cons. Amati e altri.

Il cons. Amati lo illustra; intervengono i consiglieri Zullo e Conca.

L'emendamento è posto in votazione.

Esito:

Presenti 41

Votanti 41

Voti Favorevoli 26

Voti Contrari 15

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 121).

L'emendamento di pag. 83 è ritirato.

Emendamento di pag. 84 a firma di Marmo e altri.

Il cons. Marmo lo illustra; risponde l'ass.re Pisicchio.

L'emendamento di pag. 84 è posto in votazione.

Esito:

Presenti 41

Votanti 41

Voti Favorevoli 41

Voti Contrari 0

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 122).

Il presidente Loizzo chiama l'emendamento di pag. 85, illustrato dal proponente cons. Gatta.

Intervengono il presidente della G.r. Emiliano e i consiglieri Gatta e Romano Giuseppe.

L'emendamento è posto in votazione.

Esito:

Presenti 41

Votanti 41

Voti Favorevoli 12

Voti Contrari 29

Astenuti 0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 123).

Il cons. Marmo chiede di considerare il suo voto tra quelli favorevoli.

Il cons. Marmo, dopo aver illustrato l'emendamento di pag. 86, lo ritira, con l'impegno che gli Uffici nei prossimi mesi esaminino la situazione da lui rappresentata per verificarne la fattibilità.

L'emendamento di pag. 87 è ritirato.

Il presidente Loizzo chiama l'emendamento di pag. 88.

Lo illustra il cons. Morgante.

Intervengono i consiglieri Damascelli, l'ass.re Piemontese e il cons. Lacarra.

L'emendamento di pag. 88 è posto in votazione.

Esito:

Presenti 39

Votanti 39

Voti Favorevoli 7

Voti Contrari 32

Astenuti 0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 124).

Emendamento di pag. 89.

Esito:

Presenti 39

Votanti 39

Voti Favorevoli 9

Voti Contrari 30

Astenuti 0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 125).

L'emendamento di pag. 90 è ritirato.

Emendamento di pag. 91.

Intervengono l'ass.re Piemontese e i consiglieri Laricchia e Conca.

L'emendamento è posto in votazione.

Esito:

Presenti 38

Votanti 38

Voti Favorevoli 6

Voti Contrari 32

Astenuti 0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 126).

L'emendamento di pag. 92 è illustrato dal cons. Conca.

Il presidente Loizzo lo pone in votazione.

Esito:

Presenti 33

Votanti 33

Voti Favorevoli 4

Voti Contrari 29

Astenuti 0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 127).

L'emendamento di pag. 93 a firma del cons. Damascelli è, momentaneamente, sospeso.

Si procede con la votazione dell'emendamento di pag. 94.

Esito:

Presenti	42
Votanti	35
Voti Favorevoli	4
Voti Contrari	31
Astenuti	7

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 128).

L'emendamento di pag. 95 è illustrato dalla cons. Di Bari.

Esito:

Presenti	38
Votanti	36
Voti Favorevoli	7
Voti Contrari	29
Astenuti	2

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 129).

L'emendamento di pag. 96 è ritirato.

Emendamento di pag. 97.

Esito:

Presenti	41
Votanti	38
Voti Favorevoli	29
Voti Contrari	9
Astenuti	3

il Consiglio regionale approva (scheda n. 130).

Il presidente Loizzo riprende l'emendamento di pag. 20 a firma dell'ass.re Piemontese e del cons. Amati e informa all'Assemblea che è stato presentato un sub emendamento all'emendamento di pag. 20.

Il presidente pone in votazione il sub emendamento all'emendamento di pag. 20.

Esito:

Presenti	38
Votanti	33
Voti Favorevoli	33

Voti Contrari	0
Astenuti	5

il Consiglio regionale approva (scheda n. 131).

Si procede alla votazione dell'emendamento di pag. 20.

Esito:

Presenti	36
Votanti	32
Voti Favorevoli	32
Voti Contrari	0
Astenuti	4

il Consiglio regionale approva (scheda n. 132).

Emendamento di pag. 98.

Esito:

Presenti	35
Votanti	34
Voti Favorevoli	6
Voti Contrari	28
Astenuti	1

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 133).

L'emendamento di pag. 99 è ritirato.

L'emendamento di pag. 100 è illustrato dalla cons. Di Bari; intervengono i consiglieri Borraccino e Gatta.

L'emendamento è posto in votazione.

Esito:

Presenti	43
Votanti	37
Voti Favorevoli	8
Voti Contrari	29
Astenuti	6

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 134).

Emendamento di pag. 101.

Esito:

Presenti	39
Votanti	39
Voti Favorevoli	7
Voti Contrari	32
Astenuti	0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 135).

Emendamento di pag. 102.

Esito:
 Presenti 34
 votanti 33
 Voti Favorevoli 33
 Voti Contrari 0
 Astenuti 1

il Consiglio regionale approva (scheda n. 136).

L'emendamento di pag. 103 è illustrato dal cons. Casili; interviene il cons. Zullo.

L'emendamento è posto in votazione.

Esito:
 Presenti 37
 votanti 37
 Voti Favorevoli 6
 Voti Contrari 31
 Astenuti 0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 137).

L'emendamento di pag. 104 dopo l'illustrazione della cons. Di Bari è posto in votazione.

Esito:
 Presenti 35
 votanti 35
 Voti Favorevoli 5
 Voti Contrari 30
 Astenuti 0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 138).

L'emendamento di pag. 105 dopo l'illustrazione della cons. Di Bari è posto in votazione.

Esito:
 Presenti 37
 votanti 37
 Voti Favorevoli 7
 Voti Contrari 30
 Astenuti 0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 139).

L'emendamento di pag. 106 dopo l'illustrazione della cons. Di Bari è posto in votazione.

Esito:
 Presenti 35

Votanti 35
 Voti Favorevoli 7
 Voti Contrari 28
 Astenuti 0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 140).

L'emendamento di pag. 107 dopo l'illustrazione della cons. Di Bari è posto in votazione.

Esito:
 Presenti 38
 votanti 38
 Voti Favorevoli 7
 Voti Contrari 31
 Astenuti 0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 141).

L'emendamento di pag. 108 dopo l'illustrazione del cons. Trevisi è posto in votazione.

Esito:
 Presenti 30
 votanti 29
 Voti Favorevoli 23
 Voti Contrari 6
 Astenuti 1

il Consiglio regionale approva (scheda n. 142).

L'emendamento di pag. 109 dopo l'illustrazione del cons. Casili è posto in votazione.

Esito:
 Presenti 36
 votanti 36
 Voti Favorevoli 6
 Voti Contrari 30
 Astenuti 0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 143). L'emendamento di pag. 110 è posto in votazione.

Esito:
 Presenti 33
 votanti 33
 Voti Favorevoli 23
 Voti Contrari 10
 Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 144).

Il presidente Loizzo nel riprende l'emendamento di pag. 93, relativo al Servizio di raccolta, trasporto e incenerimento delle carcasse di animali morti nelle aziende zootecniche sul territorio regionale, a firma del con. Damascelli ed altri, informa l'Assemblea che è stato presentato un sub emendamento che sostituisce l'emendamento di pag. 93.

Il sub emendamento è posto in votazione.

Esito:

Presenti	36
Votanti	36
Voti Favorevoli	36
Voti Contrari	0
Astenuti	0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 145).

Successivamente si procede con l'emendamento di pag. 111.

Il proponente cons. Blasi illustra l'emendamento riguardante la sospensione per il 2018 dell'ecotassa.

Intervengono i consiglieri Congedo, Zullo, l'ass.re Caracciolo, i consiglieri Marmo, e Pandinelli sulla questione della gestione del ciclo dei rifiuti.

Il cons. Blasi dichiara di essere disponibile a ritirare l'emendamento proposto, a condizione che il Governo si impegni ad affrontare, in seduta monotematica, nel più breve tempo possibile, la questione del ciclo integrato dei rifiuti.

L'ass.re Caracciolo accoglie l'invito del cons. Blasi al quale si sono uniti i consiglieri Marmo e Congedo rendendosi disponibile a trattare l'argomento in una seduta monotematica.

Il cons. Blasi ritira gli emendamenti di pag. 111 e 112.

Il presidente Loizzo chiama l'emendamento di pag. 113 che pone in votazione.

Esito:

Presenti	41
Votanti	40
Voti Favorevoli	9
Voti Contrari	31

Astenuti 1
il Consiglio regionale non approva (scheda n. 146).

Emendamento di pag. 114.

Esito:

Presenti	40
Votanti	40
Voti Favorevoli	8
Voti Contrari	32
Astenuti	0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 147).

Emendamento di pag. 115.

Esito:

Presenti	38
Votanti	38
Voti Favorevoli	7
Voti Contrari	31
Astenuti	0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 148).

Il presidente Loizzo riprende l'emendamento di pag. 12 a firma del cons. Zullo e lo pone in votazione.

Esito:

Presenti	37
Votanti	37
Voti Favorevoli	37
Voti Contrari	0
Astenuti	0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 149).

Emendamento di pag. 116.

Esito:

Presenti	35
Votanti	34
Voti Favorevoli	27
Voti Contrari	7
Astenuti	1

il Consiglio regionale approva (scheda n. 150).

Emendamento di pag. 117.

Esito:

Presenti	34
Votanti	34
Voti Favorevoli	7

Voti Contrari 27

Astenuti 0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 151).

L'emendamento di pag. 118 è ritirato.

L'emendamento di pag. 119 relativo ai contributi per installazione di impianti condominiali di approvvigionamento e pressurizzazione della risorsa idrica è illustrato dal proponente cons. Conca.

Intervengono i consiglieri Laricchia, Laccarra, Colonna, Di Bari, Ventola Bozzetti, Casili, Trevisi; quest'ultimo propone un sub emendamento, conclude il cons. Galante.

Il sub emendamento all'emendamento di pag. 119 è posto in votazione.

Esito:

Presenti 38

Votanti 38

Voti Favorevoli 8

Voti Contrari 30

Astenuti 0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 152).

Emendamento di pag. 119.

Esito:

Presenti 41

Votanti 41

Voti Favorevoli 9

Voti Contrari 32

Astenuti 0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 153). L'emendamento di pag. 120 è illustrato dal proponente cons. Pentassuglia.

L'assessore Piemontese, nel dichiarare che il tema sollevato dal cons. Pentassuglia sia da tenere in considerazione, evidenzia che non si è nelle condizioni di poter coprire con 2 milioni di euro l'emendamento presentato. Propone al cons. Pentassuglia di formulare un sub emendamento che preveda una cifra simbolica.

Il cons. Pentassuglia accoglie la proposta dell'ass.re Piemontese riducendo la spesa a euro 200.000,00 anziché a euro 2.000.000,00.

Si pone in votazione l'emendamento di pag. 120.

Esito:

Presenti 37

Votanti 35

Voti Favorevoli 27

Voti Contrari 8

Astenuti 2

il Consiglio regionale approva (scheda n. 154).

L'emendamento di pag. 121 dopo che viene illustrato dalla cons. Di Bari è posto in votazione.

Esito:

Presenti 41

Votanti 41

Voti Favorevoli 8

Voti Contrari 33

Astenuti 0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 155).

Si procede con l'emendamento di pag. 122 a firma dei consiglieri Zinni e Pellegrino. Intervengono i consiglieri Marmo Zullo e Bozzetti; quest'ultimo chiede per questo emendamento il voto segreto se lo stesso non viene ritirato.

Il presidente pone l'emendamento in votazione, con procedimento elettronico, a scrutinio segreto.

Esito:

Presenti 44

Votanti 42

Voti Favorevoli 18

Voti Contrari 24

Astenuti 2

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 156).

Si procede con l'emendamento di pag. 123 proposto dal presidente Loizzo relativo alla norma di interpretazione del comma 2 dell'art. 11 della l.r. 28 febbraio 2000, n. 3. Intervengono come di seguito:

il cons. Borraccino invita i colleghi a non votare l'emendamento e al proponente di ritirarlo;

il presidente Loizzo chiarisce il senso della norma;

la cons. Laricchia, invece, chiede il voto segreto.

L'emendamento di pag. 123 è posto in votazione, con procedimento elettronico, a scrutinio segreto.

Esito:

Presenti	43
Votanti	43
Voti Favorevoli	30
Voti Contrari	13
Astenuti	0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 157).

Si procede con il sub emendamento di pag. 124 bis sostitutivo dell'emendamento di pag. 124.

Esito:

Presenti	44
Votanti	42
Voti Favorevoli	41
Voti Contrari	1
Astenuti	2

il Consiglio regionale approva (scheda n. 158).

L'emendamento di pag. 124 decade.

L'emendamento di pag. 125 è illustrato dalla proponente cons. Barone e, successivamente, è posto in votazione.

Esito:

Presenti	41
Votanti	40
Voti Favorevoli	9
Voti Contrari	31
Astenuti	1

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 159).

L'emendamento di pag. 126 è illustrato dal cons. Gatta. Il Governo esprime parere contrario all'emendamento.

Il cons. Gatta chiede la motivazione del parere espresso dal governo.

L'ass.re Nunziante dichiara che, al momento, la somma richiesta non è disponibile in Bilancio.

L'emendamento di pag. 126 è posto in votazione.

Esito:

Presenti	44
Votanti	44
Voti Favorevoli	18
Voti Contrari	26
Astenuti	0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 160).

Si procede con l'emendamento di pag. 127 che viene illustrato dalla cons. Di Bari.

L'ass.re Nunziante nell'esprime parere contrario alla proposta presentata dalla cons. Di Bari – circa la riduzione del 50% del costo dei titoli di viaggio – motiva il parere espresso.

L'emendamento di pag. 127 è posto in votazione.

Esito:

Presenti	39
Votanti	38
Voti Favorevoli	7
Voti Contrari	31
Astenuti	1

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 161).

L'emendamento di pag. 128 dopo l'illustrazione della proponente cons. Barone è posto in votazione.

Esito:

Presenti	38
Votanti	37
Voti Favorevoli	32
Voti Contrari	5
Astenuti	1

il Consiglio regionale approva (scheda n. 162).

L'emendamento di pag. 130 è ritirato.

È posto in votazione l'emendamento di pag. 131.

Esito:

Presenti	35
Votanti	28
Voti Favorevoli	28
Voti Contrari	0
Astenuti	7

il Consiglio regionale approva (scheda n. 163).

L'emendamento di pag. 132 è ritirato. È posto in votazione l'emendamento di pag. 133.

Esito:

Presenti	42
Votanti	42
Voti Favorevoli	7
Voti Contrari	35
Astenuti	0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 164).

L'emendamento di pag. 134 è illustrato dalla proponente cons. Laricchia.

Risponde l'ass.re Piemontese.

L'emendamento di pag. 134 è posto in votazione.

Esito:

Presenti	41
Votanti	41
Voti Favorevoli	7
Voti Contrari	34
Astenuti	0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 165).

Si prosegue con la votazione dell'emendamento di pag. 135.

Esito:

Presenti	41
Votanti	41
Voti Favorevoli	8
Voti Contrari	33
Astenuti	0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 166).

È posto in votazione l'emendamento di pag. 136 a firma della cons. Laricchia.

Esito:

Presenti	41
Votanti	41
Voti Favorevoli	8
Voti Contrari	33
Astenuti	0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 167).

Si procede con la votazione dell'emendamento di pag. 137, dopo l'illustrazione della cons. Laricchia.

Esito:

Presenti	40
Votanti	40
Voti Favorevoli	8
Voti Contrari	32
Astenuti	0

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 168).

Il presidente Loizzo chiama l'emendamento di pag. 137 bis a firma del cons. Gatta che lo illustra.

L'emendamento sopra richiamato è posto in votazione.

Esito:

Presenti	41
Votanti	41
Voti Favorevoli	41
Voti Contrari	0
Astenuti	0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 169).

In considerazione delle variazioni approvate con la legge in esame, si anticipa la votazione sul sub emendamento all'emendamento di pag. 138 a firma dell'ass.re Piemontese, relativo al tabulato allegato alla collegata legge di bilancio.

È posto in votazione.

Esito:

Presenti	38
Votanti	29
Voti Favorevoli	27
Voti Contrari	2
Astenuti	9

il Consiglio regionale approva (scheda n. 170).

L'emendamento di pag. 138 è decaduto.

In considerazione delle variazioni approvate con la legge in esame, si anticipa la votazione all'emendamento di pag. 139 relativo al tabulato allegato alla collegata legge di bilancio.

Esito:

Presenti	40
Votanti	35
Voti Favorevoli	28

Voti Contrari	7
Astenuti	4

il Consiglio regionale approva (scheda n. 171).

Il cons. Bozzetti, con riferimento all'emendamento appena votato, chiede di considerare il suo voto contrario.

Il presidente Loizzo chiama l'emendamento di pag. 140 a firma dei consiglieri Pentassuglia e Mennea.

Il cons. Pentassuglia ai fini della verbalizzazione, chiarisce che, con il bilancio di previsione per l'anno 2017, è stato approvato un articolo avente lo stesso contenuto dell'emendamento oggetto di votazione. Le attività espletate, in virtù della Convenzione sottoscritta con le Forze dell'ordine, hanno consentito di recuperare, a seguito di controlli effettuati, sulla filiera del latte, dell'olio e dei cereali, la somma di euro 980.460, derivante dall'applicazione di sanzioni per illeciti amministrativi, I controlli, pertanto, sono risultati efficaci.

Dopo la puntualizzazione del cons. Pentassuglia, il presidente Loizzo, in considerazione delle variazioni approvate con la legge in esame, anticipa la votazione dell'emendamento di pag. 140 relativo al tabulato allegato alla collegata legge di bilancio.

Esito:	
Presenti	41
Votanti	41
Voti Favorevoli	41
Voti Contrari	0
Astenuti	0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 172).

In considerazione delle variazioni approvate con la legge in esame, si anticipa la votazione del presente emendamento di pag. 141 relativo al tabulato allegato alla collegata legge di bilancio.

Esito:	
Presenti	43
Votanti	40
Voti Favorevoli	27

Voti Contrari	13
Astenuti	3

il Consiglio regionale approva (scheda n. 173).

Si procede con l'emendamento di pag. 142.

Prende la parola l'ass.re Nunziante, che chiede il ritiro dell'emendamento a seguito delle motivazioni circostanziate.

Seguono gli interventi dei consiglieri Pendinelli, Colonna, Blasi e l'ass.re Piemontese. L'emendamento è posto in votazione.

Esito:	
Presenti	42
Votanti	39
Voti Favorevoli	16
Voti Contrari	23
Astenuti	3

il Consiglio regionale non approva (scheda n. 174).

Si procede con l'emendamento di pag. 143.

L'ass.re Piemontese comunica che si riduce la copertura finanziaria, da euro 600.000,00 a euro 300.000,00.

L'emendamento è posto in votazione.

Esito:	
Presenti	41
Votanti	30
Voti Favorevoli	30
Voti Contrari	0
Astenuti	11

il Consiglio regionale approva (scheda n. 175).

Terminati gli emendamenti, il presidente Loizzo chiama l'ultimo articolo 65 – Norma di rinvio – e lo pone in votazione.

Esito:	
Presenti	44
Votanti	44
Voti Favorevoli	28
Voti Contrari	16
Astenuti	0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 176).

Il presidente Loizzo pone in votazione l'articolo aggiuntiva di pag. 145 relativo a diversi debiti fuori bilancio.

Esito:	
Presenti	40
Votanti	36
Voti Favorevoli	26
Voti Contrari	10
Astenuti	4

il Consiglio regionale approva (scheda n. 177).

Terminato l'articolato e, in assenza di richiesta di dichiarazione di voto, il presidente Loizzo, pone in votazione, con procedimento elettronico, il disegno di legge n. 281 dell'11.12.2017, nella sua interezza.

Esito:	
Presenti	44
Votanti	44
Voti Favorevoli	29
Voti Contrari	15
Astenuti	0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 178).

Ai sensi dell'art. 53 dello Statuto, l'assessore Piemontese chiede l'urgenza, approvata per alzata di mano a maggioranza dei presenti.

Il presidente Loizzo informa l'Assemblea che il cons. Borraccino ha presentato un Ordine del giorno, che sarà posto in votazione al termine dell'esame del punto 4) iscritto all'O.d.g.

4) Chiama il punto 4) DDL n. 282 dell'11.12.2017 "Bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2018 e bilancio pluriennale 2018-2020 della Regione Puglia". Il presidente Loizzo procede alla votazione, mediante sistema elettronico, dell'articolato.

Art.1	
Esito:	
Presenti	44
Votanti	44
Voti Favorevoli	28
Voti Contrari	16
Astenuti	0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 179).

Art.2	
Esito:	

Presenti	42
Votanti	42
Voti Favorevoli	28
Voti Contrari	14
Astenuti	0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 180).

Art.3	
Esito:	
Presenti	42
Votanti	42
Voti Favorevoli	28
Voti Contrari	14
Astenuti	0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 181).

Art.4	
Esito:	
Presenti	41
Votanti	41
Voti Favorevoli	28
Voti Contrari	13
Astenuti	0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 182).

Art.5	
Esito:	
Presenti	42
Votanti	42
Voti Favorevoli	28
Voti Contrari	14
Astenuti	0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 183).

Art.6	
Esito:	
Presenti	40
Votanti	40
Voti Favorevoli	27
Voti Contrari	13
Astenuti	0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 184).

Art.7	
Esito:	
Presenti	43

Votanti 43
 Voti Favorevoli 29
 Voti Contrari 14
 Astenuti 0
 il Consiglio regionale approva (scheda n. 185).

Art.8

Esito:

Presenti 42

Votanti 42

Voti Favorevoli 28

Voti Contrari 14

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 186).

Art.9

Esito:

Presenti 43

Votanti 43

Voti Favorevoli 29

Voti Contrari 14

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 187).

Art. 10

Esito:

Presenti 41

Votanti 41

Voti Favorevoli 29

Voti Contrari 12

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 188).

Art. 11

Esito:

Presenti 43

Votanti 43

Voti Favorevoli 29

Voti Contrari 14

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 189).

Art. 12

Esito:

Presenti 45

Votanti 45

Voti Favorevoli 29

Voti Contrari 16

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 190).

Art. 13

Esito:

Presenti 41

Votanti 41

Voti Favorevoli 27

Voti Contrari 14

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 191).

Art. 14

Esito:

Presenti 44

Votanti 44

Voti Favorevoli 29

Voti Contrari 15

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 192).

Art. 15

Esito:

Presenti 43

Votanti 43

Voti Favorevoli 29

Voti Contrari 14

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 193).

Art. 16

Esito:

Presenti 43

Votanti 43

Voti Favorevoli 29

Voti Contrari 14

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 194).

Art. 17

Esito:

Presenti 44

Votanti 44

Voti Favorevoli 28

Voti Contrari 16

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 195).

Terminato l'articolato e, in assenza di richiesta di dichiarazione di voto, il presidente Loizzo, pone in votazione, con procedimento elettronico, il disegno di legge n. 282 dell'11.12.2017, nella sua interezza.

Esito:

Presenti 44

Votanti 44

Voti Favorevoli 29

Voti Contrari 15

Astenuti 0

il Consiglio regionale approva (scheda n. 196).

Ai sensi dell'art. 53 dello Statuto, l'assessore Piemontese chiede l'urgenza, approvata per alzata di mano a maggioranza dei presenti.

Il presidente Loizzo, come anticipato precedentemente, dopo essersi accertato che tutti i consiglieri abbiano ricevuto copia dell'Ordine del Giorno presentato dal cons. Borraccino, lo pone in votazione, per alzata di mano.

L'Ordine del Giorno è approvato per alzata di mano a maggioranza dei presenti.

Il presidente Loizzo nell'augurare a tutti un Buon Natale aggiorna i lavori alla prossima seduta consiliare prevista per il giorno 9 gennaio 2018.

La seduta è tolta alle ore 3,14 a.m. di sabato 23 dicembre 2017.

I singoli interventi sono trascritti nel resoconto dei lavori d'Aula pubblicati sul sito istituzionale del Consiglio Regionale.

Non essendovi osservazioni, i processi verbali si intendono approvati.

Congedi

PRESIDENTE. Non sono pervenute richieste di congedo.

Risulta assente il consigliere Bozzetti.

Assegnazioni alle Commissioni

PRESIDENTE. Sono state effettuate le seguenti assegnazioni:

Commissione III

Richiesta parere deliberazione della Giunta regionale n. 2262 del 21/12/2017 "Approvazione schema di r.r. 'Modifiche urgenti al r.r. 11 aprile 2017, n. 10 Determinazione dei requisiti strutturali e organizzativi per l'autorizzazione e l'accreditamento delle strutture e dei servizi per la prevenzione, la cura, la riabilitazione e l'assistenza a persone con problemi di uso, abuso o dipendenza da sostanze o comunque affette una dipendenza patologica. Fabbisogno";

Richiesta parere deliberazione della Giunta regionale n. 2275 del 21/12/2017 "L.r. 14 marzo 2016, n. 3 'Reddito di dignità regionale e politiche per l'inclusione sociale attiva' e d.lgs. n. 147/2017 di disciplina del ReI - Reddito di Inclusione. Modifiche al reg. r. n. 8 del 23 giugno 2016 attuativo di disciplina del ReD - Reddito di Dignità. Approvazione dello schema di regolamento attuativo della legge regionale, ai sensi dell'art. 44 della l.r. n. 7/2004".

Interrogazioni e mozione presentate

PRESIDENTE. Sono state presentate le seguenti

interrogazioni:

- Galante (*con richiesta di risposta scritta*): "Completamento del progetto di utilizzo industriale (ILVA) delle acque reflue di Taranto";

- Laricchia (*con richiesta di risposta scritta*): "Messa in sicurezza del sito ex SAPA nel Comune di Adelfia";

e la seguente

mozione:

- Conca, Galante, Barone, Bozzetti: “Prevenzione vaccinale”.

Ordine del giorno

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

Mattinata:

- 1) Proseguo esame ordini del giorno sull'argomento: “ILVA di Taranto”;
- 2) Monotematica su: “Sicurezza del trasporto ferroviario”;

Pomeriggio:

- 3) Monotematica su: “Linee di indirizzo di politica sanitaria – Stato di attuazione delle alternative alle dimissioni ospedaliere” – Richiesta dai consiglieri Abaterusso, Pellegrino, Cera, Romano G., Borraccino, Vizzino, Santorsola, Liviano D'Arcangelo, Pendenelli.

Proseguo esame ordini del giorno sull'argomento: “ILVA di Taranto”

PRESIDENTE. L'ordine del giorno, al punto n. 1), reca: «Proseguo esame ordini del giorno sull'argomento: “ILVA di Taranto”».

Ha facoltà di parlare il Presidente della Giunta, Emiliano.

EMILIANO, *Presidente della Giunta regionale*. Signore e signori, consigliere e consiglieri, voglio informarvi dell'evoluzione che finalmente l'interlocuzione con il Governo ha avuto a seguito della presentazione del ricorso.

Dico “a seguito della presentazione del ricorso” perché mi consentirete di esprimere un giudizio personale, ma credo evidente agli occhi di tutti: se non avessimo presentato il ricorso, non avremmo avuto alcuna possibilità di interloquire con il Ministero dello sviluppo economico al fine di discutere del Piano industriale e del Piano ambientale, nonché di tutte le clausole lì inserite, che attengono a materie

di strettissima competenza del Governo e del Consiglio regionale.

Devo dire, con la stessa sincerità con la quale mi sono espresso nei suoi confronti fino a poche ore fa, che l'ultimo comunicato del Ministro Calenda è assolutamente in questo senso, ossia ha finalmente compreso che occorre lavorare per integrare il DPCM che detta le condizioni di acquisto e di funzionamento della fabbrica negli anni a venire, con un atto annesso che il Governo ha talmente preso sul serio da inviarci una bozza di protocollo d'intesa, sulla quale ovviamente stiamo intensamente lavorando.

Una volta definito il testo complessivo di questa intesa, sarebbe davvero opportuno – e io ne sento la necessità – che il Consiglio regionale si esprima e integri questa bozza sulla quale preventivamente il Governo regionale e il Governo nazionale si stanno impegnando. Dico questo non per deresponsabilizzarmi. Ho letto una serie di annotazioni di alcune forze politiche della maggioranza che temono che io eserciti la funzione secondo il *cliché* dell'uomo solo al comando.

Non sto reagendo a questa inevitabile e bonaria critica, ma dico proprio che è una di quelle vicende dove il pensiero di tutti è necessario, trattandosi di una materia assolutamente innovativa: non credo si sia mai verificata nella storia della Repubblica una procedura di vendita di una fabbrica strategica di questo livello; non credo sia mai accaduto che si immagini di integrare un DPCM che si assume imm modificabile, e così via. Ovviamente non sta a me, adesso, discettare sul diritto amministrativo.

Un DPCM non è imm modificabile e, comunque, siccome esistono degli strumenti per integrare, per via convenzionale, gli atti amministrativi, questi strumenti sono stati messi in campo dal Governo nella forma del protocollo d'intesa.

Il Comune e la Regione, per il vero, insistono su una forma diversa, che è quella dell'accordo di programma. Lo ripeto, non sta

a me, certo, distinguere i due strumenti. Naturalmente il protocollo d'intesa ha comunque un valore vincolante dal punto di vista giuridico, ma non contiene attività che immutano immediatamente l'ordine e l'ordinamento giuridico, il regolamento tra gli enti.

L'accordo di programma dà un ruolo molto forte sia al Consiglio comunale di Taranto che al Consiglio regionale e ci consente, peraltro, di rappresentare la molteplicità dei punti di vista che gli ordini del giorno presentati in qualche maniera tentano di descrivere, un po' perché essi sono stati presentati molte settimane fa, in una fase completamente diversa da quella nella quale ci troviamo, un po' perché, obiettivamente, la materia è di difficilissima lettura.

Per esempio – esprimo qui un mio parere personale – io sarei per la statalizzazione della fabbrica. Penso che lo sappiate tutti. Se lo Stato avesse intenzione di nazionalizzare l'ILVA io sarei contentissimo, ed è anzi la mia opzione principale. Non so se riuscirò a convincere il Governo, che invece vuole vendere la fabbrica addirittura a condizioni sulle quali noi vogliamo discutere. Evidentemente non avendone il potere, non spetta a noi stabilire come la fabbrica deve essere venduta in questa fase. Siamo addirittura in una fase in cui la proprietà rimane dello Stato, vorrei che fosse chiaro. Si cede esclusivamente la gestione del ramo d'azienda in una fase, evidentemente, di approccio alla vendita definitiva che seguirà successivamente. Questo è il DPCM e queste sono le intese tra le parti.

Voglio anche cogliere l'occasione per ringraziare il Presidente del Consiglio Gentiloni, che si sta sforzando, senza clamore, di ricondurre tutta questa vicenda alla normalità della prassi. La normalità della prassi è quella che noi abbiamo sempre considerato: avremmo voluto discutere delle osservazioni al DPCM in modo dialettico, ma non ci è stato consentito. Noi abbiamo dovuto inviare le osservazioni e il ruolo della Regione Puglia, del Governo, ma anche del Consiglio, che avrebbe potuto,

con tempi diversi, dare indicazioni, purtroppo sono stati ristretti dentro una procedura, quella definita dai decreti che si occupano della cessione dell'azienda, che non ha dato alcuna possibilità né al Consiglio né al Governo di far altro che presentare le osservazioni. Osservazioni totalmente rigettate, per quello che possiamo ritenere.

Viceversa, nella bozza che abbiamo ricevuto dal Governo, alcune di queste nostre osservazioni particolarmente rilevanti sono state oggetto di ipotesi di accoglimento.

Certo, provate a immaginare il contratto più complicato che abbiate mai visto nella vostra vita, non so se riuscite a focalizzarlo, per una serie di ragioni che, ripeto, i giuristi presenti in Aula potrebbero spiegare molto meglio di me, e ovviamente tenete conto dell'impegno titanico di tutta la struttura della Regione Puglia, che – devo anche dirvi con un certo orgoglio, anche perché non è merito mio – sta assistendo il Governo e il Presidente in una maniera straordinaria. Mi riferisco all'ufficio legale, agli uffici tecnici, all'ARPA. Non c'è nessuno in grado di conoscere quella fabbrica e di trovare con il Governo, con l'acquirente e con il sindacato il giusto regolamento per il futuro, fermo restando ovviamente che le condizioni essenziali non possiamo dettarle noi.

Noi non possiamo stabilire di non vendere l'ILVA, e quindi di mantenerla statale; non possiamo stabilire di nazionalizzarla; non possiamo neanche stabilire, con nostro atto amministrativo, quali sono i sistemi produttivi che devono essere introdotti. Dobbiamo arrivare a queste conclusioni, se possibili, per via negoziale. Peraltro, ci troviamo con un sindacalista che, nell'ultima sua dichiarazione – questo onestamente mi ha un po' preoccupato e vedo che ha preoccupato anche l'opinione pubblica, perché è scritto su tutti i giornali – dice: “Adesso Emiliano se la vedrà con il suo Consiglio regionale martedì”.

Io sono assolutamente a disposizione del Consiglio. Resta il fatto, però, che in una fase

come questa non ha senso interrompere la trattativa con il Governo, quando finalmente stiamo ottenendo i primi evidenti risultati, non solo sugli specifici punti oggetto dell'accordo di programma o del protocollo di intesa (questo lo vedremo), ma proprio sul fatto che finalmente l'acquirente, il Governo riconosce la Regione Puglia e il Comune di Taranto come soggetti che hanno interlocuzione su questa vicenda. Questo è l'elemento politico di maggiore rilevanza.

Nel passato, purtroppo, il modello che abbiamo definito Riva – e ho anche detto che è parzialmente ingiusto ascrivere solo a Riva questo modello, perché era il modello che teneva dentro le relazioni industriali, le relazioni sindacali eccetera – era un modello che prevedeva che la Regione... Ed è per questo che la Regione Puglia fu costretta ad un pregevole provvedimento di legge sulle emissioni, perché non c'era altro mezzo se non quello per tentare di intercettare le questioni di cui oggi stiamo parlando.

La Regione Puglia, con la legge sulla previsione del danno sanitario e con la legge specifica sulle emissioni, tentò di intervenire in queste vicende. Fu respinta con gravissime perdite, perché lo Stato poi varò una legge autonoma sul danno sanitario che, vi dico subito, è completamente diversa dalla legge regionale. Mentre infatti la legge regionale è una previsione nel futuro dell'ipotetico danno in funzione dell'assetto delle tecnologie industriali, quindi è un modello predittivo, la legge nazionale prende atto del danno quando si verifica, quindi è un modello ricognitivo, che peraltro coincide con l'azione della magistratura.

Nel momento in cui si dovesse verificare che la fabbrica, violando le leggi, ha provocato danno, ci sarà un altro processo, ma non saremo in grado di intervenire in questa vicenda.

Stabilito che abbiamo provato a trasformare questa situazione odierna, diversa da quella nella quale gli ordini del giorno sono stati

presentati, in un diverso ordine del giorno, mi rendo conto che anche questo tentativo era complesso, perché noi non siamo arrivati alla fine di niente ancora. Siamo in una fase in cui era impossibile redigere un ordine del giorno che desse conto dell'esito della trattativa in corso.

Noi abbiamo una ragionevole aspettativa di essere convocati al più presto, credo a Palazzo Chigi, dal Presidente del Consiglio per definire le condizioni politiche essenziali dell'accordo. È chiaro che io – questo è l'impegno che prendo con il Consiglio regionale – preciserò al Presidente del Consiglio e al Governo che, ovviamente, noi insisteremo perché l'accordo abbia forma di accordo di programma e insisterò per sottoporre questo accordo, comunque sia, al voto del Consiglio regionale.

Nel momento in cui si stipula l'accordo e si trova il punto d'incontro, è inevitabile che la materia del contendere cade. Anche volendo mantenere il ricorso, basterebbe alla controparte esibire al giudice l'accordo sulla controversia per dire che la materia del contendere è esaurita. D'altra parte, gli ordini del giorno presentati, in particolare quello del consigliere Borraccino, hanno un profilo attualmente che va, secondo me, politicamente sviluppato nel seguito di questa vicenda attraverso la discussione politica. Si tratta di capire se ci sono dei margini per la statalizzazione della fabbrica, e io credo di no, in tutta sincerità, sebbene condivida totalmente questo punto di vista. Secondo me sarebbe stata la soluzione migliore quella della nazionalizzazione della fabbrica e devo dire che, sia pure con la prudenza che deriva dal fatto che la decisione non spettava al livello regionale, credo di averlo fatto intendere più volte, da questo punto di vista. Inoltre, si tratta ovviamente di rilevare che l'eventuale ritiro del ricorso rende ancora più veloce e senza condizioni la vendita a privati della fabbrica.

Credo che sia necessario attendere in questa vicenda, perché eventuali voti, ovviamente

anche in funzione della possibile contraddittorietà di alcuni dispositivi di questi ordini del giorno, sarebbero inesequibili in questa fase e, comunque, potrebbero persino dare la scusa al Governo – lo dico chiaramente – per chiudere la trattativa sull'accordo di programma, sostenendo che la Puglia non lo vuole.

In tutta sincerità, credo che il fatto che la Puglia non debba interloquire sulla vicenda non lo voglia neanche chi ha una visione iper-industrialista della vicenda stessa. Credo che dover tornare nei nostri territori a dire che non siamo stati in grado neanche di definire uno statuto speciale dell'applicazione di una serie di procedure di vendita che non sono mai state concordate con noi a nessun livello, dal punto di vista politico sarebbe, sia per la maggioranza che per l'opposizione, un problema abbastanza complicato da superare, anche per scrollarci definitivamente di dosso l'idea, come ho già detto, che quella fabbrica detti le condizioni alla Regione Puglia.

Io non voglio arrivare al contrario, perché lo stato di diritto non consente alla Regione di dettare le condizioni di funzionamento di una fabbrica – ci sono le leggi che lo stabiliscono – però non deve neanche accadere il contrario, ed è per questo che sono così determinato.

Ovviamente, ciò che ci ha mosso e ci muove è la tutela della salute dei nostri concittadini, la tutela degli operai, la tutela dei prodotti agricoli, la tutela della filiera agroalimentare, del turismo, tutte cose assolutamente di nostra competenza e di importanza enorme, perché sono quasi tutte questioni che attengono ai principi fondamentali della Costituzione.

C'è qualche cosa di pre-istituzionale che questo Consiglio deve difendere, prima ancora della salute, e cioè il ruolo delle Istituzioni rispetto a una fabbrica talmente grande e potente da poter ricattare dal punto di vista psicologico sul lavoro, sulla possibilità di perdita di posti di lavoro, sulla possibilità di un impatto negativo sull'economia. Insomma, ne avete sentite tante. Ora quella fabbrica questo ruolo non lo deve svolgere più; quella fabbri-

ca deve stare alle regole come qualunque altra fabbrica. Credo, per quello che ho potuto percepire nei contatti con l'azienda, la nuova azienda, che i primi a essere consapevoli che questo modello non funziona più siano proprio gli aspiranti acquirenti, perché hanno capito che blindare l'ILVA come un castello, separandola dalla città e contrapponendola alla città è un modello di relazioni industriali primordiale, da trogloditi, che loro non possono che evitare.

Serve, quindi, un gesto e un ruolo da parte del Consiglio regionale che ci consenta non di contrapporci. Io ovviamente sono importante, me ne rendo conto: sono il Presidente della Regione, c'è la campagna elettorale, sono anche fisicamente importante, però – e ve lo dico non per difendere me stesso – non credo di essere l'elemento della partita oggi. Comunque vada, questi due mesi passeranno e ci rimarrà il problema.

Come ho già detto più volte, non sono uno che molla. Non ho mai mollato in vita mia. Non c'è nessuno che possa pensare che io possa mollare una partita che così convintamente ritengo giusta, non c'è nessuna possibilità. Lo dico soprattutto perché sto adempiendo al programma di governo, un programma di governo che mi impone di tutelare la salute dei cittadini e renderla compatibile con i fattori della produzione. Stiamo, peraltro, ottenendo buoni risultati.

Vi chiedo dunque un atto di rinvio della discussione, perché innanzitutto non è mia intenzione soffocarla, anzi, come vi ho detto, prendo formale impegno a venire qui con la bozza dell'accordo prima di sottoscriverla, a chiedervi un voto sulla bozza stessa, quindi di essere "autorizzato" alla firma. Questo, capirete, è importantissimo ed è l'atto di compromesso utile che può unire tutto il Consiglio: c'è chi vuole la statalizzazione, c'è chi vuole il ritiro perché vuole eliminare eventuali minacce sul percorso di acquisto, minacce peraltro assolutamente inesistenti. Oggi noi abbiamo presentato al TAR la revoca della richiesta

sospensiva che, ovviamente, per informazione di tutti, può essere reiterata in qualunque momento. L'abbiamo ritirata come gesto di apertura verso le aperture del Governo, per trovare la soluzione negoziata di questa vicenda, ma non abbiamo pregiudicato alcunché.

È evidente che in questo percorso io mi sento di rappresentare non una maggioranza, ma tutta la Puglia. È tutta la Puglia che mi chiede di tutelare le ragioni della salute dei cittadini e di fare in modo che la prosecuzione della vita della fabbrica sia compatibile con la salute. Questo sto facendo, non mi pare di essere andato oltre questo obiettivo. Poi, è evidente che avrò anche commesso errori in altre partite. Quando discuteremo dei trasporti, della sanità, dell'agricoltura, ci sono tante cose di cui io debbo rispondere, ma non credo che io ne debba rispondere attraverso il mezzo dell'ILVA.

È la cosa più sbagliata che noi possiamo pensare di fare. Io ne risponderò comunque, a tempo debito, nelle materie di competenza, e mi direte voi come mi dovrò comportare durante questa campagna elettorale, se potrò sorridere, insomma quel che devo fare. Quello che voglio fare è il Presidente della Regione Puglia, questo ve lo dico chiaramente, e voglio rappresentare gli interessi, i diritti e i doveri dei pugliesi. Questo è il mio obiettivo.

Anch'io andrò a votare e vedremo. Credo che voterò assolutamente per il mio partito. Dopodiché, non penso che questa partita meriti, anche per l'onore della Regione Puglia, di essere utilizzata per altri fini. Questa è una vicenda bellissima, per certi aspetti, che ha unito in maniera straordinaria la città di Taranto con la Regione Puglia.

Finalmente la città di Taranto si sente totalmente rappresentata dalla Regione. Questo ovviamente è importantissimo, poiché questa corrispondenza di obiettivi non si era mai realizzata con tanta nettezza.

Voglio anche dire, e concludo, che è molto importante il vostro supporto per evitare che

tutto il terreno che abbiamo conquistato fino ad oggi possa esserci sottratto utilizzando questo banale argomento che Bentivogli – tanto per dirlo chiaramente – ha anticipato in un suo comunicato stampa: “Emiliano se la vedrà con il Consiglio regionale martedì”.

Io non so se Bentivogli abbia un ruolo in questo Consiglio regionale, ma credo di no. Io l'ho sempre rispettato, come ho rispettato tutti i sindacati. Non mi avete mai sentito dire una parola sul sindacato. Ho persino detto qui, in quest'Aula, che comprendo le ragioni per le quali il sindacato mi ha implorato di ritirare il ricorso, però credo che il sindacato lentamente, come il Presidente del Consiglio, come Calenda, come il Viceministro Bellanova, come tutta l'Italia, stia comprendendo che se noi non avessimo presentato il ricorso non saremmo mai arrivati a ottenere finalmente tanta attenzione da parte del Governo al fine di redigere un atto che garantisca, nel limite delle umane possibilità, i diritti dei pugliesi.

Questo è stato il mio lavoro. Non mi pare che ci siano contraddizioni di sorta in quello che sto dicendo. È chiaro che, in questo momento, un voto su ordini del giorno che, dal punto di vista della sincronia temporale, rappresentavano una realtà completamente diversa da quella attuale, sarebbe onestamente un ostacolo alla soluzione di una vicenda che è a un passo dall'essere positivamente realizzata.

Vi chiedo, quindi, ai sensi dell'articolo 46, di non far luogo alla votazione degli ordini del giorno su questo argomento, in modo tale da lasciare al Consiglio regionale, ai Capi-gruppo, ai singoli Gruppi, alle forze politiche la possibilità di apprezzare il complesso del lavoro del Governo, che sottoporrà il testo dell'accordo di programma, quindi da quella fase in poi cercare di lavorare in maniera unitaria. Grazie.

PRESIDENTE. Come ha ricordato il Presidente, sommamente ripeto al Consiglio che siamo dentro la procedura dell'articolo 46, che al terzo comma recita che il consiglie-

re regionale – in questo caso il Presidente – possa chiedere di rinviare la discussione “al verificarsi di scadenze determinate”. La scadenza determinata preannunciata dal Presidente è che, qualora si arrivasse, come tutti auspichiamo, a un buon accordo di programma sulla vicenda ILVA, in quel caso torneremo in Consiglio regionale per discutere degli esiti di questa lunga, difficile e complessa trattativa.

Come recita il comma 4 dello stesso articolo 46, sulla questione illustrata possono intervenire un consigliere per ciascun Gruppo per cinque minuti. Lo ricordo per evitare che si apra un secondo dibattito sull'intera vicenda ILVA, che credo sarebbe una mortificazione per tutti. Se poi il Consiglio regionale vuol fare un secondo dibattito sull'insieme della questione ILVA, credo che sarebbe una mancanza di rispetto per tutti noi.

Per questo mi permetto sommamente di richiamarvi a rientrare nell'ambito dell'applicazione dell'articolo 46: quindi, un consigliere regionale per Gruppo può prendere la parola per cinque minuti.

BORRACCINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BORRACCINO. Signor Presidente, premetto che intervengo in quanto firmatario del primo ordine del giorno che qualche seduta fa discusse del caso ILVA. Ricordo che quell'ordine del giorno non fu messo ai voti per mancanza del numero legale.

Pertanto, questo è un intervento personale, che non si collega all'atteggiamento del mio Gruppo consiliare. Lo dico per rispetto dei colleghi Colonna e Santorsola e dell'assessore Leo. Devo dire che oggettivamente non ho mai sentito il Presidente Emiliano tanto conciliante con il Consiglio regionale. Oggi, personalmente, dopo due anni di presenza in Consiglio regionale, ho visto un altro Presidente, probabilmente il Presidente che mi sarebbe

piaciuto vedere in questi 24 mesi di mia presenza in Consiglio regionale, un Presidente conciliante con il Consiglio e con la sua maggioranza.

Oggettivamente le sue argomentazioni riescono a convincere. Mi verrebbe da dire al Presidente Emiliano, senza arzigogolare – arrivo prima al dunque, altrimenti poi la gente rischia di non capire – che personalmente, per essere chiari, non sono d'accordo con il ritiro dell'ordine del giorno. Pertanto, chiederò che almeno il mio ordine del giorno possa essere messo in discussione. Lo dico per essere chiaro, altrimenti negli altri due minuti o tre minuti che mi restano rischiamo di non capirci.

Oserei dire al Presidente, che, così come lui ha affermato in quest'Aula che il suo ricorso al TAR ha aperto la discussione e il confronto con il Governo, quest'ordine del giorno, e probabilmente gli altri ordini del giorno, lo inducono a discutere con il Consiglio perché il Presidente rispetto a questa decisione non ha consultato la sua maggioranza e tantomeno i consiglieri tarantini. Oppure, se l'ha fatto, personalmente non ero presente a tali riunioni.

Nonostante ci sia stato questo tono conciliante del Presidente, sui giornali virgolettate escono dichiarazioni abbastanza bellicose nei confronti del Consiglio regionale e nei confronti della Regione Puglia.

Voglio dire al Presidente Emiliano, davvero con garbo, che se, in questi anni ha combattuto la mafia – e gli siamo grati per questo; era il suo lavoro –, probabilmente ci sono state persone che, non combattendo la mafia, perché non sono magistrati, hanno svolto il loro ruolo nelle Istituzioni anche con grande rispetto della legalità.

Faccio notare al Presidente Emiliano che è ingeneroso dire che per la prima volta il Consiglio regionale pugliese alza la schiena ed è dritto nel difendere gli interessi dei pugliesi con leggi e atti a tutela della città di Taranto. Voglio ricordare che questo Consiglio regionale nel 2008 ha varato la legge n. 44 per li-

mitare le emissioni della diossina, qualche anno dopo ha fatto una legge per la limitazione del benzo(a)pirene e subito dopo ha approvato la legge per la valutazione del danno sanitario.

La schiena dritta da parte di questo Consiglio regionale contro l'ILVA c'è stata. Affermare che oggi scopriamo questa rettitudine morale, a mio avviso, non è corretto, Presidente. Me lo consenta.

Se vogliamo mantenere questa grande forza e questa grande attenzione sui temi ambientali, alla fine non possiamo lamentarci su alcune questioni, se poi ci sono scelte compiute non su altri temi, Presidente, come quello della sanità, a cui lei faceva riferimento, ma sui temi ambientali, che stridono con quanto lei ha detto.

Nel momento in cui nominiamo un direttore generale dell'ARPA, che è un avvocato, che è una persona che ha avuto responsabilità nelle case popolari, che non è un tecnico, che non ha competenze specifiche, che non è uno scienziato, come invece avrebbe meritato la direzione dell'ARPA, io penso che, da una parte, diciamo una cosa e, dall'altra, ne facciamo un'altra.

Non voglio dilungarmi e continuare a dire cose che probabilmente sono state già ascoltate. Chiedo di votare quell'ordine del giorno perché in quell'ordine del giorno, oltre alla richiesta di statalizzazione, che posso anche togliere immediatamente con un subemendamento, c'è il primo punto – lo dico anche per chi ci segue –, che riguarda il rispetto della legge sulle emissioni della diossina.

Al secondo punto vi è il rispetto e l'inserimento della legge della valutazione del danno sanitario nel DPCM.

Il terzo punto, una questione importante, che – ne prendo atto con piacere – anche il Comune di Taranto e il Presidente Emiliano hanno chiesto al Governo, concerne l'istituzione del Consiglio di sorveglianza e di vigilanza, in cui finalmente possiamo dare forza agli operai, alla delegazione sindacale e agli

Enti locali per poter vigilare sugli aspetti importanti dello sviluppo ambientale, economico e produttivo del siderurgico di Taranto.

Inoltre, possiamo chiedere il ritiro del ricorso al TAR, che dal mio punto di vista – probabilmente mi sbaglierò, ma l'ho detto tante volte, ragion per cui non ho difficoltà a dirlo qui anche al Presidente Emiliano – altro non è, dal mio punto di vista, che una prova muscolare nei confronti del Governo.

Esistono i canali della politica. La politica, il Presidente della Regione, il Sindaco di una città, l'intero Consiglio regionale avrebbero potuto chiedere al *premier* Gentiloni di ridiscutere alcuni aspetti importanti, senza arrivare a questa prova muscolare, che mette in difficoltà l'aspetto lavorativo della città di Taranto, specificando che qui non c'è nessuno, a partire dal sottoscritto che ha firmato questo ordine del giorno, ma penso a tutti i 50 consiglieri regionali, che non chieda tutele dal punto di vista ambientale e che voglia privilegiare soltanto l'aspetto della produzione dei livelli occupazionali.

Noi parliamo un secondo prima dell'aspetto ambientale e aggiungiamo poi che si deve coniugare quell'aspetto ambientale con il mantenimento dei livelli occupazionali. Questo c'è, ci può essere, perché lo Stato ha dichiarato l'ILVA azienda strategica. Se l'ha dichiarata azienda strategica, dovrà fare dei sacrifici per mantenere l'aspetto ambientale e sanitario, unito a quello occupazionale.

Per tali ragioni penso sia sbagliato il ricorso al TAR e per tali ragioni penso sia giusto e doveroso votare l'ordine del giorno posto in discussione.

LIVIANO D'ARCANGELO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LIVIANO D'ARCANGELO. Signor Presidente, apprezzo il tono conciliante del Presidente Emiliano e lo ringrazio per tale tono e

per l'impegno profuso a favore della mia città.

Per senso di responsabilità e per amore della città, oltre che per appartenenza alla maggioranza – proprio in quest'ordine, per senso di responsabilità e amore della città e poi per appartenenza alla maggioranza –, concordo con il rinvio della discussione. Mai vorrei essere di ostacolo a una trattativa tanto importante che riguarda il futuro della mia comunità e che va molto oltre, come priorità e ordine di importanza, le nostre dinamiche interne di Consiglio. Da parte mia, quindi, Presidente, ha tutto l'appoggio possibile rispetto a questo argomento.

Voglio, però, provare a precisarle alcuni disagi. Intanto mi sembra che il Consiglio, Presidente, non possa essere solamente il luogo di omologazione delle sue scelte. Vorrei che fosse il luogo della condivisione delle scelte, ossia il luogo dove si prova a decidere insieme, nel rispetto dei ruoli.

Lei è il nostro capo, Presidente, o almeno è la sintesi di un percorso che proviamo a condividere. Le chiedo, però, approfittando di questo momento in cui è disponibile al dialogo, di confrontarsi con il Consiglio, di ascoltare le voci, che, qualche volta, hanno assolutamente la stessa corda delle sue note, ma altre volte possono essere anche dissonanti.

Tutti abbiamo l'interesse a essere, nel nostro piccolo, con i nostri limiti, costruttori di cose belle e positive. Nessuno qui ha voglia, neanche l'opposizione, di essere distruttore di percorsi. Tutti vogliamo contribuire a costruire. La prego veramente di essere disponibile a dialogare.

Vorrei avere notizie di che significa, nel protocollo d'intesa inviato dal Governo, l'anticipazione alla copertura dei parchi minerari. Vorrei avere notizie sulla tematica della bonifica, che mi pare venga ancora una volta confermata ai commissari, sulla valutazione del danno sanitario, sui percorsi di armonizzazione, sulla vicenda indotto. Vorrei provare a entrare nel merito.

Non sfugge a nessuno di noi che il ricorso non sia l'argomento di questa nostra discussione. Il ricorso, al limite, è uno strumento che ci può consentire di avere maggiore o minore forza politica. Non stiamo parlando del ricorso come elemento centrale di questa nostra discussione. Stiamo parlando, invece, evidentemente, del futuro di Taranto e stiamo immaginando di capire come emancipare la città da questa dipendenza ILVA e coniugare l'aspettativa ambientale con quella economica e occupazionale.

La ringrazio veramente molto per l'attenzione che sta avendo – con il Sindaco; non so se con la città di Taranto, ma con il Sindaco sicuramente – verso la dinamica ambientale. Le proporrei davvero di occuparsi anche della dinamica occupazionale ed economica e in questo senso le chiedo un impegno, Presidente. Le chiedo l'impegno ad approvare, entro questo mese, la legge per Taranto, per dare un segnale forte che non stiamo ragionando solamente su ciò che non deve essere, ma anche sul futuro e su ciò che vogliamo costruire per il futuro.

Grazie per questo.

ROMANO Giuseppe. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMANO Giuseppe. Gli argomenti per i quali e con i quali divergiamo in questa fase politica dall'azione di governo del Presidente Emiliano sono tanti. Li abbiamo enunciati e dichiarati formalmente in tante occasioni. Erano e rimangono tutti finalizzati a produrre di più e meglio, a raggiungere obiettivi più pregnanti, a raggiungere risultati per la Puglia e via discorrendo.

Siamo arrivati al punto odierno, quello dello sviluppo di un'azione politica importante, la convocazione dei Consigli monotematici che hanno, per definizione, l'obiettivo di fornire alcune coordinate sulla materia specifica. Un Consiglio monotematico si convoca per-

ché su una materia specifica probabilmente, dal punto di vista del richiedente, si sta deragliando.

Questa è la *ratio* con la quale siamo arrivati a questi Consigli monotematici. Probabilmente aver incardinato quattro argomenti così importanti (quelli che abbiamo discusso; uno dei quattro l'abbiamo chiuso e gli altri tre sono ancora aperti) in un'unica seduta consiliare è diventato un problema perché non ha dato la possibilità per davvero di mettere le mani dentro le questioni per le quali è stato richiesto il Consiglio regionale monotematico, tant'è che siamo al punto in cui siamo giunti.

Sulla materia specifica vi sono delle importanti novità che hanno sostanzialmente, secondo noi, modificato la base della richiesta di convocazione del Consiglio monotematico, sia per quanto riguarda i trasporti, sia per quanto riguarda l'ILVA.

Quando nacquero, la vicenda andava in una determinata direzione. Ferme restando le polemiche con le quali ci stiamo caratterizzando in questa fase come Articolo 1, va dato atto al Presidente Emiliano che la testardaggine con la quale, anche in controtendenza con l'opinione diffusa in Puglia, ha portato avanti la battaglia del deposito del ricorso al TAR, da me, prima che dalla Puglia, non compresa in quella fase, sta incominciando a dare risultati, se è vero che stiamo addivenendo a una disponibilità del Governo nazionale a sedersi per affrontare i temi nell'ipotesi di un accordo di programma, un fatto politicamente rilevante, che cambia la sostanza delle questioni.

Come Articolo 1, nella discussione che abbiamo fatto in questa sede, in quest'Aula, dichiarammo già in quella fase, venti giorni fa, nonostante le coordinate di partenza diverse, che non eravamo d'accordo a chiudere una discussione di questo genere con un ordine del giorno, perché l'ordine del giorno rende parziale la conclusione di un ragionamento e di un approfondimento.

In alcuni casi è necessario, per esempio, per quello che mi riguarda, per la sanità. In

altri casi è complicato e complesso, perché non definisce gli obiettivi.

Allo stato dell'arte, le dichiarazioni presentate oggi in Aula dal Presidente Emiliano consegnano al Consiglio regionale un risultato importante. Colgo il fatto politico dell'intervento con il quale è stata aperta la discussione questa mattina. In primo luogo, c'è il rischio che la materia diventi un braccio di ferro elettorale. Lo dico da rappresentante di una forza politica che ha tutto l'interesse a rendere visibile la sua azione politica in questa fase particolare. La materia è complessa e rischia di essere tirata per la giacca per i mesi che ci aspettano. La prima questione è questa.

La seconda riguarda la necessità di addivenire a un risultato che sia dell'intera Puglia. A me garantisce, allo stato, la dichiarazione della Presidente. I fatti devono ancora venire. Allo stato, però, essendo una persona molto concreta, mi garantisce la dichiarazione fatta in quest'Aula dal Presidente Emiliano, con la quale egli chiede che l'intero Consiglio regionale lo supporti rispetto all'obiettivo del merito dell'ipotetico accordo di programma per il quale si sta lavorando, o sul quale c'è la disponibilità del Governo.

Quando il Presidente dice questo, credo, collega Liviano D'Arcangelo, che siamo già in una fase diversa rispetto ai due anni di gestione con i quali abbiamo vissuto un po' tutti il governo della nostra Regione.

Il tema è delicatissimo e tutti, a iniziare da me, veniamo da una cultura industrialista per la quale vengono prima il lavoro e il pane a casa e poi la spesa, l'ambiente e la plastica. Io vengo da quella storia e trent'anni fa scendevo in campo per difendere il lavoro, comunque raggiunto e consegnato alla famiglia, alla persona, perché da ciò conseguiva tutto il resto.

Oggi le condizioni sono diverse e io per primo dico che c'è la necessità di rendere compatibile la condizione ambientale con le condizioni di vivibilità delle persone. Il pane a casa è una questione importante, che sta

portando me per primo a rivedere alcune pratiche relative alla mia azione. In questi quarant'anni di politica ne ho fatte tante. Non sono nato ieri. Sono sceso in campo alle quattro di mattina per volantinare per difendere il lavoro.

Oggi forse è giusto che la generazione successiva scenda in campo per difendere la qualità della vita piuttosto che l'occupazione. Il fatto che l'accordo di programma su una materia tanto complessa sarà gestito in modo statalistico, in modo centralizzato, e sarà delegato ai Comuni è una questione importante.

Il fatto che su una materia strategica come può essere la produzione dell'acciaio, in uno Stato, l'Italia, che non ha materia prima – per questo motivo è strategica quella produzione –, l'obiettivo diventi quello di avere un tavolo che comprenda anche il territorio, ossia il Comune di Taranto e la Regione Puglia, è un fatto importante e nuovo.

Vogliamo buttare le carte per aria? Vogliamo andare a vedere? Noi siamo dell'avviso che sia utile andare a vedere. Quando il Presidente in quest'Aula dice che vuole andare a vedere e che chiede formalmente che il Consiglio, e per esso i Capigruppo e chi per loro, lo supporti rispetto agli obiettivi per i quali scende in campo in quell'accordo di programma, io lo ritengo un fatto importante.

Pertanto, per quello che ci riguarda, cogliamo la novità in tutta la sua determinazione e sosteniamo quest'azione del Presidente Emiliano.

ZULLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZULLO. Signor Presidente, cari consiglieri, la nostra posizione è stata ferma, decisa e – credo – chiara fin dall'inizio. Al di là di chi antepone il lavoro alla tutela della salute e dell'ambiente, noi abbiamo sempre detto che vanno contemperati tre valori di pari rango costituzionale: da una parte, il patto di leale

collaborazione che deve esistere tra Stato e Regione, dall'altra il diritto al lavoro, dall'altra ancora il diritto alla salute e alla tutela dell'ambiente.

Veniamo al primo valore. Credo che il valore della leale collaborazione si basi e si fondi soprattutto sull'autorevolezza della politica, delle Istituzioni e di chi le rappresenta. Se chi rappresenta la Regione Puglia deve ricorrere al ricatto di un ricorso per poter instaurare un patto di leale collaborazione del Governo, credo che dimostri un difetto di autorevolezza.

Per questo motivo noi abbiamo sempre sostenuto che il ricorso va ritirato. Va ritirato proprio perché è l'autorevolezza della politica che deve fare passi in avanti per farsi sentire nell'interazione con un Governo nazionale, peraltro di pari segno della politica partitica.

Noi siamo all'interno dello stesso PD guidato a livello nazionale dal *premier* Gentiloni e dai suoi Ministri e a livello regionale dal Presidente Emiliano, dello stesso partito. Non riusciamo a comprendere come mai dentro questo partito e questo valore di rango costituzionale del patto di leale collaborazione tra Stato e Governo si debba ricorrere al ricatto del ricorso per poter interagire, creando questa frattura con la città tra chi propende maggiormente per il lavoro e l'occupazione e chi propende maggiormente per la salute e l'ambiente, sostenendo poi che rappresenta l'intera Puglia, quando a me sempre consta che gran parte dei sindacati rappresentanti i lavoratori e le loro famiglie siano contro questo ricorso.

Dentro tutto questo discorso noi abbiamo sempre detto che vanno contemperati i due valori, la tutela della salute e l'occupazione e il lavoro.

La salute è un bene prezioso, che viene meno non solo quando c'è inquinamento, ma anche quando c'è perdita del lavoro. Sono altre patologie, ma viene meno anche questo bene della salute. Sfido chiunque ad avere nella propria famiglia e tra i propri amici chi ha perso il lavoro e a non vederlo in condizio-

ni di depressione o in condizioni tali da pensare anche a fatti abbastanza negativi, quali addirittura il suicidio.

Noi abbiamo assistito a delle sceneggiate. Abbiamo assistito alla prima sceneggiata di questo Consiglio. Caro Presidente Loizzo, la ringrazio per il saper orchestrare questo teatrino della politica, e lo fa molto bene con il suo Presidente Emiliano. La prima volta dovevamo votare un ordine del giorno contestualizzato nel periodo. Oggi si dice che non votiamo più, perché l'ordine del giorno è decontestualizzato rispetto agli eventi. Per forza, siamo noi stessi, con il nostro comportamento, che li decontestualizziamo. Nella prima occasione avremmo dovuto votare e voi siete scappati dall'Aula. Non c'era più il numero legale perché questa maggioranza è andata via.

Per Statuto e Regolamento avremmo dovuto iniziare questo Consiglio votando l'ordine del giorno del collega Borraccino, un membro della vostra maggioranza, che avete lasciato solo tra i banchi la volta scorsa, quando siete andati via. Avremmo dovuto iniziare con questo e abbiamo questa sorpresa della pregiudiziale e del rinvio, un'altra sceneggiata.

Vediamo tante posizioni, che prima erano per il ritiro del ricorso, che oggi diventano buoniste e prendono per oro colato il coinvolgimento del Consiglio da parte del Presidente Emiliano. Io mi sarei aspettato un coinvolgimento del Consiglio da parte del Presidente Emiliano dall'inizio della vicenda.

Il collega Perrini ha presentato mozioni e interrogazioni sull'ILVA. Non è mai stato ascoltato. Finora questo Consiglio è stato ridotto a tappetino della volontà di chi è uomo solo al comando. La prima volta scappate e manca il numero legale. La seconda volta vi ricomponete per fare un rinvio, ma questo rinvio non toglie nulla a una debolezza e a un'inadeguatezza di chi guida questa Regione.

Io penso che questo rinvio sia dannoso per l'immagine della Puglia. È dannoso perché dà

l'idea che questa Puglia può ragionare con il Governo nazionale solo se c'è un ricorso in piedi, solo se ha la forza di un ricorso, quando invece questo Consiglio regionale ha la forza intrinseca di una politica capace di poter interagire dentro quel patto di leale collaborazione con lo Stato attraverso l'autorevolezza della politica.

Per tali ragioni quel ricorso va ritirato. Per questo motivo, caro Presidente, noi non dobbiamo rinviare nulla. Lo dico per l'immagine della Puglia e di chi rappresenta la Puglia oggi. Noi non dobbiamo rinviare nulla. Dobbiamo votare il ritiro del ricorso e senza ricorso dimostrare la forza della politica, non la forza dei ricatti di questa Puglia, perché questa è una Puglia che non ha mai fatto ricorso a ricatti. Ha sempre messo in evidenza grandi uomini e grandi stature politiche – non le nomino – che oggi vengono offese perché questo Consiglio regionale fugge, ancora una volta, rispetto alla capacità e alla determinazione che può avere nel dare origine, con la politica, a un cambiamento delle politiche di gestione di questa Regione e soprattutto in quello che a noi sta a cuore, ossia il temperamento di due valori, occupazione e lavoro, tutela della salute e dell'ambiente.

Se rinviate questo Consiglio, non solo continuerete a decontestualizzare tutti gli ordini del giorno e tutte le decisioni, ma darete ancora di più due esempi. Il primo esempio è che questo Consiglio è stato derubricato a teatrino della politica e a sceneggiate che ormai non si contano più. Il secondo esempio è che avete bisogno di ricorsi per ricattare e non avete, invece, la forza di un'autorevolezza della politica capace di convincere i vostri stessi compagni di partito per fare in modo di dialogare su un problema che credo stia a cuore sia al Governo, sia alla Regione.

Noi voteremo contro questo rinvio, perché lo riteniamo contro l'immagine della Puglia. È un rinvio che lede l'immagine di un'autorevolezza politica della Puglia, che la Puglia può vantare per la sua storia politica e per gli

uomini che in politica l'hanno sempre rappresentata a livello regionale e a livello nazionale.

PELLEGRINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PELLEGRINO. Signor Presidente, il mio Gruppo voterà a favore della richiesta proposta dal Presidente Emiliano di rinviare la discussione e, quindi, l'approvazione degli ordini del giorno in ordine al problema dell'ILVA. Per motivare, però, questo nostro sostegno, che non è di mera adesione che deriva dalla partecipazione alla maggioranza, devo dire che un problema di questa enormità, come è stato detto, che attiene a profili che incidono e attraversano il lavoro, le famiglie, ma soprattutto la salute e l'ambiente, non può essere ridotto a mero terreno di scontro politico, o, peggio ancora, di scontro elettorale.

Vorrei dire brevissimamente, forse all'interno addirittura dei cinque minuti che gli altri non hanno rispettato, che la richiesta del Presidente Emiliano è una richiesta non di rinvio immotivato, ma di rinvio, come dice l'articolo 46, terzo comma, della discussione a scadenze determinate. Il Presidente ha indicato la scadenza determinata in un fatto che sta per verificarsi e che è stato preannunciato da documenti ufficiali da parte del Governo nazionale, ossia l'invio di una bozza che possa consentire – finalmente, diciamo noi – alla Regione e al Comune di Taranto di interloquire in una materia che, in base alle leggi, non avrebbe visto come protagonisti né la Regione Puglia, né il Sindaco di Taranto.

Il motivo, non condivisibile, che pone il consigliere Zullo, ossia che il ricorso sarebbe una forma di ricatto e di pressione, mi sembra veramente puerile e anche in distonia con le regole che governano sempre tutti i contatti e tutta la dialettica contrattuale e negoziale.

È chiaro che, se non ci fosse stato quel ricorso, probabilmente, anzi sicuramente, il

Governo nazionale non avrebbe acceduto ad aprire un dialogo con la Regione Puglia e non avrebbe voluto nemmeno il dialogo con il Sindaco di Taranto perché, senza alcuna pressione di ordine giudiziario, non extragiudiziaro, probabilmente il Governo nazionale non avrebbe avuto interesse a rivedere le sue posizioni.

Pertanto, questo ricorso, che credo il Presidente Emiliano non debba ritirare, è servito proprio a stimolare il Governo nazionale e a far salire il tasso di credibilità della nostra Regione a un livello tale da consentire al Governo di diventare interlocutore in una materia che, come ho detto prima, in linea di diritto non lo vedeva come protagonista di questa vicenda.

Mi pare che la richiesta, che non è – ripeto – immotivata, ma è collegata a un fatto che sta per verificarsi, sia assolutamente da accogliere. Il dato politico, che è stato rilevato anche da altri miei colleghi, ossia che il Presidente Emiliano intende portare a livello di Assemblea regionale la valutazione della fattibilità di questo protocollo, che speriamo tutti possa servire a coniugare sia l'aspetto dell'occupazione sia l'aspetto della salute, mi pare che sia un elemento di enorme importanza, una svolta – com'è stata definita da qualcuno – nei rapporti tra Governo regionale e Consiglio regionale.

Confermo, per queste motivazioni, il voto favorevole alla richiesta di rinvio della discussione, in attesa di poter tornare a lavorare tutti insieme in quest'Assemblea per valutare la bozza di protocollo che sarà proposta e validata dal Governo regionale.

GALANTE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GALANTE. Signor Presidente, noi riteniamo che si debba andare avanti con la discussione. Come Gruppo, abbiamo già manifestato nella scorsa occasione la nostra contra-

rietà al ritiro del ricorso, innanzitutto. Al contrario, abbiamo presentato un nostro ordine del giorno che si differenzia dalle discussioni che abbiamo sentito, e dalle varie posizioni, tutte legittime, a partire dalla tutela del lavoro, della salute e dell'ambiente.

Se vogliamo veramente tutelare i diritti garantiti dalla nostra Costituzione, come salute e ambiente, i giorni in cui ci sono i *wind days*, quando – è provato ormai scientificamente – c'è un altissimo rischio di morire, di ammalarsi, di essere ricoverati, dobbiamo intervenire sulle fonti inquinanti, riducendo la dispersione del particolato, che sappiamo contenere altissime sostanze cancerogene, come il PM2,5, il PM10, gli IPA e il benzo(a)pirene. Si tratta di sostanze che, come è ormai accertato dal Centro salute e ambiente, da zero a sei giorni determinano un aumento di morti e di ricoveri per problemi cardiovascolari, polmonari e neurologici.

Purtroppo, sono diversi i problemi. Riteniamo più opportuno, quindi, votare il nostro ordine del giorno, con cui tuteliamo realmente la salute dei cittadini.

Giusto per aggiungere qualcos'altro, noi crediamo che voi continuiate a non capire quale sia effettivamente il problema. Non so se vi nascondete dietro questi problemi politici e di campagne elettorali, che noi non abbiamo, lo continuiamo a dire. Sono anni ormai che abbiamo definito la nostra posizione di sviluppo del territorio di Taranto. Voi continuate a parlare, invece, di compatibilità di questo stabilimento.

È stato detto anche dalle alte personalità dell'ARPA e dagli scienziati che prima citava il consigliere Borraccino che quello stabilimento è incompatibile con la salute umana, ossia con gli operai che ci lavorano dentro, i quali sono a contatto tutti i giorni con l'amianto. Non c'è un termine per cui ciò venga sospeso perché c'è un ordine del giorno o una mozione. Tutti i giorni gli operai sono a contatto con l'amianto e sappiamo che l'amianto, se viene inalato, può causare questo tumore, il

mesotelioma, questo tumore alla pleura che è uno dei peggiori che esistono.

Sappiamo benissimo, come detto dagli scienziati, che effettivamente è impossibile chiudere questi parchi. Mettetelo in testa. Non prendete più in giro la gente, i cittadini di Taranto, che non sanno più di chi fidarsi. I cittadini non si fidano più di nessuno perché sono anni che state dicendo che dovete tutelare tutti i diritti della Costituzione.

I parchi minerari, estesi 700 metri e alti 80 metri, è impossibile metterli in sicurezza. Bisognerebbe decontaminare le falde e il sottosuolo. Bisognerebbe mettere in sicurezza una realtà che è ormai decadente e in una situazione irreversibile.

Vorrei ricordare a tutti i consiglieri, anche più grandi di me, che, quando è nata l'ILVA, veniva indicata una scadenza. Veniva detto che l'ILVA non poteva andare oltre i quaranta o cinquant'anni, altrimenti si andava verso un disastro ambientale. Lo si sapeva già negli anni Sessanta. Non avremmo dovuto aspettare il Duemila per dire che lì c'è un rischio per la salute e per l'ambiente.

Si sapeva che uno stabilimento del genere avrebbe dovuto poi essere chiuso per mettere in sicurezza tutto l'ambiente e non compromettere le matrici principali, ossia l'aria, il suolo e l'acqua, per evitare di arrivare ai disastri ambientali.

Voi non volete essere coerenti con quello che è stato scritto prima di voi. Probabilmente non avete una visione chiara a tutti. Prima il Presidente ha parlato di tutelare l'agricoltura, il turismo e la cultura. Se volete fare questo, dovete andare verso una visione diversa e riconvertire quell'area.

Dobbiamo cominciare a sederci al tavolo. Fare un accordo di programma non significa ricattare, come magari qualcuno pensa di fare, arrivando al tavolo istituzionale e pretendendo qualche data o qualche scadenza.

Nell'accordo di programma si parte innanzitutto dalla chiusura delle fonti inquinanti, che deve essere immediata. Questa data non è

più prorogabile. La visione diversa è proprio quella.

Peraltro – sono studi fatti da diversi centri di ricerca –, ci sono soldi che state sprecando in questi anni per la cassa integrazione per mantenere in piedi situazioni assurde e per pagare gli interessi alle banche. Il problema è che dietro l'ILVA, come viene detto spesso anche da molti di voi, compreso il Presidente, c'è una *lobby* talmente potente tra le *lobby* del carbone e delle banche che la politica non riesce a venire fuori e a imporre la sua agenda di sviluppo politico diverso del territorio.

Questi soldi si potrebbero investire negli altri settori. Se si investisse 1 miliardo, per esempio, nelle fonti rinnovabili, nel rinnovamento energetico, si potrebbe arrivare anche a 15.000 posti di lavoro. Se si investisse 1 miliardo in agricoltura, si potrebbe arrivare a 4.000 posti di lavoro, e lo stesso vale per il turismo, per tutta la cultura in generale, per la pesca e per tutte le nuove tecnologie.

Probabilmente, per la legge dei grandi numeri, l'ILVA cadrà a pezzi e saremo costretti poi a chiuderla. Noi vogliamo accelerare il corso e ve lo ribadiamo. Sediamoci a un tavolo per un accordo di programma diverso da quello che viene presentato da voi e andiamo a far capire a Roma, a chi continua solo a parlare con banche e grandi *lobby*, che il territorio ha bisogno di una nuova visione.

L'ILVA non è assolutamente strategica come qualcuno continua a dire, forse per ignoranza di questo cambiamento epocale che avviene nel mondo in relazione alle materie utilizzate nelle merci e anche nel numero che ci sarà in futuro per quanto riguarda i posti di lavoro, che andranno a diminuire sempre di più, perché le tecnologie prenderanno il posto degli uomini.

A garantire le persone non deve essere un lavoro, in questo caso pericolosissimo per la salute e l'ambiente, ma un reddito: occorre assicurare alle persone un reddito che dia dignità alla vita di ognuno di noi e che possa assicurare questa realtà. Non possiamo pensare

di tutelare un lavoro pericoloso come l'ILVA solo perché bisogna portare il pane a casa. Bisogna sapere che statisticamente ci si può ammalare e si può morire.

Parlate con chi ha perso i propri figli, i propri genitori, i propri fratelli e vi dirà che, se potesse tornare indietro in quella schifezza di ambiente, in quella schifezza di industria, non ci tornerebbe più. Andate a chiedere agli operai se vogliono lavorare nell'ILVA e sentirete dire che in quell'ambiente non vogliono più lavorare, anche perché di voi non si fidano più. Non avete una visione. Non c'è la sicurezza che quell'ambiente possa mai diventare un ambiente sano e sicuro.

CERA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CERA. Signor Presidente, come Gruppo dei Popolari, annunciamo il nostro voto a favore della richiesta del Presidente Emiliano, pur convinti fin dall'inizio, fin da quando abbiamo svolto il dibattito sull'ILVA, che le questioni, anche quelle delicate, che trattano i temi dell'ambiente e del lavoro non vadano trattate con carte bollate o con la minaccia di denunce o di ricorsi, soprattutto quando si tratta di parlare con lo stesso partito di governo.

In questa sede, però, poiché il dibattito sull'ILVA l'abbiamo già fatto, dobbiamo anche dire che l'UDC e i popolari non faranno di temi delicati come quelli dell'ILVA una campagna elettorale nazionale, benché questo tema, ossia il coinvolgimento di temi nazionali con quelli locali – siamo, secondo me, l'unica Regione in Italia a essere coinvolta da dinamiche nazionali – sia stato introdotto (lo ripeto e lo sottolineo) anche da campagne elettorali nazionali, come le primarie del PD, che hanno coinvolto il Consiglio regionale in pieno.

Da queste storie l'UDC starà fuori. Per questo motivo voteremo convintamente il rinvio dell'ordine del giorno.

FRANZOSO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANZOSO. Signor Presidente, noi voteremo convintamente in maniera contraria alla proposta del Presidente Emiliano, per un semplice motivo: abbiamo presentato una mozione che, al contrario di quella degli altri colleghi, del collega Borraccino o dei colleghi del Movimento 5 Stelle, non lascia possibilità di interpretazione.

Noi chiediamo il ritiro del ricorso. Abbiamo compiuto un gesto vero, perché pensavamo di avere di fronte a noi un interlocutore vero. Oggi scopriamo, invece, che, in realtà, il nostro interlocutore ha timore di prendere atto delle decisioni di quest'Aula, forse perché le conosce già. Diversi colleghi, anche della maggioranza, hanno espresso il loro punto di vista, dichiarandosi fundamentalmente contrari al gesto compiuto dal Presidente Emiliano.

In ballo qui non c'è il mancato diritto alla partecipazione della Regione Puglia. La Regione Puglia ha avuto la possibilità di partecipare e ha già inviato le sue osservazioni al DPCM ILVA. La verità è che la Regione Puglia confonde il diritto alla partecipazione con il dovere di doversi vedere accettate le proprie posizioni e le proprie idee. Questa non è partecipazione, è imposizione, ma la Puglia non è uno stato a sé e il Presidente della Regione non ne è il nuovo sovrano.

La Regione Puglia contesta allo Stato la capacità di saper preservare la salute dei propri cittadini, al pari di quanto fanno i "No Vax" quando pensano che lo Stato non sappia preservare il diritto alla salute dei propri cittadini con l'obbligo vaccinale.

Io credo, Presidente, che questa commedia sia stata abbastanza patetica e che il finale lo sia ancora di più. Immagino che non dovrebbe in alcun modo porre un freno alla votazione degli ordini del giorno oggi in Aula, ma lasciare tutti liberi di esprimere quella la propria posizione, e che, se questo voto oggi sarà ne-

gato, in fondo quest'Aula avrà, per una via diversa, espresso un voto favorevole a ciò che chiedevamo noi.

Quest'Aula, oggi, negando a sé stessa la volontà di compiere il proprio dovere, ossia di esprimere un voto, avrà fundamentalmente avallato il fatto che lei su questo argomento non ha la maggioranza e che la stragrande maggioranza di questi consiglieri, messi in una condizione libera di poter esprimere il proprio convincimento, il proprio voto, le avrebbe indicato una via diversa rispetto a quella giudiziaria per espletare la propria funzione di Governatore di questa Regione.

CAMPO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAMPO. Signor Presidente, al contrario, io penso che la richiesta di rinvio del Presidente Emiliano sia un atto politico molto serio. È un atto che restituisce anche dignità al ruolo del Consiglio e alla qualità del dibattito che svolgiamo in quest'Aula.

Gli ordini del giorno sui quali si chiede il voto riflettono, alla fine, una situazione originata in gran parte dall'emotività succeduta alle dichiarazioni del Ministro Calenda nel momento in cui la Regione Puglia iscrisse al ruolo e depositò il ricorso presso il TAR. Tale emotività è derivata anche dal rischio immediato paventato che la vicenda ILVA prendesse una piega diversa, che l'interlocutore abbandonasse il tavolo e che si compromettesse sostanzialmente tutto ciò che era stato fino allora compiuto per individuare una nuova proprietà.

A distanza di alcune settimane si è dimostrato che ciò non è accaduto. Dunque, il tavolo è ancora in piedi. Ciò che si riteneva fosse utile era la presenza della Regione e dell'Amministrazione comunale ai tavoli in cui si discute del futuro del territorio, la necessità di approfondire il confronto sul piano industriale, la decisività di una valutazione approfondita

tecnica, seria e meditata, non osservazioni a margine all'ultimo giorno utile, rispetto anche alle possibili scelte che possano rendere quello che molti hanno invocato in quest'Aula, ossia il tema della sostenibilità ambientale di un impianto industriale di quelle dimensioni e di quella complessità, più fattibile e più attuabile. Sono tutti temi che oggi appartengono all'agenda che Governo e Regione hanno all'ordine del giorno per provare a trovare un'intesa.

Credo, quindi, che oggi il punto non sia più esprimersi o meno sul ricorso. Il ricorso non ha alcun senso. Qui stiamo parlando dell'ILVA, di uno scenario, come ha detto il Presidente, in evoluzione, di un confronto che prima mancava e che oggi, invece, si è riaperto. Stiamo parlando anche della possibilità di mettere il Consiglio regionale consapevolmente nella condizione, all'esito di questo confronto, di esprimersi chiaramente non sul quesito se il ricorso sia giusto o sbagliato, non se l'ILVA faccia bene o faccia male (che l'ILVA abbia fatto male e procurato dei danni è sotto gli occhi di tutti), ma come sia possibile coniugare l'esigenza di ripresa di quell'importante *asset* produttivo con l'esigenza sovraordinata della tutela della salute e dei diritti dei cittadini.

Questo avviene in un contesto – badate, lo dissi a dicembre – in cui io, in primo luogo, reclamai e invitai a riflettere sull'importanza, in vicende come questa, del fatto che fosse salvaguardata la coesione sociale e che il territorio e le Istituzioni non si contrapponessero. Sono errori che abbiamo commesso in passato e che sono costati, in altre vertenze, anche in maniera molto dolorosa.

Pertanto, non c'è il fuggire di fronte alle proprie responsabilità. C'è, anzi, la voglia di assumersi fino in fondo la responsabilità di scelte che saremo chiamati a fare appena le condizioni lo consentiranno. Occorre riconoscere che, finalmente, sull'ILVA abbiamo avviato un percorso per cui Regione e territorio non sono spettatori, ma sono, al pari degli al-

tri interlocutori, soggetti che dicono la loro e hanno il diritto di essere ascoltati.

Credo, dunque, che sia politicamente serio, e non un *escamotage*, rinviare la discussione su ordini del giorno messi su in fretta e furia, all'indomani delle dichiarazioni del Ministro Calenda, in occasione di un Consiglio regionale che non era stato nemmeno convocato per discutere di quella vicenda (quando fu convocato, il quadro era ulteriormente diverso) e attendere, invece, come ci ha invitato a fare il Presidente, che si chiariscano gli elementi e le possibilità che abbiamo ancora di influenzare o di interloquire per cercare di influenzare quel percorso.

Tutto ciò tenendo fermo, come abbiamo già detto in passato, il fatto che i nostri obiettivi restano quelli di tutelare, come ha detto Pino Romano, il lavoro, e al primo posto di iscrivere la necessità di fare in modo che la città di Taranto non abbia più a soffrire i patimenti e i danni all'ambiente e alla salute dei propri cittadini che ha sofferto in passato.

Credo che oggi si siano aperti, grazie alla politica, uno spazio di dialogo e una possibilità che prima non avevamo. Prima di chiamare a esprimerci e a impiccarci sul tema "ricorso sì o ricorso no", che non è il tema che interessa ai pugliesi, facciamo in modo che il Consiglio abbia la possibilità di riflettere su una scelta o su un'opzione, che io mi auguro possa essere la più condivisa possibile e che possa scaturire dal confronto che si è aperto. Si deve chiaramente approdare a una sintesi tra Comune di Taranto, Regione Puglia e Governo nazionale.

Pertanto, noi voteremo favorevolmente alla richiesta formulata a inizio lavori dal Presidente Emiliano.

COLONNA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLONNA. Signor Presidente, mi sento in dovere di intervenire per dar conto di una

posizione differenziata, che è evidente in quello che dirò, rispetto a quella espressa da Mino Borraccino, pur essendo entrambi appartenenti formalmente allo stesso Gruppo. Ovviamente, abbiamo sensibilità diverse.

PRESIDENTE. Il consigliere Borraccino ha parlato in dissenso dal Gruppo, come prevede l'articolo 53.

COLONNA. Oppure io sto parlando in dissenso rispetto al consigliere Borraccino, come volete, secondo una priorità temporale.

Intendo dichiarare che aderisco per mera ragionevolezza alla sollecitazione, più che alla richiesta, mossa dal Presidente Emiliano al termine di un intervento che ritengo estremamente istituzionale, come non mai, proprio perché è riuscito a mettere insieme una serie di tasselli che vanno dall'aggiornamento al recupero e al rispetto delle posizioni e dei ruoli in questa Assise.

Il Presidente ha centrato appieno il punto che io, molto limitatamente e molto precariamente, avevo tentato di fare la volta scorsa, cioè quale sia la partita vera.

Intanto dico ai colleghi che mi sembra bizzarro nel nostro sistema presentare un ricorso al TAR come un atto quasi eversivo. Mi sembra davvero bizzarro. In secondo luogo, la partita vera e centrale è semplicemente l'aver fatto sinora un tentativo, che ora si traduce in qualcosa di concreto, alla luce di quanto ci ha aggiornato il Presidente Emiliano, e per recuperare voce come Regione.

La partita è tutta qui. Nel momento in cui su queste materie, come la questione ILVA, la Regione Puglia e le comunità locali sono state sostanzialmente espropriate di una concorrenza decisionale, avendo dichiarato questi interventi, aziende e opere di interesse strategico nazionale, era doveroso mettere in campo, da parte della Regione e di tutta la comunità locale dei tentativi, prendiamo atto, con grande soddisfazione, andati a buon termine, con un buon esito, per recuperare un ruolo negoziale.

Ciò che ci era stato sottratto, essendo state queste dichiarate opere e aziende di interesse strategico, l'abbiamo recuperato con un attivismo e un protagonismo come Istituzioni locali regionali.

Questo è un vanto per tutti, soprattutto per quelle forze politiche che più volte hanno evocato, anche con riferimento ad altre questioni (si veda la questione TAV), hanno anzi lamentato, a volte forse impropriamente, una certa timidezza, o hanno contestato di non aver impugnato determinati atti governativi.

Sembra davvero contraddittorio ora, su questa partita, evocare il ritiro di un ricorso che, invece, ha consentito, se volete strumentalmente, se volete in una partita a scacchi, di recuperare un ruolo negoziale con il Governo centrale.

Non mi meraviglio di questo. Quando si parla di collaborazione tra Stato e Regioni e si aggiunge "leale collaborazione", si tratta di una lealtà che deve venire da entrambe le parti. Collaborazione significa che ciascuno deve mettere il suo. Ora siamo nelle condizioni, come Regione, di dire la nostra.

Chiudo dicendo che non vedo un dramma o un problema anche in termini politici nel rinviare la conclusione di queste riflessioni all'esito della trattativa e alla luce dei futuri aggiornamenti che il Governo regionale ci farà sulla materia, anche perché – ripeto – ci sono negli ordini del giorno sottoposti spunti tutti interessanti.

A me è piaciuto molto l'intervento di Pino Romano all'inizio, quando riportava la natura e la funzione dei Consigli monotematici al loro vero obiettivo e alla loro vera essenza: una riflessione collettiva. Banalizzare la discussione con esito un vicolo cieco è assolutamente riduttivo della complessità delle questioni e della ricchezza dei contributi.

Personalmente avrei votato favorevolmente a due dei punti dell'ordine del giorno proposto dal collega Borraccino e a un punto dell'ordine del giorno del Movimento 5 Stelle. Avrei votato contro solo all'unico ordine

del giorno che vedo ideologicamente coerente e forte, che proposto e difeso dalla collega Franzoso e dai colleghi di Forza Italia, dietro il quale si vede un impianto ideologico forte, ossia un'idea di un recuperato centralismo forte e una logica orientata al mercato e alla logica produttivistica. Lì vedo un documento ideologicamente forte. Lungi da me, però, qualunque forma di critica. Davvero, è un apprezzamento.

Per il resto, invece, poiché sono, notoriamente, ideologicamente debole, preferisco stare sul merito. Il merito ora mi restituisce un nuovo protagonismo, un ruolo in una partita negoziale con il Governo centrale. Per me questo fatto è molto rassicurante. Qualunque esito non può essere imbrigliato da un ordine del giorno. Da qui deriva la necessità di soprassedere in questa fase.

Aggiungo una cosa, di cui mi stavo dimenticando. Tra gli ordini del giorno io avrei votato a scatola chiusa integralmente quello proposto da Gianni Liviano D'Arcangelo, che effettivamente sta molto sul merito delle questioni, con una puntualità che apprezzo.

Dopodiché, accedo all'invito-sollecitazione del Presidente Emiliano e voterò a favore della mozione da lui proposta.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione della richiesta di rinvio della discussione del primo punto all'ordine del giorno.

Il Regolamento prevede che si voti per alzata di mano, tuttavia, poiché lo si richiede, procediamo col voto elettronico.

Indico la votazione mediante procedimento elettronico della proposta di rinvio della discussione sul punto n. 1) all'ordine del giorno.

I consiglieri favorevoli voteranno «sì», i consiglieri contrari voteranno «no», gli astenuti si comporteranno di conseguenza.

Dalla scheda di votazione risulta che:

Hanno votato «sì» i consiglieri:

Amati,

Blasi,
Campo, Caracciolo, Cera, Colonna,
Di Gioia,
Emiliano,
Giannini,
Leo, Liviano D'Arcangelo, Loizzo, Longo,
Mazzarano,
Mennea,
Nunziante,
Pellegrino, Pendinelli, Pentassuglia, Piemontese, Pisicchio,
Romano Giuseppe, Romano Mario,
Turco,
Vizzino,
Zinni.

Hanno votato «no» i consiglieri:

Barone, Borraccino,
Casili, Conca, Congedo,
De Leonardis, Di Bari,
Franzoso,
Galante, Gatta,
Laricchia,
Manca, Marmo, Morgante,
Perrini,
Santorsola, Stea,
Trevisi,
Zullo.

PRESIDENTE. Comunico il risultato della votazione:

Consiglieri presenti	45
Consiglieri votanti	45
Hanno votato «sì»	26
Hanno votato «no»	19

La proposta di rinvio è approvata.

Monotematica su: “Sicurezza del trasporto ferroviario”

PRESIDENTE. L'ordine del giorno, al punto n. 2) reca: «Monotematica su: “Sicurezza del trasporto ferroviario”».

Ha facoltà di parlare l'assessore Nunziante

per lo svolgimento della relazione, cui seguirà – spero – un dibattito più consapevole.

NUNZIANTE, *Vicepresidente della Giunta regionale e assessore alla protezione civile, al personale e ai trasporti*. La tragedia del 12 luglio 2016 e le vittime dell'incidente, a cui va il nostro più affettuoso e sentito ricordo, hanno determinato un cambiamento epocale nella storia trasportistica non solo di questa regione, ma anche dell'intero Paese. Infatti, dopo venti giorni da quel tragico incidente, il Ministro Delrio firmava un decreto con l'annessione delle ferrovie regionali nel novero delle ferrovie interconnesse, sotto il controllo dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, il che ha comportato una serie di obblighi che porteranno nel breve e nel medio tempo un rilevante quanto decisivo salto di qualità.

Ho chiesto al Presidente che la mia relazione fosse fornita ai colleghi consiglieri.

La programmazione dei fondi strutturali del ciclo 2007-2013 (83 milioni, tutti impegnati per la sicurezza) e di quello in corso 2014-2020 (ulteriori 171 milioni) comincia a dare i primi frutti.

Sulla linea Bari-Barletta l'intervento di raddoppio dei binari è stato completato fino a Corato. Il sistema di controllo marcia treno, cosiddetto SCMT, è stato completato ed è in esercizio fino a Ruvo. Entro il corrente anno le velocità commerciali e il regime di circolazione della linea ritorneranno alla normalità almeno fino a Corato, mentre il raddoppio sulla Corato-Andria vedrà la luce nel 2019.

Allo stesso tempo, stiamo operando sulle altre reti. Le Ferrovie del Gargano sono già interoperabili ed adeguate agli standard RFI, ad eccezione della marittima Rodi-Peschici (Calenelle).

Le Ferrovie del Sud-Est hanno i cantieri aperti per il rinnovo dell'armamento e per l'installazione sull'anello di Bari del metodo SCMT, lavori che verranno completati nel 2018, mentre il 2019 sarà l'anno della conclu-

sione degli adempimenti SCMT sulle linee salentine.

Sulla Bari-Gravina delle FAL, benché si tratti di linea non interconnessa, con risorse tutte regionali, abbiamo attivato il cosiddetto sistema di supporto alla condotta *SSC-Train Stop*, mentre procedono gli interventi infrastrutturali di potenziamento della linea per aumentarne la capacità.

Come tutti ben sapete e ricorderete, è stata firmata dal nostro Governatore Emiliano e dal Ministro Delrio, in data 10 ottobre, una convenzione per l'utilizzo di una parte dei 700 milioni che sono previsti di interventi per la sicurezza.

Il Piano nazionale della sicurezza, di 700 milioni, prevede che 300 di questi 700 milioni siano per le ferrovie interconnesse alla rete nazionale, cioè le nostre Sud-Est, Ferrovie del Gargano, Bari Nord, mentre 398 milioni sono per le cosiddette Ferrovie isolate, cioè le nostre FAL. Le risorse sono quelle della delibera CIPE n. 54 del 1° dicembre 2016.

La Regione Puglia di questi 300 milioni beneficia di una larghissima parte, cioè 115.224.000 euro, che sono tutti destinati al potenziamento e al miglioramento del servizio di trasporto pubblico, in particolare al miglioramento della sicurezza ferroviaria, e così ripartiti: Bari Nord Ferrotramviaria 27.490.000 euro; Ferrovie del Gargano 11.950.000 euro; Sud-Est 75.300.000 euro. Anche sulle FAL siamo intervenuti, con una messa in sicurezza di interventi pari a 23.940.000 euro.

Il Governo regionale si sta muovendo in due specifiche direzioni: la prima, con una campagna di rinnovo del materiale rotabile, sia automobilistico che ferroviario; la seconda, con l'imposizione nei nuovi contratti di obbligazioni di servizio orientati sempre di più alla qualità, alla quantità dei servizi, al loro accento *smart*, all'intermodalità ed efficacia.

L'obiettivo più volte dichiarato è quello di rinnovare completamente la flotta dei treni regionali di qui al 2023. Saranno investiti

complessivamente 400 milioni di euro per i nuovi treni, di cui 100 milioni quale quota parte di cofinanziamento delle società di trasporto. Questo denaro pubblico proviene dalle risorse PO FESR 2014-2020, dalle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione e dalle risorse proprie della Regione.

Questo sforzo di cambiamento è stato chiesto a tutti i concessionari e da tutti abbiamo ricevuto la disponibilità a fare la propria parte. È questa la ragione per la quale, con la massima trasparenza, abbiamo pre-informato il mercato del nostro intendimento di riaffidare ai concessionari i servizi di trasporto ferroviario.

Questa nostra interpretazione è stata anche condivisa da parte dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, dall'ANAC, cioè l'Autorità nazionale anticorruzione, e dall'ART, cioè l'Autorità di regolamentazione dei trasporti.

Gli attuali contratti di servizi, che sarebbero spirati il 2021, verranno assorbiti dai nuovi contratti pluriennali, fino al 2027. Saranno tutti equiparati anche con quello di Trenitalia e saranno negoziati nel rispetto del rinnovato quadro normativo che impone, appunto, trasparenza, parità di trattamento, efficacia dell'azione amministrativa, massima considerazione delle esigenze e delle necessità dell'utenza. Laddove arrivassero manifestazioni di interesse da parte del mercato, metteremo a disposizione degli interessati tutte le informazioni che ci verranno richieste e valuteremo con il massimo rigore se perfezionare l'affidamento diretto o piuttosto procedere con un confronto competitivo.

Passo ad alcune notizie sui servizi automobilistici. Stante la condizione di *stress* del sistema pugliese dei trasporti, la politica regionale di indirizzo alla programmazione del trasporto pubblico ha auspicato, da parte degli ATO, l'adozione di condizioni di flessibilità nell'attuale fase di definizione delle relative reti di competenza.

Verranno affidati al mercato circa 100 mi-

lioni di chilometri all'anno, che le imprese sapranno raccogliere proponendo le migliori soluzioni tese ad assicurare tanto l'equilibrio economico di gestione, quanto il miglioramento della qualità del servizio erogato.

Saranno 130 i milioni di euro che saranno investiti nei nuovi bus, ecologici, moderni, sicuri e adeguati all'utenza con mobilità ridotta. Di questi, i primi 56 milioni sono già stati programmati e assegnati con la delibera di Giunta n. 325/2017. Le imprese assegnatarie del contributo garantiranno un cofinanziamento del 30 per cento.

Le procedure di gara sono già state concluse e nel primo semestre 2018 verranno consegnati ai pugliesi 378 nuovi bus. A questi, sempre nel 2018, ne aggiungeremo altri 200 riguardo il 30 per cento dell'attuale flotta dei bus adibiti a servizio interurbano, migliorando l'attuale anzianità media dei 1.700 bus in circolazione e portandola dagli attuali sedici anni a meno di dieci anni.

Passiamo ora alle infrastrutture e in particolare alle Ferrovie. Il potenziamento del trasporto ferroviario di persone e merci costituisce uno dei punti di forza del Piano attuativo del Piano regionale dei trasporti 2015-2017. Il corrente ciclo di programmazione e, in particolare, i fondi strutturali PO FESR 2014-2020, possono concretizzarsi in tre azioni: intervento di potenziamento dell'offerta ferroviaria e miglioramento del servizio; rafforzamento delle connessioni dei nodi secondari e terziari delle aree interne e di quelle dove sono localizzati significativi distretti di produzione agricola e agro industriale con i principali assi viari e ferroviari della rete transeuropea dei trasporti; intervento di potenziamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e interregionale e sicurezza ferroviaria.

Prima di passare alle nostre connesse svolgo un breve cenno ai cosiddetti interventi della lunga percorrenza, le cui priorità strategiche sono il completamento del raddoppio della linea adriatica tra Lesina e Termoli, per il quale sono da tempo disponibili i finanzia-

menti per la tratta Lesina-Ripalta, per 106 milioni, che riguarda il contratto integrativo di sviluppo 2012, e la realizzazione della linea ad alta capacità (Napoli-Foggia-Bari) necessaria per garantire il collegamento dell'intera regione alla rete alta velocità nazionale.

Sulle altre reti d'interesse nazionale, cioè San Severo, Foggia, Barletta, Taranto, Brindisi e Lecce, sono parimenti previsti interventi finalizzati a migliorare l'interscambio tra i servizi ferroviari di lunga percorrenza e il trasporto regionale, in modo da migliorare l'accessibilità alla grande rete da parte dei territori di riferimento.

Per quanto attiene agli investimenti, a valere sui fondi strutturali PO FESR 2007-2014, per un totale di oltre 346 milioni, sono stati programmati dalla Giunta con varie delibere, da ultima la n. 883/2017.

Entriamo nel merito delle nostre connesse, cominciando da Ferrovie Bari Nord. È di particolare rilievo il completamento del grande progetto "Adeguamento metropolitano Bari Nord" per 145 milioni di Ferrotramviaria, che prevede 19 interventi, sinteticamente riconducibili in quattro opere principali.

Su tutte vi sono il raddoppio della linea Corato-Barletta, l'interramento della stessa in abitato di Andria, l'interconnessione con la linea RFI in Barletta ed una serie di interventi complementari finalizzati al potenziamento e alla riorganizzazione della viabilità e dell'intermodalità multimodale in corrispondenza di pressoché tutte le stazioni dislocate lungo la linea Bari-Barletta, in particolare parcheggi di scambio, parcheggi pertinenziali, soppressioni di passaggio a livello.

Il progetto definitivo dell'interramento della linea della stazione nel centro urbano di Andria e la costruzione della nuova fermata Andria Nord è stato trasmesso alla Regione Puglia nello scorso mese di giugno al fine dell'istruttoria e del procedimento di propria competenza. Il progetto è stato oggetto di revisione, alla luce degli aggiornamenti legislativi in materia di appalti pubblici, nonché a

seguito dell'emanazione del decreto ministeriale sopra richiamato, quello del 05.08.2016, e del conseguente passaggio delle ferrovie rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo n. 112 sotto il regime delle direttive e delle disposizioni dell'Agenzia nazionale della sicurezza ferroviaria.

Il suddetto progetto dovrà essere sottoposto a verifica preliminare da parte di un validatore indipendente di sicurezza accreditato presso l'agenzia e dovrà, quindi, essere presentato all'agenzia per i necessari pareri.

Superate queste fasi, previa approvazione del progetto da parte della Regione Puglia, si potrà passare all'avvio delle procedure di gara. Riteniamo che tanto possa aver luogo nel primo semestre 2018.

I lavori riguardanti l'intervento raddoppio della tratta Ruvo-Corato della linea ferroviaria Bari-Barletta, con importo complessivo pari a 31.300.000 euro, risultano conclusi per quanto attiene alle opere strettamente ferroviarie, cioè le opere civili, armamento e trazione elettrica. Tuttavia, l'apertura all'esercizio delle opere non può aver luogo, in quanto, a seguito dell'entrata in vigore del decreto ministeriale n. 58/2016, più volte qui richiamato, il progetto degli impianti di segnalamento e di sicurezza del servizio dovrà essere sottoposto a verifica da parte dell'Agenzia nazionale della sicurezza.

Ad oggi, Ferrotramviaria sta predisponendo il bando per l'avvio dei lavori di attrezzaggio tecnologico di entrambi i binari con blocco automatico MGRC, sistema di controllo marcia treno e attrezzaggio della stazione di Corato con il nuovo apparato centrale computerizzato multistazione. L'apertura all'esercizio dell'intera opera è stimata entro il 31/12/2018.

Relativamente al raddoppio e all'ammodernamento della tratta Corato-Andria, con importo complessivo pari a oltre 32 milioni di euro, in data 19/04 è stato sottoscritto il contratto di appalto per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori. Attualmente sono in

corso le attività propedeutiche alla consegna dei lavori principali, quali la bonifica da ordigni bellici, gli espropri e le indagini archeologiche. È in fase di approvazione il progetto esecutivo dell'intero intervento. Si ritiene di poter siglare il concreto inizio dei lavori entro questo mese di gennaio.

Per quanto attiene alle Ferrovie FAL, è stato assegnato un finanziamento di 44 milioni per la realizzazione dell'intervento denominato del cosiddetto potenziamento e velocizzazione della linea ferroviaria Bari-Matera, con risorse del Fondo di sviluppo e coesione, con l'obiettivo di potenziare l'infrastruttura ferroviaria della rete nel territorio pugliese e di elevare gli standard di sicurezza e *comfort* potenziando l'offerta.

A ciò deve aggiungersi il positivo impatto che la designazione di Matera quale Capitale della cultura europea per il 2019 avrà nel settore culturale e sulla capacità attrattiva, non solo nella scala strettamente locale, ma anche nella scala territorialmente più ampia che compie anche la Puglia con la dorsale della Murgia e delle Gravine che congiunge Matera senza soluzione di continuità morfologica infrastrutturale fino a Bari e Taranto, che costituisce una grande opportunità per entrambe le regioni, ossia la Puglia e la Basilicata.

È di questi giorni il completamento dei lavori del sistema di sicurezza SSC-Train Stop di 85 milioni della linea ferroviaria Bari-Matera-Altamura-Gravina.

Con riguardo alle Ferrovie Sud-Est, gli interventi programmati per le Sud-Est sono sostanzialmente finalizzati alla messa in sicurezza della linea quali finanziamenti aggiuntivi di un programma specifico sulla sicurezza finanziato con fondi statali Piano operativo infrastrutturale, legge n. 190 del 2014.

Di particolare rilievo sono anche altri interventi rivenienti dalla passata programmazione, fra cui la metropolitana di superficie, la cosiddetta Martina-Lecce-Gagliano, per 130 milioni di euro, che prevede opera di elettrificazione della linea e soppressione dei passag-

gi a livello – per tale intervento è stato sottoscritto di recente il disciplinare tra Regione e Ferrovie Sud-Est per l'avvio dei lavori, che dovrebbe avvenire in questo mese di gennaio –, e la cosiddetta “bretella ferroviaria Sud-Est barese” per 120 milioni, che interessa i Comuni di Bari, Triggiano, Capurso e Noicattaro.

Ciò consente di potenziare la linea ferroviaria Bari-Taranto mediante l'interramento di parte della linea, nonché la realizzazione nella tratta interrata di due stazioni, Triggiano e Capurso, di impianti meccanici tipici delle gallerie, di attraversamento pedonali, di un ponte a quattro luci e degli impianti necessari alla circolazione ferroviaria.

Sono in corso di realizzazione i lavori di intervento armamento ferroviario dell'anello di Bari, rinnovo binari e risanamento massicciata sulla linea Bari-Taranto, tratta Bari-Sud Est-Mungivacca, e sulla linea Mungivacca-Putignano, a valere sui fondi PO FESR 2014-2020. Per il completamento dei lavori di potenziamento dell'intero anello questa Regione ha chiesto un finanziamento aggiuntivo di 70 milioni di euro.

Con i fondi statali vengono finanziati ulteriori interventi specifici di tipo prettamente metropolitano afferenti all'asse tematico C.

Per quanto riguarda, invece, l'asse tematico B, interventi nel settore ferroviario di collegamenti con i nodi urbani e produttivi, è in corso di definizione tra RFI e il Comune di Manfredonia l'intervento di penetrazione urbana nella città di Manfredonia, con tecnologia treno-tram, finalizzato con 50 milioni di euro, che comporterebbe l'eliminazione di tutti i servizi extraurbani automobilistici e l'integrazione con il servizio urbano di Manfredonia.

Sono in via di definizione, attraverso incontri tra il Comune di Taranto e RFI, gli interventi per la realizzazione della nuova stazione Taranto-Nassisi, con *terminal* intermodale passeggeri ferro-gomma, per 22 milioni di euro sulla linea Taranto-Brindisi di RFI.

La nuova stazione, ubicata nel quartiere Paolo VI, facilmente accessibile da tutte le principali direttrici di traffico del quadrante sudorientale della provincia di Taranto, è pensata per rendere rapido ed efficiente l'interscambio tra i servizi ferroviari e i numerosi servizi automobilistici extraurbani che penetrano nella città di Taranto.

Aggiungo qualcosa sulla sicurezza ferroviaria. La Regione Puglia, come vi ho detto prima, grazie alla delibera CIPE 1 dicembre 2016, è assegnataria di una quota di riparto fondi FSC pari a oltre 115 milioni di euro, destinati al potenziamento e miglioramento del servizio trasporto pubblico e, in particolare, al miglioramento della sicurezza ferroviaria.

In data 10 ottobre 2017 sono state sottoscritte apposite convenzioni tra il Governatore della Puglia, il Ministro delle infrastrutture e ciascuna delle tre ferrovie interconnesse operanti sul territorio regionale.

Con i fondi del Programma operativo 2007-2013 e del Programma operativo 2014-2020 la Regione ha già finanziato interventi di messa in sicurezza ferroviaria in specifiche tratte per un importo complessivo di oltre 72 milioni. Questi 72 milioni vengono così ripartiti: oltre 27 milioni alla Ferrotramviaria, 11.950.000 euro al Gargano e 75 milioni alle Ferrovie del Sud-Est. Anche FAL, che non è interconnessa, avrà un finanziamento di 23 milioni.

Passando al materiale rotabile, risultano finanziati 25 elettrotreni, così distribuiti fra le diverse società: con il POR Puglia, Azione 7.3, sono stati dati 5 elettrotreni alle Sud-Est, 3 elettrotreni a Trenitalia, 3 elettrotreni alle Ferrovie Lucane; con la delibera Asse tematico C, 5 elettrotreni alla Ferrotramviaria, 2 elettrotreni alle Ferrovie Appulo-Lucane, 1 elettrotreno alle Ferrovie del Gargano; per il Patto per la Puglia, 5 elettrotreni alle Ferrovie Sud-Est; con il PAT, 1 elettrotreno alle Ferrovie del Sud-Est.

Svolgo un breve cenno, in modo che la relazione sia molto più completa, sulla sicurez-

za delle strade, il cui soggetto attuatore è l'ANAS.

Sono completamente *in itinere* e già programmati la Statale 16 Tangenziale Ovest Foggia per 186 milioni, il completamento di itinerari già programmati sull'itinerario Bradanico-Salentino 105 milioni, l'intervento di adeguamento per quanto riguarda Taranto 65 milioni. Qui è stata proposta, da parte della Provincia di Taranto, una rimodulazione delle opere.

Si aggiungono interventi di adeguamento e razionalizzazione sulla Strada Statale 89 di San Giovanni Rotondo, per 68 milioni, la Statale 16, tratto San Severo, per 128 milioni, e la variante Bari-Mola, per 250 milioni.

Sono stati inoltre avviati interventi da tempo programmati, come il collegamento della Strada Statale 7 aeroporto Grottaglie, per migliorare l'accessibilità all'aeroporto di Grottaglie. Sempre in provincia di Taranto è stato finanziato l'intervento di realizzazione della litoranea interna Talsano-Avetrana per 193 milioni di euro.

Inoltre, ci sono stati interventi per la messa in sicurezza delle infrastrutture viarie, la strada dei Monti Dauni, per 30 milioni.

È stato dato – questa è una cosa molto importante – un nuovo impulso alla Strada Statale 275. Qui ci troviamo davanti a una situazione per la quale, dopo parecchi incontri con i Sindaci, abbiamo convenuto che il tratto Maglie-Montesano Salentino si deve attuare con quattro corsie. Da Montesano Salentino a Leuca si andrà con il vecchio tracciato, cioè con due corsie.

Qualche problema si ha nel territorio di Tricase, laddove l'Amministrazione comunale propone un tracciato alternativo, la strada cosiddetta Cosimina, rispetto alla precedente soluzione che trova l'opposizione del Sindaco di Tiggiano.

Svolgo un breve cenno agli aeroporti. Sono in corso diversi interventi di potenziamento infrastrutturale degli aeroporti di Brindisi per 30 milioni di euro, nonché l'adeguamento del-

le infrastrutture di volo dell'aeroporto di Grottaglie. Sono in corso anche le procedure per il prolungamento della pista di volo dell'aeroporto di Foggia e l'affidamento ad Aeroporti di Puglia degli studi propedeutici alla sua destinazione quale polo della Protezione civile.

In chiusura, illustro le attività che abbiamo svolto e che la sezione di vigilanza ha svolto per controllare tutte le attività (il dato è aggiornato al 27.12): sono state effettuate 1.925 ispezioni, più 25 sui servizi urbani, e vi sono state 8 verifiche amministrative, per un totale di 1.958.

Le sanzioni derivanti ammontano a quasi 4 milioni di euro.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LONGO

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

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

DI BARI. Signor Presidente, cittadini e colleghi, il Consiglio monotematico di oggi è stato fortemente voluto dal Movimento 5 Stelle a seguito del disastro ferroviario avvenuto il 12 luglio 2016 sulla tratta Andria-Corato, che ci ha fatto comprendere, purtroppo, quanto l'affermazione che con Ferrotramviaria si viaggiasse sicuri fosse opinabile.

Oggi avremmo voluto avere risposte concrete ed è grande la delusione per aver dovuto ascoltare un discorso fatto di belle intenzioni, di rinvii e di date che, come sappiamo già, non verranno rispettate. La storia ci insegna questo.

Non sono stati rispettati, peraltro, tutti i viaggiatori che, come me, ogni giorno vivono i tantissimi disagi di viaggiare sui mezzi messi a disposizione dalla Regione. Se avesse accolto il mio invito a prendere anche solo per una volta i mezzi che viaggiano in Puglia, assessore, oggi forse avremmo avuto delle ri-

sposte e avremmo avuto delle soluzioni. Invece, nulla. Ci sono ancora rinvii.

La tratta ferroviaria Barletta-Bari non era, e non è tuttora, completamente sicura, in quanto la sicurezza era completamente affidata al blocco telefonico, e lo è ancora oggi in larga parte, mentre per la mole di traffico ferroviario sul binario unico esistente avrebbe dovuto essere già stato adottato il sistema di controllo marcia treno. Si tratta di un sistema di sicurezza che avremmo già avuto se solo Ferrotramviaria avesse proceduto a effettuare i lavori del raddoppio dei binari, già finanziati lungo tutta la tratta, nei tempi da essa stessa previsti.

Oggi, con questo mio intervento, darò voce anche agli oltre 2.000 pugliesi che nei giorni scorsi hanno potuto firmare una petizione con la quale chiedono sicurezza e potenziamento del servizio di trasporto pubblico. Bisogna dire basta ai viaggi della speranza, perché viaggiare in Puglia è questo: è diventata una speranza.

Procederò con ordine e farò la storia dei lavori che hanno interessato la nostra tratta ferroviaria Barletta-Bari.

L'adeguamento ferroviario dell'area metropolitana nel barese, approvato nel 2007 e finanziato con 180 milioni di euro di fondi europei FESR Puglia 2007-2013, avrebbe dovuto essere ormai al taglio del nastro rosso. Invece, purtroppo, è ancora tutto fermo.

Il progetto iniziale, nonché quello approvato dalla Comunità europea, prevedeva il completamento di tutte le opere entro la fine del 2015. Questo è il cronoprogramma di Ferrotramviaria.

Tuttavia, nel 2014, come recita la delibera di Giunta regionale n. 499/2014, l'acquisizione dei pareri richiesti dalle norme vigenti, ivi compresi gli adempimenti a cura delle Amministrazioni locali interessate dai singoli interventi, nonché l'adeguamento progettuale e le prescrizioni impartite dalle autorità competenti in sede di Conferenza di servizi preliminare, ha determinato un allungamento impre-

visto della fase istruttoria, propedeutica all'avvio delle attività di realizzazione degli interventi e, conseguentemente, uno slittamento dei termini per la conclusione degli stessi.

Si può capire quali sono queste Amministrazioni locali che hanno causato il ritardo? Avete il coraggio di fare nomi e cognomi?

In effetti, la Regione, con le delibere nn. 1450 e 499 del 2014, ha sancito che il cronoprogramma dei lotti funzionali residui di seguito elencati, dell'importo globale pari a 105 milioni di euro, non è compatibile con i tempi di attuazione e chiusura del periodo di programmazione in corso. Il tutto ha causato dei ritardi delle Amministrazioni locali interessate dai singoli interventi.

Gli interventi più rilevanti da completare entro il termine massimo del 31.12.2015 erano i seguenti: Bari, potenziamento e adeguamento della tratta Bari-Fesca; Bitonto, ammodernamento impianto ferroviario di stazione; Corato-Andria, raddoppio di linea; Andria, nuova fermata a sud; Barletta, adeguamento della stazione di Barletta Scalo, con interconnessione con rete ferroviaria italiana. A proposito del raddoppio Andria-Corato, esso era inizialmente tra le opere da completare entro il 30 giugno 2015.

A causa dello slittamento dei tempi la programmazione è stata spaccettata in due lotti da completare e in due programmazioni di fondi europei diversi. Successivamente a una mia richiesta di informazioni a luglio del 2015 all'allora assessore dei trasporti regionali Giannini lo stesso ammetteva che, invece, tutto il raddoppio della tratta Andria-Corato era stato spostato nella nuova programmazione 2014-2020.

Tornando alle opere previste, gli interventi più rilevanti spostati poi alla nuova programmazione a causa dei ritardi erano le seguenti: Andria, interrimento della linea e della stazione del centro urbano con la nuova fermata Andria Nord; Barletta, raddoppio dal chilometro 66 al 68 e segnalamento Andria Nord, Barletta esclusa.

Ad oggi quali sono le opere finanziate con la precedente programmazione e previste nel cronoprogramma che sono state completate e hanno ricevuto il collaudo entro il 31.12.2015, o comunque entro il termine ultimo previsto dall'Unione europea? A quanto ammonta la spesa rendicontata di tutte queste opere sui 106 milioni previsti dall'attuale programmazione?

Sul tema dei ritardi dei lavori voglio citare un estratto del verbale ufficiale degli interventi della delibera di Consiglio comunale n. 8 del 14 marzo 2016 con la quale il Comune di Trani approvava ai fini urbanistici il progetto di raddoppio, poiché un tratto della ferrovia tra Andria e Corato passa proprio da Trani.

Il Sindaco Bottaro, incalzato da un consigliere comunale del Movimento 5 Stelle, dichiarava: «Non è un caso, infatti, che in tutte le riunioni fatte in Regione ho preso gli impropri dell'assessore, perché chiaramente Trani – però, devo dire, eravamo in ottima compagnia – con gli altri Comuni non avevano ancora deliberato e quindi, di fatto, non consentivano che l'iter potesse procedere». In queste poche parole, pronunciate dal Sindaco di Trani, anche se riportate un po' maldestramente nel verbale, c'è il fulcro della questione e da queste parole si comprende quanto è accaduto.

Mi e vi chiedo, dunque, nuovamente: quali sono gli Enti pubblici o privati che hanno determinato un allungamento imprevisto della fase istruttoria propedeutica all'avvio delle attività di realizzazione degli interventi e, conseguentemente, anche lo slittamento dei termini per la conclusione degli stessi?

Passiamo agli elementi emersi dalle indagini. Andando sul sito di Ferrotramviaria, anche in questo momento, si può leggere quanto segue: «Nel 2012 sono stati avviati i lavori di raddoppio per altri 8 chilometri circa tra le stazioni di Ruvo e Corato e i lavori di costruzione del tronchino di connessione con RFI per l'utilizzo del piazzale ovest della stazione di Bari Centrale; entro il 2015 verrà completa-

to il raddoppio dell'intera linea sino a Barletta. Nel 2013 è stato avviato l'attrezzaggio dell'intera linea con il sistema SCMT nell'ambito del progetto di interoperabilità con Rete Ferroviaria Italiana».

L'interconnessione sancita dalla direttiva 2016 n. 797 prevede l'utilizzo obbligatorio del Sistema di controllo marcia treno, poiché la tratta Bari-Nord, oltre a essere collegata con RFI, è un collegamento importantissimo con l'aeroporto di Bari Palese.

Rilevo, quindi, da queste parole che la società concessionaria si poneva già nel 2013 il problema di adeguare gli impianti di sicurezza a causa dell'interoperabilità della tratta. L'Ente della tratta ferroviaria, ossia la Regione, non avrebbe dovuto porsi prima questo problema di sicurezza, a prescindere dall'obbligo di sicurezza richiesto dall'interoperabilità della tratta? In buona sostanza, in base al contratto di concessione in essere quali erano gli adempimenti che Ferrotramviaria avrebbe dovuto rispettare e su cui la Regione avrebbe dovuto vigilare?

Nel frattempo, la DG FEMA (Direzione generale per le investigazioni ferroviarie marittime) nel suo rapporto rileva che quei sistemi di sicurezza al ribasso dovevano essere abbandonati già nove anni fa. Non erano previste in tal senso né deroghe, né proroghe. Si tratta di un disastro che ha come causa a monte la lentezza con cui l'Italia si è messa al passo con le regole imposte da Bruxelles.

Purtroppo, alcune ipotesi, seppur parziali e da verificare, ovviamente, ma agghiaccianti se confermate, le abbiamo lette due mesi fa da organi di stampa, precisamente dalla *Gazzetta del Mezzogiorno* pubblicata l'8 novembre 2017, a pagina 9. Tali ipotesi riguardano proprio le indagini della Procura di Trani.

Dalle prime conclusioni dei magistrati pare che la società Ferrotramviaria si sarebbe resa responsabile di non aver utilizzato tutti i fondi stanziati dalla Regione per la manutenzione della rete ferroviaria, violando quindi il contratto di servizio.

Cito testualmente la *Gazzetta*: «Lo testimonia, oltre che il contenuto del contratto, anche una lettera da parte della Regione, che è stata acquisita dai militari e destinata a tutte le ferrovie private pugliesi a fine 2015 e che ricordava ai concessionari che l'utilizzo dei fondi per la manutenzione va rendicontato anno per anno, cosa che almeno per Ferrotramviaria, secondo la procura di Trani, non sarebbe avvenuta». Questa è la citazione.

Ora vi chiedo (senza dover attendere per forza la Procura, ditemelo voi): Ferrotramviaria ha risposto, ha rendicontato, sì o no?

L'11 dicembre 2017 la Procura di Trani ha fatto notificare l'avviso di conclusione delle indagini preliminari a 19 persone. A Ferrotramviaria è stato contestato di aver risparmiato ben 664.000 euro sui lavori per l'installazione del blocco conta assi, con cui si sarebbe potuta evitare evidentemente la tragedia. Nel frattempo, nel 2016 la società romana portò a casa ben 4,7 milioni di utili, di cui 2,5 distribuiti agli azionisti.

Sono stati chiamati in causa anche i dirigenti di Ferrotramviaria, accusati anche loro di non aver operato per prevenire l'incidente, ignorando le direttive sulla sicurezza del lavoro, le circolari ministeriali sull'aggiornamento tecnologico delle reti ferroviarie regionali e gli obblighi del contratto del servizio con Regione, e di aver nascosto al Ministero e al suo braccio tecnico DG FEMA una serie di ben 20 incidenti sfiorati tra il 2012 e il 2016, oltre che di aver dotato la linea ferroviaria di un'insufficiente copertura della rete di telefonia mobile lungo la tratta Andria-Corato con le conseguenziali difficoltà di comunicazione fra personale di terra e personale di bordo.

Inoltre, il Nucleo di polizia tributaria di Bari ha eseguito mirati approfondimenti investigativi nella gestione degli incentivi e contributi finanziari erogati periodicamente dalla Regione Puglia a favore della società ed espressamente destinati alla manutenzione e implementazione del sistema di sicurezza lungo la tratta ferroviaria.

È emerso che Ferrotramviaria, nonostante la disponibilità di ingenti risorse finanziarie, destinate in parte al raddoppio della linea ferroviaria Bari-Barletta e in parte all'ammodernamento dei sistemi di sicurezza sulla stessa linea, compresa la tratta dell'incidente, è rimasta priva di idonei sistemi di sicurezza automatizzati che potevano essere realizzati al costo di 600.000 euro, pur disponendo anche di notevoli mezzi finanziari propri in parte destinati al pagamento dei dividendi a favore dei soci.

Negli ultimi cinque anni Ferrotramviaria ha, inoltre, ricevuto dalla Regione Puglia, come previsto dal contratto di servizio, compensi per circa 180 milioni di euro, il 58 per cento dei quali destinati contrattualmente alla gestione delle infrastrutture e alla sicurezza del trasporto.

Nel corso dell'attività investigativa è stato accertato che oltre 97 milioni di euro sono stati distratti rispetto agli obiettivi di sicurezza per i quali erano stati erogati. Ripeto: 97 milioni di euro.

Sulla base di questi fatti accertati due dirigenti e il rappresentante legale della società sono stati segnalati all'autorità giudiziaria per malversazione e danno allo Stato.

La mia domanda è sempre la stessa: cos'altro deve emergere perché la Regione possa decidere di revocare immediatamente la concessione a Ferrotramviaria?

Non parliamo poi del raddoppio del binario della tratta Andria-Corato. Ferrotramviaria, sempre secondo quanto riportato nella *Gazzetta* di cui sopra, avrebbe scelto di impiegare i fondi europei, già stanziati per il raddoppio, per la metropolitana Bari-Aeroporto in quanto ritenuta una scelta più redditizia per Ferrotramviaria. I soldi sono stati scelti in cambio della sicurezza.

Qual è la vostra posizione al riguardo? La Regione cosa dice? Analizziamo la rivoluzione dei lavori sulla rete dal 12 luglio 2016 ad oggi.

Al 12 luglio 2016 la linea elettrificata è a

scartamento normale a doppio binario nel tratto Fesca-San Girolamo-Ruvo per circa 33 chilometri, mentre per i restanti 33 chilometri è a binario unico. La circolazione dei treni avviene con blocco automatico bidirezionale da Bari a Ruvo mediante l'ACEI, l'Apparato centrale elettronico di itinerari di Bitonto, e gli ACS, gli Apparat centrali statici di Terlizzi e Ruvo, con consenso telefonico da Ruvo a Barletta.

Il 23 agosto 2016 Ferrotramviaria comunica alla Regione che entro dicembre 2016 la linea verrà dotata del sistema di controllo marcia treno fino a Ruvo dove oggi è già operativo un altro sistema per il controllo della circolazione. È successo questo? A dicembre avevamo questo sistema?

Il doppio binario tra Ruvo e Corato sarebbe dovuto essere operativo entro fine 2017, insieme al Sistema di controllo marcia treno. L'11 aprile 2017 Ferrotramviaria fa sapere che i lavori infrastrutturali di raddoppio dei binari e di ammodernamento della linea Ruvo-Corato sono in avanzata fase di ultimazione e che l'adeguamento tecnologico e l'adozione del Sistema di controllo marcia treno sarà completato tra i mesi di giugno e luglio, o comunque prima della riapertura dell'anno scolastico, al fine di limitare al minimo i disagi dei passeggeri, cosa che, evidentemente, non è avvenuta. Sono impegni non mantenuti.

Solo il 21 luglio 2017 Ferrotramviaria ha comunicato che dal 24 luglio è stato attivato il primo stralcio del Sistema di controllo marcia treno per 26 chilometri, da Bari Centrale a Bitonto, ripristinando la velocità di circolazione dei treni, che nel frattempo era stata ridotta a 50 chilometri orari. Quando sarà attivato il Sistema di controllo sulla Bitonto-Terlizzi-Ruvo-Corato e poi Corato-Andria-Barletta, con i relativi lavori di raddoppio?

Come si può, dopo tutto quello che è successo e quanto riportato dagli organi di stampa circa le indagini in corso, prorogare il contratto con Ferrotramviaria fino al 2027, con l'aggiudicazione diretta?

Che dire poi dei Fondi per lo sviluppo e la coesione 2014-2020 e degli interventi previsti per il Patto della Puglia? Si tratta di interventi per la sicurezza del sistema ferroviario per 20 milioni; messa in sicurezza della linea ferroviaria Andria-Corato e Barletta-Andria per 40 milioni; miglioramento della sicurezza delle linee ferroviarie binario unico e ferrovie concesse per 50 milioni.

Sempre da organi di stampa ho appreso che la Regione, per accedere a questi fondi, avrebbe dovuto presentare entro il 30 giugno 2017 un Piano operativo di investimenti, richiesto anche da me tramite PEC, sottoscrivendo poi un accordo con il Ministero e il gestore delle Reti ferroviarie per la realizzazione degli investimenti.

Dal riscontro che ho avuto dall'assessore Nunziante a questa mia richiesta ho appreso che è stata prevista l'installazione del Sistema di controllo marcia treno da Bari a Ruvo, da Fesca-San Girolamo a Cecilia e da Barletta a Andria. Ci sono stati rilievi da parte del Ministero in merito al Piano operativo di investimenti presentato? Qual è la tempistica di completamento di questi lavori? C'è una sovrapposizione di fondi, tra quelli nazionali, gli FSC e i FESR europei, per l'adozione del sistema di controllo da Bari a Ruvo? Sono risposte che non abbiamo ancora avuto.

Veniamo ora alla gestione del servizio dal giorno successivo alla tragedia fino ai giorni nostri. Per descriverlo posso usare una sola parola: indecente. Perché dico così? Sempre più corse ferroviarie e automobilistiche sono state soppresse, costringendo tutti i pendolari ad alzarsi da una a due ore prima solo per sperare di trovare un posto a sedere, previa lotta fisica tra i pendolari, a causa del numero insufficiente di autobus. Si aggiungono ritardi continui dei mezzi e tempo di percorrenza elevato. Va a finire che si spende più tempo per viaggiare che per lavorare o studiare.

In questi giorni di pioggia, inoltre, ho ricevuto diversi video di autobus dal cui tetto filtrava acqua, impregnando i sedili, e di gente

che scendeva bagnata fradicia. Dopo un anno sembra che nessuno, tranne noi, si sia accorto del disagio che provano i pendolari ogni giorno a causa dei veri e propri viaggi della speranza, con autobus e treni stracolmi. A volte i capistazione sono addirittura costretti a far scendere i viaggiatori per far partire i mezzi.

Non solo, anche i lavoratori delle biglietterie di Corato e di Andria facenti parte della cooperativa faticano a portare a casa uno stipendio a fine mese a causa del basso numero di biglietti venduti, perché la qualità dei servizi è scadente e costringe i pendolari a viaggiare o con auto privata o con altri gestori.

Di questo ci vogliamo preoccupare? È per questo che, oltre alle mie numerose segnalazioni, ho presentato un emendamento che destina 100.000 euro per il trasporto pubblico per la tratta Spinazzola-Minervino Bari, non ancora utilizzati purtroppo, da luglio, e ho promosso una petizione sottoscritta da 2.000 cittadini per richiedere un degno servizio di trasporto pubblico, con proposte ben precise dai pendolari.

Caro Presidente Emiliano, che non c'è, e caro assessore Nunziante, vi affido queste firme, queste 2.000 firme, che richiedono una cosa molto semplice: sicurezza e garanzia del servizio pubblico attraverso un adeguato numero di mezzi, aumentando le corse, sia ferroviarie, sia automobilistiche, nelle tratte di maggiore affluenza e accelerando l'iter perché quei soldi che sono stati stanziati, i famosissimi 100.000 euro, vengano finalmente utilizzati.

Le porto sia le firme e la petizione, sia un ordine del giorno, che presento, che riprende le richieste dei pendolari.

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

ZULLO. Signor Presidente, colleghi consiglieri, assessore, abbiamo vissuto una giornata tragica, un incidente che mai avremmo voluto potesse accadere. La sua relazione, per

la quale il mio Gruppo la ringrazia in merito ai dati che ci espone, ci dà l'idea che la consapevolezza dell'investimento sulla sicurezza dei trasporti è migliorata e si è rafforzata in questa nostra Regione. Questo è un dato molto, molto positivo.

È evidente che abbiamo bisogno di investimenti. Abbiamo bisogno di investimenti sia sulle infrastrutture, sia sui mezzi di trasporto, oltre che sulla formazione delle risorse umane. Su questo, da quello che mi è dato leggere e da ciò che ho ascoltato mentre illustrava la sua relazione, Presidente, sono confortato, nel senso che sicuramente questa consapevolezza e quest'attenzione verso il tema della sicurezza dei trasporti sono ormai parte integrante dei contenuti di questa Regione.

Voglio porre all'attenzione, forse anche andando fuori tema, ma non mi sembra, anche quella che deve essere la qualità del servizio rispetto alla sicurezza.

Assessore, stiamo rivoluzionando i sistemi dei servizi pubblici. Mi riferisco, per esempio, al servizio sanitario, in cui convertiamo delle strutture ospedaliere, attiviamo un'altra tipologia di struttura che tende a potenziare la medicina territoriale, andiamo incontro alla necessità dell'integrazione sociosanitaria tra Comuni e ASL all'interno dei Piani di zona, i quali ridefiniscono i collegamenti tra i territori e molto spesso non sono previsti nei Piani di trasporto.

Abbiamo dei Piani di trasporto rigidi, che non si adattano flessibilmente a queste trasformazioni flessibili che stiamo vivendo. Abbiamo un sistema scolastico che si regge sempre più sull'autonomia delle Istituzioni scolastiche, autonomia fondata soprattutto sul numero degli iscritti che varia da anno ad anno. Molto spesso anche il sistema dei collegamenti trasportistici non va incontro a questi cambiamenti, che sono veloci e che di anno in anno ci pongono di fronte a esigenze differenti.

Andiamo incontro a Matera, Città della cultura 2019. Credo – gliene ho dato un

esempio stamattina, in una chiacchierata che abbiamo fatto a quattr'occhi – che il nostro sistema dei trasporti, con il nostro Piano dei trasporti, non sia adeguato per le coincidenze opportune per poter portare la gente di Puglia verso Matera, Città della Cultura 2019, che tanto può dare in termini di arricchimento culturale alla gente di Puglia.

Abbiamo molto spesso tra di noi, in Consiglio, dibattuto sul rafforzamento degli aeroporti di Puglia. Io credo che vadano rafforzati i collegamenti tra i territori e gli aeroporti e tra gli aeroporti tra loro. Credo sia indispensabile.

Assessore, non so quanto sia competenza della Regione, ma ritengo che quello che si è verificato ieri nell'area metropolitana di Bari – ripeto, non so se la competenza sia della Regione o della Città Metropolitana – sia molto grave. Le competenze sono interconnesse, a mio modo di vedere, tra i diversi livelli istituzionali.

Ieri è successo un fatto molto grave sul piano etico: è ripresa l'attività scolastica e nel territorio della Città Metropolitana non c'è stato il servizio di trasporto per i disabili, che sono rimasti a casa. Si tratta di una cosa molto grave.

Il problema è – su questo sono, a nome del Gruppo, anche felicemente impressionato dalla sua relazione di oggi – è, sì, di investimenti, ma è anche di attenzione per capire come andare incontro a trasformazioni molto veloci, che molto spesso attengono a una necessità, quella di razionalizzare la spesa e di efficientare i servizi. Si tratta di trovare un miglior equilibrio tra un'economicità di spesa e una maggiore efficienza ed efficacia dei servizi pubblici. Questo presuppone una flessibilità anche dei Piani di trasporto, che non possono essere rigidi.

Pertanto, mi affido a lei, assessore, affinché, se condivide questo mio pensiero, che è il pensiero del Gruppo, possa trasferire alla parte operativa, dirigenti e aziende che collaborano poi con la Regione, anche questa pos-

sibilità di una flessibilità che sia istantanea per rispondere prontamente a nuove esigenze della nostra collettività.

Si tratta di nuove esigenze di trasporto pubblico, che – ripeto – sono dipendenti dalle nostre scelte, non dalla volontà della collettività. Dipendono da nostre scelte di riorganizzare il servizio sanitario, da scelte delle Istituzioni scolastiche di riorganizzare l'offerta didattica e l'offerta formativa negli istituti. Sono scelte che provengono dall'alto e che ci danno la fortuna, nel nostro territorio contiguo, di avere Matera Città capitale della cultura 2019. Sono opportunità per la gente di Puglia, verso la quale noi dobbiamo sforzarci di fare in modo che possa cogliere in pieno queste opportunità.

Questo è il discorso che il mio Gruppo le rassegna, nella speranza che lei lo possa condividere, che ne possa far tesoro e che possa adoperarsi affinché sia messo in atto per una più sicura, ma anche più funzionale, mobilità pubblica per la nostra collettività.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LOIZZO

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

DAMASCELLI. Signor Presidente, io non ho relazioni preparate, assessore, perché il tema dei trasporti è un argomento che ogni consigliere deve conoscere a menadito. Era giusto, inoltre, ascoltare prima le sue considerazioni in qualità di esponente del Governo regionale per il lavoro che sta facendo e sta programmando.

Oggi affrontiamo un problema fondamentale per l'intero Paese e, quindi, importantissimo anche per la nostra regione. Sappiamo, però, che la Puglia ha delle gravi criticità, delle manchevolezze dovute anche all'inerzia di chi in questi ultimi anni l'ha governata.

A prescindere da questo, vogliamo che ognuno di noi faccia la propria parte affinché

si risolvano tante criticità del trasporto pubblico locale della regione Puglia. Sono tanti gli scandali e le brutte figure che questa Regione ha fatto a causa dell'argomento dei trasporti, a cominciare dagli ultimi eventi delle FSE, in cui addirittura i treni in Puglia deragliano, una situazione veramente di cui rabbrivire, che ci fa ritornare forse ai tempi del *Far West*, indietro di tantissimi anni. Sono cose che non possono e non devono mai più accadere, riportate anche dalla cronaca nazionale.

La Puglia piange ancora il tragico evento del luglio dello scorso anno, quell'incidente nella tratta Corato-Andria, verso cui tutti abbiamo assunto, assessore, un atteggiamento di responsabilità. Nessuno si è permesso di strumentalizzare nel modo più assoluto un evento tanto tragico, che ha ferito ognuno di noi e ha colpito al cuore ogni pugliese. Dobbiamo imparare la lezione, però, e dobbiamo anche ripartire dagli errori per migliorare il sistema dei trasporti pubblici pugliesi, che oggi languono, il che è vero.

Quando si parla di sicurezza ferroviaria, che deve essere il primo argomento, occorre tenere presente che garantire sicurezza ferroviaria significa rendere le linee sicure con nuovi sistemi di sicurezza, come l'SCMT, con convogli tecnologicamente all'avanguardia. Fondamentalmente, però, si parla di infrastrutture.

Lei ha fatto un'elencazione di lavori che saranno svolti. Noi su questo aspetto saremo molto, molto vigili. Devo dirle, però, con tutta sincerità, che – lei lo sa –, quando un problema viene affrontato e risolto, io sono il primo a renderne pubblico il merito e anche a ringraziare. L'ho fatto anche con lei per alcuni casi che insieme abbiamo risolto per la nostra collettività. Penso al caso del disagio nelle tratte del nord barese, risolto adesso dopo un'audizione che facemmo in Commissione con Ferrotramviaria e una delegazione di pendolari.

Tuttavia, oggi, con grande rammarico, as-

sessore, devo farle rilevare che nella sua relazione non vi è un minimo riferimento a un caso che le ho ampiamente esposto e per cui si è tenuto un incontro. In questo lei è stato solerte e anche prontamente disponibile. Riconosco il merito ai miei interlocutori, al di là dell'appartenenza, quando c'è un impegno. Lei è stato solerte nel convocare subito un incontro su un problema che io ho sottoposto a nome di un'intera comunità.

Mi riferisco alla questione del sottopasso Bitonto-Santo Spirito, un passaggio a livello teatro di infiniti, tragici incidenti mortali, con diversi decessi. Ho sottoposto a lei questa problematica e c'è stato subito un incontro con l'Amministrazione comunale e con i vertici di Ferrotramviaria.

Si è prospettata, però, una soluzione che non è fattibile, perché i fondi messi a disposizione dalla Regione potevano prevedere solo quella soluzione. Non ci vuole una laurea in ingegneria per capire, però, che non è fattibile. A fronte di tutti questi importi citati nella relazione, come si fa a non prevedere un importo adeguato per una situazione gravissima? Non stiamo a elencare i decessi continui. Questo punto non è citato nella relazione.

Mi aspettavo che, dopo una riunione che si è tenuta soltanto tre mesi fa – non tre anni fa, assessore – lei fornisse delle risposte non soltanto a un consigliere regionale che con atteggiamenti collaborativi e costruttivi ha posto un problema, ma a una comunità, quella dei cittadini di Bitonto, di Palo del Colle, di Grumo, di Bitetto, di un comprensorio di non meno di 300.000 abitanti, che, soprattutto nei periodi estivi, percorre proprio quel tratto di strada.

Avevo auspicato un suo forte impegno. Quell'opera bisogna farla a tutti i costi. Bisogna fare il sottopassaggio. Non si può fare una strada parallela. Finita quella riunione, assessore, sono andato sul posto. Non sono un tecnico. Ho fatto delle fotografie. Le ho sul mio telefonino. Sono andato nelle campagne, mi sono reso conto della situazione e ho fatto an-

che il calcolo del percorso che un automobilista dovrebbe percorrere per raggiungere la strada. Non è una situazione alternativa fattibile.

Poiché si tratta di una questione che va avanti da decenni, osservo che oggi una comunità, un intero territorio, anche tramite un suo rappresentante – sento il dovere di rappresentare una comunità in quest'Assise – deve porre questa problematica. Le chiedo, quindi, adesso, pubblicamente, una risposta e un impegno nel prevedere le somme adeguate per risolvere questo problema una volta per tutte.

Glielo chiedo in toni veramente costruttivi. Lei è il primo che abbia interesse, perché viene anche lei da quel territorio, affinché questa problematica sia risolta. Ci sono le possibilità. L'ha detto lei. Oggi lo dice nella sua relazione e indica persino le date.

A noi fa piacere che ci siano delle date, che ci sia un cronoprogramma, seppur di massima. Su questo saremo vigili. Controlleremo lo stato di avanzamento di ciò che avete scritto, non perché vogliamo essere di fastidio a qualcuno, ma perché ci teniamo che gli interventi scritti vengano realmente realizzati.

Non chiediamo di fare cose irrealizzabili. Faremmo demagogia in quest'Aula, il che non sarebbe opportuno. Chiediamo che quello che realmente si può fare, limitatamente agli importi che sono stati stanziati, si faccia. In questo siamo anche pronti a lavorare insieme e a collaborare. Siamo qui e dobbiamo fornire risposte alla nostra comunità.

C'è anche una mozione depositata, che lei ha anche letto. Chiediamo che sia risolto il problema del passaggio a livello sulla Bitonto-Santo Spirito, uscendo da Bitonto per Santo Spirito, che non è frequentato solo dai bitontini, ma anche dall'*hinterland* interno che attraversa la città di Bitonto per raggiungere la località di Santo Spirito e la 16-bis, ossia altre località, sia nel periodo estivo, sia nel periodo non estivo. Sappiamo che la 16-bis è un'arteria di comunicazione importantissima.

Quanto alla questione delle infrastrutture,

voglio anche farle rilevare, assessore, che chi vi parla, in Commissione Trasporti, all'epoca dell'assessorato Giannini, quando fu presentato il Piano regionale, aveva riscontrato la possibilità di rendere quel tratto della strada provinciale 231 – parliamo adesso di trasporto su gomma e su strada – che va da Bitonto a Modugno l'unico tratto ad altissima intensità di insediamenti industriali.

È lì che inizia la zona industriale di Bari, capoluogo di regione. Quel tratto tra Bitonto e Modugno è l'unico tratto oggi ancora a due corsie e non a quattro corsie con lo spartitraffico, anche quello teatro di tragici eventi. Proprio qualche anno fa c'è stato il decesso di un dipendente pubblico della società partecipata dal Comune di Bitonto, che ha sede sull'ex strada provinciale 231. Il mezzo che svolgeva un servizio pubblico alla comunità, purtroppo, in un incidente ha fatto perdere la vita a un dipendente di quella società pubblica, l'ASV. Così come in quel caso si verificano continui incidenti, perché ci sono gli affacci delle industrie e delle aziende, che rendono pericolosissimo, per il traffico veicolare intenso, quel tratto di strada.

Sul Piano, assessore, votai a favore in Commissione. C'era l'assessore Giannini. Io votai a favore. Perché? Perché raccolsi un aspetto molto positivo. Quando si tratta di fornire un contributo per risolvere un problema, anche se sono un componente dell'opposizione, sento di votare a favore, perché seguo prima di tutto il mio cervello, oltre che il mio cuore, quando esprimo un voto.

In quel caso riscontrai che era previsto un intervento che avrebbe dovuto svolgere l'ANAS. Ho fatto degli accertamenti all'ANAS e parrebbe che non sia stata incaricata. Le chiedo, quindi – questo è un altro aspetto importante –, di intervenire anche su questo argomento, ossia sul tratto della strada provinciale 231, ex strada statale 98, compreso tra Bitonto e Modugno, perché da Modugno in poi diventa nuovamente a quattro corsie con spartitraffico.

Parlando del trasporto su gomma e, quindi, degli autobus, mi permetto soltanto di ricordare, ma questo lei l'ha fatto già suo, così come lo fece già suo il suo predecessore, il problema relativo all'abbattimento delle barriere architettoniche. Ho visto che è inserito.

Ho ricevuto tante segnalazioni, su tutti i bus. Chi per un motivo, chi per un altro, chi per minore abilità, chi perché magari ha difficoltà nella deambulazione, per motivi di salute, per motivi anche di anzianità, tutti hanno il diritto alla mobilità. Chiedo che tutti gli autobus vedano definitivamente abbattute le barriere architettoniche.

Inoltre, volevo farle rilevare – lei era presente e devo dire che offrì anche in quell'occasione la sua disponibilità a ragionare sul caso – il problema del trasporto pubblico su gomma nel capoluogo di regione. Mi riferisco all'annosa questione dell'AMTAB e della mancata sicurezza dei passeggeri, degli autisti e dei controllori, sempre più aggrediti, purtroppo, da malfattori o delinquenti che creano disagio ai cittadini baresi, ma non solo. L'AMTAB è utilizzata come mezzo di trasporto anche da chi arriva a Bari per poi spostarsi all'interno del capoluogo di regione. Penso che i cittadini, i passeggeri, gli automobilisti, i controllori e gli operatori tutti, compresi gli autisti, abbiano diritto a una maggiore sicurezza.

Lei ha detto che gli autobus in media hanno una vita di sedici anni, che vuole ridurre a dieci. Benissimo, condivido alcuni aspetti della sua relazione, perché in effetti va a migliorare le cose. La Regione, però, trasferisce all'AMTAB circa 27.412.000 euro all'anno per il trasporto pubblico qui a Bari. L'età media dei bus, però, è di ventidue anni. Sono mezzi che versano in condizioni pietose e assicurano un servizio di qualità scadente, senza che si veda il Comune di Bari ancora impegnato nel risolvere il problema della sicurezza dei cittadini.

Naturalmente, questo scoraggia l'utilizzo del mezzo pubblico che noi, invece, dovrem-

mo incentivare. Anche su questo aspetto penso sia fondamentale intervenire.

Come dicevo in apertura, è importante questo confronto, perché il trasporto è uno degli argomenti fondamentali per tutto il Paese. È fondamentale come lo sono la sanità e l'agricoltura. I trasporti sono importantissimi. Confido in un suo impegno serio e concreto sulle questioni che ho sollevato quest'oggi in Aula, perché penso siano fondamentali.

Non lo penso io. Lo pensano la collettività e la comunità. I nostri cittadini ritengono che siano fondamentali tali interventi. Poiché è passato fin troppo tempo e i cittadini hanno avuto veramente tanta pazienza, su questo sarò incalzante più che mai, perché è un diritto che essi hanno. Noi dobbiamo in ogni modo cercare di risolvere questa problematica.

Ci sono le possibilità – lei l'ha detto – e ci sono i soldi. La possibilità di mettere in sicurezza determinate situazioni esiste. Facciamolo, dunque, e concretizziamo questi interventi. Noi saremo propositivi e collaborativi, ma saremo anche vigili e incalzanti, nell'interesse soltanto, assessore, del bene pubblico.

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

ZINNI. Signor Presidente, colleghi, svolgo un intervento *flash* per alcune precisazioni che mi sembra doveroso porgere a quest'Assise.

Ringrazio l'assessore Nunziante e il suo predecessore, collega consigliere Giannini, per l'instancabile lavoro che in questi anni hanno fatto in questa materia davvero complessa. Ringrazio anche l'assessore Nunziante, per un altro motivo: con estrema puntualità ha voluto fornire a tutti i consiglieri del Consiglio regionale una relazione dettagliata in materia, che penso possa e debba essere oggetto di approfondimento e di eventuali nuove puntate su questo tema, che è un tema annoso e complicato.

Confesso a me stesso, prima che ai colle-

ghi, un po' di disagio nell'avvertire una certa sicumera che impregna gli interventi dei consiglieri in questo contesto. Tali consiglieri con molta tranquillità e *nonchalance* attribuiscono patenti che abbracciano l'intero scibile umano, su questioni relative alla percorribilità, fattibilità e costituzionalità.

Quando ascolto molti colleghi qui, mi sento completamente inadeguato, perché credo che l'approccio alle situazioni dovrebbe essere molto più umile e approfondito. C'è gente che per una vita studia e si avvicina a queste tematiche in maniera molto cauta. Noi invece qui tracciamo giudizi sul fatto che un progetto va bene o che una legge è costituzionale come se fossimo detentori della verità. Credo che, invece, siamo, al limite, umili servitori della verità, se ne abbiamo la forza e il coraggio.

Entro nel merito. La vicenda del 12 luglio 2016 è una vicenda tragica. Sono convinto, come ha detto il collega Damascelli, che qui dentro, per fortuna, non siano state fatte né speculazioni, né strumentalizzazioni, il che fa onore a tutti.

Credo, però, che quella vicenda abbia segnato tanto profondamente non solo la nostra terra, perché si è svolta nel territorio della mia comunità, non solo l'intera Puglia, ma anche tutto il sistema dei trasporti locali, tant'è vero che, dopo quel tragico evento, un intero sistema è stato rivisto dal Ministro Delrio e da tutta la struttura ministeriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

C'erano delle questioni che – ahimè – all'italiana, tragicamente vengono fuori, purtroppo, per paradosso, grazie a una disgrazia. Quella disgrazia è stata foriera di una serie di accorgimenti che probabilmente servono o serviranno a evitarne altre.

Ciò posto, credo, però, che il nostro compito in quest'Assise, se chiediamo un Consiglio monotematico sulla situazione dei trasporti pubblici locali, sia di ergerci a fare quello che ci compete fare, ossia i legislatori e non coloro che provano a fare le indagini, perché a ciò è preposto un organo dello Stato che si chia-

ma magistratura. Né dobbiamo sovrapporci a compiti che non ci appartengono, come quello di giudicare la bontà di progetti, quanto piuttosto dobbiamo verificare se le cose che si possono fare vengono fatte e come vengono fatte.

È chiaro che la relazione dell'assessore in questo contesto è molto doviziosa. Si spinge – e lui sa bene, essendo un uomo delle Istituzioni da sempre, che questa è un'arma che si può ritorcere contro di lui – a indicare date e un cronoprogramma, come è stato riconosciuto anche dal consigliere Zullo e dal consigliere Damascelli, che domani potrebbero inchiodarlo a delle responsabilità. Tuttavia, lui lo fa, e lo fa con assoluta coscienza della gravità del compito che si assume.

Questo significa che siamo di fronte a una Regione che ha senso di responsabilità in questo contesto. I Piani non vanno assolutamente confusi. I disagi che i pendolari a cui si riferisce la collega Di Bari, specialmente di quelli della tratta di Andria e di Corato, vivono dal giorno dopo quella immane tragedia sono reali. Sono una questione che ha una sua drammaticità.

I disservizi seguiti a quell'evento sono sotto gli occhi di tutti. Sarebbe troppo facile, però, trovare a quei disservizi e a quei disagi un capro espiatorio.

Bisogna analizzare le responsabilità e soprattutto provare a fare un'operazione diversa: occorre trovare dei rimedi possibili, tenendo conto che quella tratta, come tutti sappiamo – forse non tutti i cittadini vengono messi a conoscenza di questo – ancora oggi si trova, quanto all'esercizio, sotto sequestro e che, quindi, non è possibile ripristinarla.

Organizzare un trasporto sostitutivo su gomma, lo sappiamo tutti, è un'opera non solo non facile. Per ovvi motivi il trasporto su gomma ha dei ritardi che, invece, il trasporto ferroviario non accumula, perché la civiltà dei nostri Comuni nei quali i pullman sostitutivi sono costretti a entrare per prendere a bordo l'utenza è tutt'altro che elevata. Ne consegue-

no intralci, traffico che non scorre, semafori che non funzionano, macchine parcheggiate in doppia fila. Credo che tutto questo sia assolutamente incongruo addebitarlo a chiunque, meno che meno alla Regione Puglia.

Credo anche che sia un tentativo non percorribile quello di sovrapporre il piano dell'indagine penale sulle responsabilità di quel tragico evento al piano civilistico del rapporto del contratto di servizio tra la Regione Puglia e la società che esercisce quel servizio, perché i due piani non sono sovrapponibili. A parte il fatto che siamo ancora in una fase di conclusione delle indagini di richiesta di rinvio a giudizio, il che non significa ancora niente dal punto di vista del giudizio penale, quand'anche queste responsabilità fossero accertate, bisognerebbe vedere la ricaduta di quelle responsabilità sul piano civilistico.

Ricordo a me stesso e a tutti che proprio dalle risultanze di quell'indagine e dalla richiesta di rinvio a giudizio esce con molta nettezza il fatto che la Regione Puglia non ha alcuna responsabilità in quell'evento e che da quella richiesta di rinvio a giudizio nessuno, né della struttura tecnica, né tantomeno della struttura politica della Regione Puglia, è incorso in responsabilità. Ritengo che questo sia un merito di tutta l'Istituzione Regione e non della maggioranza o dell'opposizione. È un merito di cui dovremmo menar vanto, trattandosi sempre di un evento tragico, la cui tragicità non sfugge a nessuno.

Credo sia importante, in questo contesto, fare quello che l'assessore Nunziante e l'assessore Giannini prima hanno fatto, ossia provare a trovare le soluzioni che, all'interno di una situazione complessiva di disagio, riescano a ridurre tale disagio. Risolverlo, allo stato, non è possibile. Ritornare alla situazione *quo ante* non è possibile, in quanto la bacchetta magica, purtroppo, agli uomini è stata tolta. Dopo il Mago Merlino non mi risulta che molti altri ne siano entrati in possesso.

Lo sforzo che deve essere fatto – per quanto mi consta personalmente l'assessore Nun-

ziente si è sempre reso disponibile in questo senso – è di risolvere, nei limiti del possibile, quei disagi, di attenuarli, di cercare di venire incontro all'utenza, che ha i suoi sacrosanti diritti e che può, a giusta ragione, lamentarsi di quei disagi. Bisogna avere il senso di responsabilità di raccontare le cose come stanno e non come vorremmo che fossero nel migliore dei mondi possibili.

Come ultima annotazione, credo sommessamente che non si possa parlare di una sovrapposizione tra il piano delle indagini e della conclusione delle indagini e una revoca di un contratto di servizi che ha una sua consistenza economico-patrimoniale notevole e che – lo ricordo a me stesso, per non saper molto di diritto, ma qualcosa sì – può esporre, laddove il profilo della risoluzione per inadempimento (di questo si dovrebbe trattare) fosse non acclarata, a un risarcimento dei danni a chi revoca senza un legittimo titolo un contratto di servizio che costa diversi milioni di euro.

Qual è l'alternativa? Starsene con le mani in mano? Assolutamente no. L'alternativa è vigilare sull'osservanza di quel contratto, verificare se ci sono inadempienze e, se ci sono, farle valere nelle sedi opportune – siamo in uno Stato di diritto e non possiamo farci giustizia da soli, come nel *Far West* – e, soprattutto alla luce delle eventuali acclarate e definitive responsabilità penali, verificare se tali responsabilità possano dar luogo a profili di risoluzione per inadempimento di quel contratto.

Lo so, questo significa tempo. Purtroppo, non siamo nello Stato del Bengodi. Siamo in uno Stato di diritto, con i suoi tempi, i suoi modi e le sue procedure, ma anche le sue garanzie, che vanno osservate nell'interesse di tutti, magari anche di quelle persone, di quelle società o di quelle Istituzioni che non ci sono proprio simpatiche e che non hanno fatto nulla per meritare la mia simpatia.

Per essere molto chiari, io non ho in grande simpatia la gestione *post-tragedia* che è stata

operata dalla società che esercisce quel servizio. Ciononostante, non posso esimermi dal dire che le procedure che vanno seguite sono le procedure di legge, le procedure che lo Stato di diritto prevede e che, laddove queste procedure dovessero portare a un acclaramento di responsabilità – ripeto – e a una sovrapposizione di quelle responsabilità penali sul piano civilistico, allora sì bisognerebbe muoversi. Nell'attesa, dobbiamo fare il meglio possibile, perché l'ottimo, come insegnano i teologi della morale, molto spesso è nemico del bene.

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

GIANNINI. Signor Presidente, il mio sarà un intervento teso a fornire un contributo di conoscenza del sistema trasportistico pugliese. Dalle parole che ho sentito mi rendo conto, per mia responsabilità da quando ho rivestito la carica assessorile, che molte cose non sono entrate nel patrimonio cognitivo dei consiglieri regionali proprio dal punto di vista dell'organizzazione del servizio, oltre che delle responsabilità che gravano in capo alla Regione.

Mi dovette consentire di tediarmi un poco, perché ero convinto che il Piano di attuazione del Piano regionale dei trasporti fosse noto a tutti. Non è così. Mi rendo conto che non è così, ragion per cui cominciamo da quello.

Quando si ha la responsabilità di governo, si deve affrontare anche un tema delicatissimo come quello della mobilità. Ha ragione il collega Damascelli: è un diritto costituzionale, da cui dipendono il diritto allo studio, il diritto al lavoro, il diritto a curarsi, il diritto alle relazioni parentali e amicali.

È un diritto fondamentale che viene finanziato dallo Stato con 4,9 miliardi, a fronte di un fabbisogno di 6,5 miliardi. Si tratta, quindi, di un diritto fondamentale che ha un *gap* di 1,6 miliardi che viene fornito e viene messo a disposizione dai bilanci regionali.

Si comincia a ragionare: che cosa si vuole realizzare con questa somma? Che cosa fa il Piano di attuazione del Piano regionale dei trasporti? Definisce il sistema attraverso il quale viene garantita la mobilità a tutti i cittadini, ricorrendo a dei principi quali l'interoperabilità, l'interconnessione, l'intermodalità, la sicurezza e la qualità dei servizi.

Poi c'è il Piano triennale dei servizi, un Piano con il quale la Regione definisce i servizi minimi, quelli che debbono essere garantiti per forza. Come viene organizzato? Qual è l'autorità che deve occuparsi della gestione e dell'attuazione di questo Piano? Sono i bacini, che coincidono con i territori delle Province. Il governo di questi bacini è in capo alle Province e alla Città Metropolitana, che hanno l'onere di organizzare il servizio sul territorio.

Dunque, la Regione Puglia non ha l'obbligo, o non è nelle sue responsabilità, di provvedere all'organizzazione materiale del servizio, ma alla programmazione di carattere generale nell'ambito della quale si inserisce l'organizzazione dettata, come è giusto, dai territori, per un concetto di immediatezza di conoscenza del territorio stesso e delle sue esigenze.

Siamo in attesa che le Province e la Città Metropolitana di Bari forniscano alla Regione i loro Piani di bacino, per l'elaborazione dei quali – mi sia consentito sottolinearlo – hanno ottenuto anche un contributo, se non sbaglio, di 40.000 euro. Tali Enti non hanno ancora provveduto a questa incombenza, mettendo la Regione nella condizione, se essi non provvedono subito mentre si avvicina ancora di più la scadenza del 30 giugno per la celebrazione della gara, di individuare i servizi minimi. Sulla base di quei servizi minimi saranno celebrate le gare, una per bacino, per evitare un sistema monopolistico che avrebbe dettato poi le condizioni alla Regione Puglia.

Il servizio è impostato in questa maniera. Quello su ferro è impostato sulla base di contratti di servizio stipulati dalla Regione con i concessionari del servizio, contratti che, natu-

ralmente, sono ancora in corso e che saranno modificati non appena se ne concretizzerà la scadenza.

Cominciamo a fare alcune considerazioni. Chi si appropria a questo sistema – mi dispiace, consigliera Di Bari, glielo devo dire – non può farlo con il piglio con il quale lo fa la collega. Denunciare le carenze e le lacune senza sapere e senza rendersi conto da dove siamo partiti e da ciò che è successo significa fare un'operazione scorretta, che strumentalizza la rabbia e il dissenso dell'utenza per fini diversi da quelli che animano il proposito di chi sta parlando e di chi siede tra quei banchi di risolvere il problema.

Io sono arrivato in Regione nel 2013 e facevo altro. Quando sono arrivato in Regione, mi sono trovato immediatamente, dopo un mese, un problema immenso: una sentenza del Consiglio di Stato che condannava la Regione Puglia a pagare delle somme in favore delle Ferrovie Sud-Est per adeguamento del corrispettivo. La richiesta era di 156 milioni.

Noi siamo stati capaci di resistere e di pagare il giusto, il dovuto, ossia 72 milioni, a una società (state vedendo tutti che cos'era, ma molti in quest'Aula la conoscevano prima) che aveva una linea ferroviaria completamente funzionante, ma – adesso lo sappiamo – certamente non sicura.

Che cosa abbiamo fatto? Rispondo a una sua domanda, consigliera. Risponderò solo alle domande che riguardano il periodo in cui sono stato io assessore. Poi, per una questione di correttezza, sarà l'assessore Nunziante a fornire le altre risposte.

Quando abbiamo verificato, anche qui non da soli, ma con i sindacati, gli operatori e i consiglieri regionali del territorio che erano interessati, quando abbiamo valutato e verificato che rischiavamo di perdere 145 milioni dei 180 milioni previsti per il grande progetto da Bari a Barletta, per non perdere quelle risorse, abbiamo riprogrammato. Quella delibera di Giunta non è, quindi, un atto negativo, ma un atto che ha salvato delle risorse per la

Regione, che sono state destinate per 83 milioni a interventi di messa in sicurezza della rete ferroviaria.

Quando la Regione individua l'opera da realizzare, assegna le risorse. La verifica e il controllo sul progetto e sulla realizzazione delle opere in tema di sicurezza della circolazione ferroviaria restavano in capo a USTIF e ANSF, oggi solamente ad ANSF dopo il tragico episodio di Andria, che vi prego, per favore, di rilevare, per una questione di rispetto nei confronti delle vittime e dei loro parenti, non appartiene solo a qualcuno, ma appartiene a tutti. Quello che ha provato lei, consiglieria, l'abbiamo provato tutti nell'immediatezza di quel tragico incidente.

Ci siamo avviati sul percorso della realizzazione della messa in sicurezza della rete ferroviaria per 1.500 chilometri. Di sicurezza ferroviaria in Italia si parla dal 1980, con una serie di proroghe e di rinvii adottati dal legislatore nazionale. È vero, e io non faccio fatica a dirlo, che il blocco telefonico probabilmente era uno strumento obsoleto. È pur sempre, però, uno strumento legale riconosciuto dalla legge italiana e, quindi, adottato dai concessionari del servizio, non solo in Puglia, ma in tutto il territorio nazionale.

L'episodio, purtroppo, ha determinato non solo la perdita di vite umane, ma anche altre conseguenze. Ha determinato l'adozione di provvedimenti, perché questo è un Paese strano, quando capita qualcosa, si stringe la vite e si dà un giro di vite, mai prima. Il provvedimento è che tutti i progetti che riguardano infrastrutture ferroviarie debbono passare per l'Agenzia nazionale della sicurezza ferroviaria.

Vi fornisco un dato. Su 41 progetti presentati solo 5 sono stati valutati dall'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria. Funziona così: si fa il progetto, si sottopone il progetto a un nucleo di valutazione indipendente, che lo assevera, dopodiché lo si invia all'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, che si pronuncia con i suoi tempi.

Si è, quindi, determinato un imbuto, perché tutti i progetti che si fanno in Italia arrivano lì, vengono convogliati lì. Pertanto, i tempi di valutazione dell'intervento e della sua realizzazione si allungano inevitabilmente, per responsabilità di nessuno.

Lei ha chiesto quali sono i Comuni che hanno ritardato la realizzazione del grande progetto entro il 31 dicembre 2015. L'abbiamo detto alla Procura della Repubblica. Alla Procura della Repubblica abbiamo consegnato un tabellone sul quale il sottoscritto, con i dirigenti dell'Assessorato, assegnava i tempi entro i quali dovevano essere fatti gli atti che competevano ai Comuni.

Purtroppo, anche in quel caso una serie di intoppi, pareri e ritardi nell'erogazione del parere e nell'adozione del provvedimento, nel 2013, a fine periodo di programmazione dei Fondi europei, ha fatto sì che solo 35 milioni si potessero trasformare in infrastruttura.

Abbiamo adottato quella decisione sacrosanta. La rivendico ancora. Diversamente, la Puglia avrebbe restituito 145 milioni all'Unione europea. Non solo, avrebbe dovuto restituire anche i 35 milioni, visto che l'opera non si completava.

Con riguardo alla manutenzione, solo nel 2015 il Governo italiano ha emanato un decreto legislativo che ha sancito l'obbligo della separazione del soggetto che gestisce l'infrastruttura dal soggetto che gestisce il servizio, ossia la separazione delle contabilità. L'obbligo della rendicontazione arriva dal 2016 con il decreto di attuazione di tale decreto legislativo.

Vengo alla procedura seguita per l'affidamento diretto del servizio per Trenitalia e poi, coerentemente, per gli altri concessionari. Sono d'accordo con le cose che ha detto il collega Zinni, che non ripeto, ma quella non è una procedura di affidamento diretto immediato. È una procedura prevista da un Regolamento europeo, il n. 1370/2007 – non si spazientisca, collega –, che consente una procedura particolare che può sfociare nell'affidamento diretto.

È una procedura a evidenza pubblica, che può sfociare, però, anche in una gara, sostanzialmente, se ci sono soggetti, oltre a quello che fa la proposta dell'affidamento diretto, interessati a gestire il servizio. Adesso vedremo che cosa succederà.

Che cosa determina questa procedura? Determina la possibilità di alzare la qualità del servizio, perché con quella procedura debbono cambiare le condizioni contrattuali e deve essere elevato lo standard qualitativo del servizio. Pertanto, l'utenza viaggerà in condizioni migliori di quelle attuali.

Che abbiamo fatto ancora? Abbiamo impostato tutta una politica finalizzata al rinnovo del parco rotabile. Il collega Damascelli è stato buono: ha detto che gli autobus di Bari hanno 22 anni in media, ma arrivano fino a 28. In quest'Aula abbiamo fatto discussioni sul fatto che volassero le portiere degli autobus, che si incendiassero gli autobus e che si fermassero i treni. Ebbene, avete sentito la relazione dell'assessore e avete sentito quanto abbiamo investito.

Non sono promesse, "vedremo" o "forse". No, sono somme, soldi disponibili per l'acquisto di treni nuovi e di autobus nuovi, anche extraurbani. Credo che entro la metà di quest'anno circoleranno circa 370-380 autobus nuovi.

Le chiedo scusa, Presidente, mi dia qualche altro minuto. Pensavo mi avesse sollecitato.

Dicevo che circoleranno sia autobus extraurbani nuovi, come oculatamente e opportunamente sottolineato dal collega Damascelli – è vero, fino ad oggi si viaggiava con autobus che non avevano le pedane per i soggetti diversamente abili, che hanno diritto anche loro, anzi soprattutto loro, alla mobilità –, sia autobus urbani nuovi. Sta per essere pubblicato un bando per l'acquisto di autobus urbani per 68 milioni di euro.

Stiamo vivendo, quindi, una fase di transizione e di difficoltà oggettive, con le Ferrovie Sud-Est, l'incidente, l'iradiddio di passaggi a

livello che non funzionano. Ci sono anche i soldi per intervenire ed eliminare i passaggi a livello, intervento che non può chiudersi così, con uno schiocco di dita. Ci vuole tempo.

Alla fine di questo percorso avremo un servizio di trasporto pubblico urbano in Puglia fortemente competitivo. So che qualcuno adesso magari sorriderà sarcasticamente, ma è vero e lo è già adesso. Il sistema di trasporto pubblico pugliese è già adesso competitivo. Si aggiungono alcune opere che si andranno a realizzare, come il grande progetto sulla Bari-Andria e la realizzazione e l'attuazione dell'accordo di programma tra Ferrovie Sud-Est ed RFI, che consentirà di sfruttare le interconnessioni tra le due linee e migliorerà la circolazione ferroviaria a tutto vantaggio dell'utenza, dei pendolari ma anche dei turisti.

Da ultimo, ha ragione il consigliere Zullo: quello che manca è la flessibilità, ma la flessibilità non può caratterizzare il Piano di attuazione del Piano regionale dei trasporti, perché non si può programmare di fare una data opera, poi forse un'altra e, se non serve, un'altra ancora.

La flessibilità deve caratterizzare i contratti di servizio. Bisogna dire ai concessionari che è arrivato il momento di rivisitare il sistema del servizio e di pensare, per esempio, che durante i periodi estivi i treni devono viaggiare anche di domenica perché c'è il turista, perché c'è chi vuole andare al mare o vuole raggiungere località turistiche senza utilizzare la macchina. Anche questo è uno strumento per ridurre e disincentivare l'utilizzo del mezzo privato e, quindi, migliorare la circolazione e la qualità dell'aria, perché si riducono le emissioni e tutte quelle cose che sappiamo.

Nelle procedure avviate dalla struttura tecnica dell'Assessorato questi concetti ci sono. Bisogna anche convincere i bacini, ma soprattutto i dirigenti scolastici, che prima dell'inizio dell'anno scolastico vanno concordati gli orari del servizio.

Chiudo con una considerazione. Il servizio si chiama "servizio di trasporto pubblico loca-

le” e deve soddisfare esigenze pubbliche generali. Non è un servizio che si può addomesticare o modificare a seconda della convenienza, della comodità o della necessità del singolo. Bisogna cambiare cultura. Bisogna cambiare stile di vita.

Non si può pretendere che l'autobus arrivi sotto il portone di casa propria. Non si può pretendere che l'autobus faccia un giro doppio perché a quell'ora uno esce di casa. Bisogna capire che il servizio deve rispondere a esigenze di carattere generale.

Soprattutto, se vogliamo far mantenere la caratteristica di servizio pubblico a un servizio tanto importante, dobbiamo renderci conto che ci vogliono soldi. In questo periodo, ovviamente, i soldi in Italia, come in altri Paesi, vista la crisi che stiamo vivendo, sono pochi. Con quelli che abbiamo – anche qui, riprendo un concetto che ha sottolineato il collega Zullo – dobbiamo fare di necessità virtù: razionalizzare la spesa ed evitare gli sprechi.

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

MARMO. Signor Presidente, userò i cinque minuti che restano al mio Gruppo per rassegnare brevissime e telegrafiche riflessioni sulla giornata di oggi.

Quella che sembrava una riunione monotematica del Consiglio regionale sulla questione del trasporto locale, oltre alle due relazioni, quella dell'assessore Nunziante e, successivamente, quella dell'ex assessore Gianini, si è rivelata, sì, una discussione in cui si è trattato di tutto ciò che riguarda il trasporto pubblico locale e dei vari aspetti connessi a questo, ma la relazione di chi ha chiesto questo Consiglio regionale monotematico si è concentrata su un unico aspetto, quello conseguente all'incidente del 12 luglio 2016.

Io sono dello stesso parere di chi ha sostenuto che di quell'incidente, sebbene sia passato un anno e mezzo circa, sia ancora prematuro discutere nel modo in cui abbiamo discusso

oggi di come si sia presentato l'argomento in quest'Aula.

Sappiamo bene che si sono concluse le indagini preliminari e che hanno prodotto il rinvio a giudizio di un determinato numero di soggetti. Credo sia stato di cattivo gusto replicare con piglio inquisitorio, anche in quest'Aula, sollevando una discussione sulle responsabilità di questo o di quell'altro.

È di cattivo gusto intervenire *a posteriori*, quando i fatti sono accaduti e il dramma ha coinvolto non solo persone di questa regione, ma Italiani anche di altre regioni. Si tratta di una questione che avrebbe dovuto essere trattata con la compostezza adeguata e che non avrebbe dovuto essere confusa con l'aggiunta casuale di alcune corse di pullman qui e là.

Io credo che la riflessione che avrebbe potuto fare questo Consiglio regionale avrebbe dovuto essere più complessiva, più generale, e che avrebbe dovuto riguardare il tema del trasporto pubblico locale, senza incentrarsi su una questione drammatica, che ha coinvolto le nostre vite e le vite di quante famiglie hanno subito quell'incidente.

Prima di quell'incidente sfido chiunque in quest'Aula a dire di aver avuto dubbi sulla qualità di quel servizio, sull'eccellenza di quelle carrozze, sull'innovazione che era stata introdotta su quella tratta. Sfido chiunque a dire che la Ferrotramviaria non fosse un fiore all'occhiello operante in questa regione dagli anni Cinquanta. La prima carrozza con trasporto persone fu quella inaugurata da Onofrio Jannuzzi, nostro senatore concittadino, e rappresenta un pezzo di storia di quella città. Sfido chiunque ad avere il coraggio, il giorno dopo l'incidente, di dire che tutto era una schifezza.

Non voglio prendere parte a questa divisione di responsabilità, in cui tutti i buoni sono da un lato, come chi accusa, e tutti i cattivi dall'altro. Né mi interessa, caro Presidente, caro assessore e assessore emerito ai trasporti, comprendere quale sia il Comune che ha commesso dei ritardi nelle procedure ammini-

strative. So dove vuole arrivare questa richiesta, lo so benissimo. Posso anche certificare per iscritto, però, che il Comune che si spera abbia provocato dei ritardi non è quello a cui sto pensando io, quello cioè a cui appartengo io.

Questo mostra l'ulteriore caduta di stile in questa vicenda e nella discussione che si è incentrata in questa seduta. Mi assumo la responsabilità: l'ho detto più volte; condivido quanto ha detto l'assessore Giannini, pur essendo egli di un altro schieramento, soggetto in passato a numerose mie interrogazioni. L'assessore può riconoscerlo o meno, ma se abbiamo salvato il finanziamento per il grande progetto, è stato grazie a un consigliere regionale che si accorgeva che nel 2013-2014 si andava a scadenza e che il grande progetto rischiava di essere vanificato.

È il sottoscritto che ha reperito la clausola comunitaria che consente, solo per i grandi progetti, di scavalcare le due programmazioni, 2007-2013 e 2014-2020, per mantenere in piedi tutto il finanziamento.

Ascrivo ciò alle sollecitazioni del sottoscritto all'assessore Giannini, che è stato immediatamente recettore di questa istanza per la costruzione della delibera, poi approvata dalla Commissione europea, del finanziamento a scavalco, grazie alla quale nulla è andato perso.

È chiaro che tutti vorremmo delle date più precise su come e quando la messa in sicurezza avvenga, operando in tempi rapidi, e su come e quando si completeranno quegli interventi, visto che ci approssimiamo, assessore, alla scadenza della seconda fase di programmazione, 2014-2020. Mancano soltanto altri due anni.

Presidente, non voglio dire altro perché mi rendo conto che abbiamo raggiunto i sette minuti del mio intervento. Aggiungo, però, che il tema da oggi al futuro non deve essere quello di implementare le corse dei bus o altre iniziative di questo genere. Dobbiamo continuare a essere attenti sulla questione per quello

che è successo adeguando i nostri comportamenti alla serietà di quello che è successo. Dobbiamo chiedere a tutte le autorità più celebrità nella risoluzione delle questioni.

Con la nuova normativa è l'Autorità nazionale a stabilire la congruità dei progetti per la messa in sicurezza? Credo che si debba insistere sul Ministero perché esprima il proprio parere sui progetti di messa in sicurezza. Non si può aspettare all'infinito. Questa è già una Nazione particolare, ma proprio particolare, una Nazione che teneva in piedi due Autorità per la sicurezza ferroviaria. Ci è voluto un grave incidente per trasferire tutto su un'unica Agenzia per la sicurezza.

Questa è la prima questione che dobbiamo porre all'attenzione del Governo centrale. Non è sufficiente sottoscrivere accordi di programma con il trasferimento di somme per la messa in sicurezza, quando quei progetti sono depositati a Roma e aspettano un riscontro.

In secondo luogo, sappiamo tutti che le indagini sono concluse e che ci sono stati rinvii a giudizio. La domanda che fa un comune cittadino, nonostante la gravità di quello che è successo e che ancora ci induce a riflettere sul danno che abbiamo ricevuto con la perdita di vite umane, è quando potrà riutilizzare un mezzo sicuro anche se a 50 chilometri all'ora. Questo a noi comuni mortali non è dato sapere.

Se le indagini sono concluse e ci sono stati rinvii a giudizio, se la Procura della Repubblica di Trani ha ricevuto anche il documento istruttorio dell'ANSF sull'incidente ferroviario ad Andria, se la Procura stessa ha effettuato l'ultima prova indiscutibile e non più ripetibile sul tratto Andria-Corato, se è vero – lo chiedo – che su quel tratto sono state autorizzate le riparazioni dei binari per cui il tratto appare oggi percorribile, perché mai oggi quel tratto non ritorna in esercizio con qualsiasi mezzo di sicurezza, anziché attardarci nel richiedere ulteriori corse di pullman, che hanno determinato una situazione assolutamente invivibile da parte di molti utenti cittadini che

gravitano su Bari? Queste sono le domande su come rimettere in moto la vita, garantendo quella vita, e sul perché oggi quella tratta sia ancora chiusa.

Chiediamo poi certezze sulle date, su quello che dovrà accadere e su come il grande progetto possa essere realizzato senza che scadano i termini della programmazione. Sappiamo bene che la programmazione scade nel 2020 e che la rendicontazione può avvenire dopo due anni, nel 2022. Probabilmente ce la potremmo fare.

Dobbiamo rimettere in vita ciò che è scomparso nelle persone, ossia la speranza. Le famiglie oggi piangono ancora le loro vittime mentre ancora il disagio lo provano tanti cittadini che non riescono più a circolare in un modo tranquillo, sereno e sicuro, perché con i pullman non aumenta la sicurezza.

Rispetto a questo noi confidiamo nei giudici che hanno il potere di esercitare la magistratura sugli eventi e ci dissociamo, invece, dai giudizi sommari che possono essere stati lanciati quest'oggi in quest'Aula.

Chiediamo che ci sia un rinnovato impegno, come già i due assessori dimostrano, su quella che deve essere la sicurezza nell'esercizio delle reti ferroviarie. Lo chiediamo perché sulle reti ferroviarie si gioca il futuro di questa regione. Il futuro non si gioca sulla gomma. Credo che quella debba essere un retaggio del passato. Ritengo che un ammodernamento e un continuo allargamento della rete ferroviaria debbano essere l'obiettivo che più ci deve occupare in questo tempo, per quelle che sono le nostre competenze, non essere giudici sommari di qualche accadimento.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'assessore Nunziante per le conclusioni.

NUNZIANTE, Vicepresidente della Giunta regionale e assessore alla protezione civile, al personale e ai trasporti. Signor Presidente,

di nuovo grazie. È stato un dibattito sereno su un argomento piuttosto importante e difficile. Posso dirvi, però, una cosa molto importante. Vedete come ha lavorato la parte politica con i dirigenti, a cui va il mio ringraziamento più affettuoso e sincero, ma soprattutto come ho lavorato con l'ex assessore Giannini. Sembra strano, ma non c'è alcuna gelosia in atto.

Prendo atto, consigliera Di Bari, che lei mi porta 2.000 firme. È strano, però, che io non abbia avuto una richiesta di incontro, quando ho ricevuto Legambiente, sindacati e anche persone di Andria. Da lei non ho mai ricevuto neanche una telefonata di disponibilità. Probabilmente oggi dovevamo fare la scena di 2.000 firme. Prendo atto di questa situazione.

Devo ringraziare pubblicamente anche il collega Domenico Damascelli e il collega Morgante, perché hanno prodotto quelle due riunioni in Commissione in cui sono intervenuti gli alti dirigenti sia di Sud-Est, sia di Ferrotramviaria. Possiamo anche non condividere le idee, ma la presenza, come ha detto il consigliere Damascelli, anche del cittadino è stata confortevole. Di questo le sono grato.

In quella circostanza, consigliera Di Bari, avrei voluto la sua presenza e le faccio presente un'altra cosa. Per quello che ho fatto io in passato, avendo anche vissuto in una famiglia di magistrati in cui ho sempre subodorato il profumo della legalità, davanti a quell'incidente e quando c'è stata la conclusione delle indagini in data 22.12.2017 – questa è la lettera – ho informato doverosamente l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria. Non sono connivente. Non abbiamo voluto coprire nessuno. Questo sia ben chiaro.

Il collega Giannini, grazie anche a Nino Marmo, non ha buttato all'aria 140 milioni, ma io sono stato criticato da voi per aver fatto una delibera con cui ho preavvisato il mercato. Mi è stato detto che ho firmato i contratti. Non ho firmato nulla.

Lei è avvocato, se non sbaglio. Si trattava di un termine perentorio perché avremmo perso il 15 per cento dei trasferimenti, pari a 35

milioni di euro. Lei oggi mi avrebbe contestato anche quello.

Collega Damascelli, ho sbagliato io. Purtroppo, i soldi ci sono, ma solo ieri ho avuto il quadro sinottico in cui sono stati destinati dal Ministero 38 milioni 61 mila euro. Sono destinati alla Città Metropolitana e, di questi, 7 milioni sono destinati a togliere il passaggio a livello. Ci sono già 7 milioni, quindi il sottopasso. Sono soldi assegnati e vincolati alla Città Metropolitana.

Aggiungo un'altra cosa. Peccato che il collega Zullo sia andato via. Per le altre questioni che lei mi sottopone, sulla strada provinciale 231, bisogna vedere la competenza. Dobbiamo vedere come poter intervenire. Essendo una strada di competenza della Provincia di Bari o della Città Metropolitana ed essendo questa una delle più famose funzioni cosiddette fondamentali, dobbiamo vedere come poter intervenire e se l'intervento che lei chiede può essere inserito in questo quadro sinottico, in cui si vanno effettivamente a recuperare moltissime di quelle risorse.

Peccato che il collega Zullo se ne sia andato. Oltre a quello che ha detto anche il collega Giannini, a cui va il mio più affettuoso ringraziamento per il lavoro che ha fatto, ricordo, quando si parla della tratta dell'incidente, che in quell'incidente è morto un mio fraterno amico, Fulvio Schinzari. Era un vicequestore. Abbiamo lavorato insieme. Quando sono arrivato sul posto, caro Presidente – sono arrivato primo io, come Protezione civile –, mi sono trovato questo cadavere. Credetemi, è stato veramente durissimo.

A quest'Aula voglio anche ricordare un altro collega molto importante, Totò Negro, perché con lui stavamo parlando del trasporto dei diversamente abili, che era una sua competenza. Abbiamo finanziato anche questo tema, anche se dobbiamo vedere con l'assessore Leo come sistemare quest'altra competenza per quanto riguarda i disabili.

Soprattutto l'indicazione che abbiamo fornito, e che gli ingegneri che sono qui presenti,

e che voglio ringraziare, hanno fornito è molto importante: abbiamo detto alle Province di essere innanzitutto celeri e le abbiamo diffidate perché rischiano di avere il commissariamento, ma soprattutto le abbiamo invitate a essere flessibili sui cosiddetti servizi minimi. Su quelli andremo a vedere come poter affrontare la questione del trasporto.

Peccato che il consigliere Zullo non c'è, ma avevamo immediatamente pensato, per esempio, all'interscambio a Barletta tra rete ferroviaria RFI con la Bari-Barletta per avere un prolungamento immediato e veloce verso l'aeroporto di Bari.

Voglio rispondere a Nino Marmo che conosco grazie alla sua saggezza. Sono vecchio come lui, ragion per cui ci possiamo capire sulle questioni. L'intervento sul Ministero dei trasporti, con questo quadro sinottico in cui abbiamo recuperato la bellezza di 1 miliardo e 400 milioni che stavano per andare perenti, è un continuo pressare da parte anche dei dirigenti e dell'azione politica.

Stiamo anche immaginando, collega Marmo, con molto garbo istituzionale, di incidere sulla Procura. C'è solo una questione, però, perché sulla Corato-Andria non è possibile effettuare i lavori mentre la tratta è aperta all'esercizio, secondo quanto dice l'Agenzia nazionale della sicurezza ferroviaria.

Tenga presente che io sono, sì e no, laureato in giurisprudenza, ragion per cui tecnicamente così mi scrivono dall'Agenzia e così le rispondo. Se sono fesserie, le sto dicendo fesserie. È in atto, però, anche una grande convinzione che vogliamo fornire sempre un servizio al di là della maggioranza o dell'opposizione. Per me non esistono queste cose perché metto al centro della mia attenzione il cittadino e questa per me è una questione molto importante.

PRESIDENTE. La collega Di Bari intende fare alcune – spero brevi – precisazioni. Il Regolamento non lo vieta. È stata chiamata in causa più volte e vuole fare delle precisazioni

e, in base al Regolamento, può parlare due volte sullo stesso argomento.

Il Governo, ai sensi del Regolamento, può parlare in qualsiasi momento. Questa è l'Assemblea legislativa.

DI BARI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI BARI. Signor Presidente, l'assessore mi ha accusata di non averlo mai notiziato in ordine alla richiesta di potenziare il servizio.

Mi ha accusata di non aver richiesto un incontro, va bene. Non è vero questo. Perché ho dovuto procedere alla raccolta delle firme? Proprio perché volevo farle capire che non è un'esigenza sentita soltanto dalla sottoscritta, che prende quei treni, ma è un'esigenza sentita ampiamente.

Prima di procedere a questo intervento, che non è una sceneggiata, ma è soltanto il voler portare in Consiglio la voce dei cittadini, il 3 ottobre 2017 le ho inviato una PEC, alla quale non ho avuto mai risposta, in cui le chiedevo se fosse possibile modificare gli orari dei treni proprio sulle esigenze che già diversi cittadini avevano espresso.

Assessore, non ci sto sulla sua questione per cui avrei voluto utilizzare questo Consiglio monotematico e portare 2.000 firme soltanto per farmi grande davanti ai suoi occhi. Non era assolutamente questa l'intenzione. Era un'esigenza sentita, alla quale non era seguita alcuna risposta. Quindi, ho dovuto seguire quella strada.

PRESIDENTE. Con un po' di calma, con la serenità e con la moderazione necessaria si risolve tutto.

È stato presentato un ordine del giorno, a firma dei consiglieri Di Bari, Laricchia, Barone, Casili, Trevisi, Galante e Conca, del quale do lettura: «*Premesso che:*

- Dopo 18 mesi dall'incidente ferroviario i pendolari vivono ancora disagi dovuti alla

mancanza di un adeguato numero di corse e di mezzi di trasporto, sia automobilistiche che ferroviarie;

- L'art. 7 del contratto con Ferrotramviaria prevede che:

Art. 7

(Servizi automobilistici sostitutivi)

1. La Società si Impegna ad effettuare un servizio sostitutivo con autobus nei casi di sospensione o riduzione del servizio ferroviario previsti nell'art. 6, punto 2.

2. Il servizio sostitutivo deve essere effettuato con un numero di autobus sufficienti a trasportare tutti i passeggeri, in modo tale da garantire il trasporto presso le stazioni e fermate previste, salvo casi di manifesta impossibilità, con l'adozione di iniziative gestionali finalizzate a ridurre al minimo il disagio alla clientela.

3. Per i servizi sostitutivi effettuati ai sensi dell'art. 6, la Società fornisce alla Regione un *report* trimestrale.

- A causa dei disagi molti pendolari utilizzano la tratta Barletta-Bari di Trenitalia, subendo lo stesso disagio di mancanza di un adeguato numero di corse e di mezzi di trasporto;

- Non si conoscono tempi certi per la conclusione dei lavori di raddoppio della tratta Barletta-Bari né di installazione del sistema di sicurezza SCMT.

Tutto ciò premesso

Si chiede all'Assessore ai Trasporti di provvedere a quanto segue:

Trenitalia / Barletta-Bari

Potenziamento della tratta ferroviaria Barletta-Bari con l'inserimento di una corsa nella fascia 7:00/8:00 ed una nella 9:00/11:00.

Potenziamento della tratta ferroviaria Bari-Barletta con l'inserimento di una corsa nella fascia 18:00/19:30.

Trenitalia / Foggia-Bari

Potenziamento della tratta ferroviaria Foggia-Bari con l'inserimento di una corsa nella fascia 7:15/8:00.

Potenziamento della tratta ferroviaria Bari-

Foggia con l'inserimento di due corse nelle fasce 11:00/12:00 e 18:00/20:00.

STP / Spinazzola-Minervino-Bari

Conversione della corsa diretta con partenza alle 7:00 da Spinazzola e poi alle 7:30 da Minervino verso Bari, da corsa che si effettua solo nei giorni scolastici a strutturale per tutto l'anno.

Potenziamento della tratta automobilistica Spinazzola-Minervino-Bari con l'inserimento di un'ulteriore corsa diretta nella fascia 8:00/9:00, con adeguato numero di mezzi.

Inserimento della fermata di Barletta (nei pressi della stazione centrale) all'interno della tratta Spinazzola-Minervino-Canosa di Puglia-San Ferdinando-Trinitapoli-Margherita, collegando quindi Minervino, Spinazzola e Canosa alla stazione di Barletta.

STP / Canosa-Barletta & Sita Sud / Canosa-Bari

STP: spostamento delle fermate di via Achille Bruni e piazza Manfredi a Barletta nei pressi della stazione centrale, per facilitare il collegamento con la tratta ferroviaria.

Sita Sud: potenziamento della tratta automobilistica Canosa-Bari con l'inserimento di una corsa nella fascia 11:00/12:00.

Potenziamento della tratta automobilistica Bari-Canosa con l'inserimento di due corse nella fascia 16:00/19:00.

STP / Trani-Andria

Potenziamento delle tratte automobilistiche attraverso l'utilizzo di un adeguato numero di mezzi.

Ferrotramviaria / Barletta-Andria-Corato-Ruvo-Terlizzi-Bitonto

Potenziamento delle tratte automobilistiche Barletta-Andria ed Andria-Barletta con l'inserimento di due corse nella fascia 7:40/8:00, per facilitare lo spostamento degli studenti in corrispondenza dell'orario di entrata scolastico, con adeguato numero di mezzi.

Potenziamento delle tratte automobilistiche Bitonto-Terlizzi-Andria, Ruvo-Andria, Corato-Andria ed Andria-Corato con l'inserimento di corse dirette nella fascia 7:00/7:45, per fa-

cilitare lo spostamento degli studenti in corrispondenza con l'orario di entrata scolastico, con adeguato numero di mezzi.

Potenziamento della tratta automobilistica Andria-Corato-Ruvo delle 14:19, per facilitare lo spostamento degli studenti in corrispondenza dell'orario di uscita scolastico, con adeguato numero di mezzi.

Si chiede, inoltre, attraverso uno studio aggiornato dei flussi dei viaggiatori, di prevedere un adeguato numero di mezzi/posti a sedere, sia automobilistici che ferroviari, in tutte le tratte con una particolare attenzione per i diversamente abili».

Capisco tutte le esigenze, che nascono da esigenze che pongono i passeggeri, ma prendiamole come sollecitazioni. Ognuna di queste proposte non è gratis. Comporta delle modifiche e dei provvedimenti di carattere organizzativo, finanziario e tecnico. Pertanto, prendiamo questa come una raccomandazione al Governo, che si adopererà per vedere tutto ciò che è possibile fare per poter venire incontro, in parte o *in toto*, alle richieste.

È inutile che ci faccia votare un ordine del giorno che chiede l'immissione di nuove corse. Proveremo a vedere come fare. Si può anche partecipare e verificare insieme quello che è possibile e quello che non è possibile fare, per ragioni non di volontà politica, ma tecniche, organizzative e finanziarie. Vada in assessorato con i dirigenti e verifichi se ognuna di queste proposte è percorribile o meno.

È inutile porre ai voti l'ordine del giorno. Credo sia più utile questa interlocuzione rispetto a un voto. Vada in assessorato e con l'assessore e i dirigenti verifichi punto per punto come stanno le cose.

DI BARI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI BARI. Voglio fidarmi di questo impegno preso da parte dell'assessore.

Ho compreso benissimo le parole sia del

Presidente Loizzo, sia dell'assessore Nunzian-
te, ragion per cui non ho bisogno della spie-
gazione di ciò che è stato detto.

Stavo dicendo che accolgo la richiesta da
parte dell'assessore Nunzian-
te, proprio per far
vedere che non c'è alcuna volontà né di re-
criminare, né di fare l'inquisizione. Non è mio
compito, assolutamente. Mio compito è quel-
lo, come ho già detto – lo ripeto e lo ribadisco
– di portare la voce dei viaggiatori, di coloro
che si sono rivolti a me, di coloro che hanno
sottoscritto la petizione.

PRESIDENTE. Grazie, collega Di Bari.

Comunico che l'ordine del giorno è stato
ritirato.

È stato presentato un ordine del giorno, a
firma del consigliere Liviano D'Arcangelo,
del quale do lettura: «*Premesso che:*

- RFI spaccia per linea veloce il collega-
mento Taranto-Metaponto-Potenza-Roma che
di veloce in verità ha solo il tratto da Caserta
a Roma, cioè solo 173 km di linea veloce su
circa 546 km, pari appena al 31%;

- Che il treno da Taranto per Roma, nel
versante tirrenico, impiega differenza ben 6
ore e 35 minuti, a differenza per esempio del
treno da Lecce per Roma che impiega 5 ore e
30 minuti;

- Che la città di Taranto è priva di una li-
nea veloce che da Taranto porti a Bari in con-
nessione con la tratta veloce Lecce-Bari-
Roma e che per questo molti tarantini, per
usufruire della linea veloce Bari-Roma, sono
costretti con mezzi propri a raggiungere lo
scalo ferroviario di Bari, con la conseguenza
che, di fatto, si impiegano almeno 90 minuti
prima di salire sul treno veloce Bari-Roma
che impiega 3 ore e 34 minuti;

Considerato che:

- Che la linea Taranto-Bari è stata adegua-
ta;

Si impegna l'assessore ai trasporti

- a fare richiesta ad RFI di prevedere a rea-
lizzare un idoneo collegamento veloce sulla
tratta Taranto-Bari-Roma».

Anche in questo caso l'esigenza è giusta,
ma intanto non è competenza nostra, del Con-
siglio regionale. Prendiamo anche questa co-
me una raccomandazione o una sollecitazione
da fare presso Rete Ferroviaria Italiana e Tre-
nitalia per cercare di potenziare la tratta Ta-
ranto-Bari-Roma.

Comunico che l'ordine del giorno è stato
ritirato.

Comunico che il punto n. 3) «Monotemat-
ca su: "Linee di indirizzo di politica sanitaria
– Stato di attuazione delle alternative alle di-
smissioni ospedaliere" – Richiesta dai consi-
glieri Abaterusso, Pellegrino, Cera, Romano
G., Borraccino, Vizzino, Santorsola, Liviano
D'Arcangelo, Pendenelli» viene rinviato, rac-
cogliendo una serie di richieste anche da parte
di numerosi consiglieri. Tenuto conto che
proprio stamattina abbiamo avuto la notizia
che il Ministero ha approvato il Piano opera-
tivo sanitario, alla luce anche di questa novità
importante rinviando la discussione a tempi
più sereni e con una maggiore consapevolezza.
Certamente il Piano operativo deve tornare
in Commissione, essendo la funzione di un
regolamento.

I lavori del Consiglio terminano qui.

Il Consiglio tornerà a riunirsi martedì 16
gennaio. Cominceremo con il punto relativo
alla legge sull'editoria, che abbiamo abban-
donato per mancanza del numero legale.

Ricordo che lunedì 15 è convocata la Con-
ferenza dei Presidenti di Commissione e dei
Presidenti dei Gruppi per disciplinare le sedu-
te nei prossimi mesi.

Il Consiglio sarà convocato a domicilio.
La seduta è tolta (ore 16.40).