

**CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
SEDUTA N. 10 DI MERCOLEDÌ 22 LUGLIO 2026**

Indice degli argomenti trattati:

Trasporto pubblico regionale: analisi delle criticità, scelte strategiche, indirizzo politico per un sostanziale rinnovamento della gestione dell'Ente Autonomo Volturno S.r.l..

PRESIDENTE (Manfredi)
SANGIULIANO (Fratelli d'Italia)
CASCONI (A Testa Alta)
BARRA (Casa Riformista (Italia Viva-Noi di Centro))
IOVINO F. (Riformisti e Moderati-Lista Cirielli-ECR)
SIMEONE (Roberto Fico Presidente)
PARENTE (PPE - Forza Italia)
CELANO (PPE - Forza Italia)
ERRICO (PPE - Forza Italia)
PELLICCIA (PPE - Forza Italia)
PETRACCA (PD)
ANDREOZZI (Alleanza Verdi e Sinistra)
CASILLO, Assessore ai Trasporti
FICO, Presidente della Giunta regionale della Campania

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MASSIMILIANO MANFREDI

La seduta ha inizio alle ore 13.35

PRESIDENTE (Manfredi). Il Consiglio regionale si riunisce oggi in seduta monotematica, richiesta in data 11 giugno 2026 dai Gruppi di Minoranza, ai sensi dell'articolo 61, comma 2, lettera b) del Regolamento interno e in conformità all'articolo 39, comma 2 dello Statuto, avente ad oggetto: "Trasporto pubblico regionale: analisi delle criticità, scelte strategiche, indirizzo politico per un sostanziale rinnovamento della gestione dell'Ente Autonomo Volturno s.r.l.".

TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE: ANALISI DELLE CRITICITÀ, SCELTE STRATEGICHE, INDIRIZZO POLITICO PER UN SOSTANZIALE RINNOVAMENTO DELLA GESTIONE DELL'ENTE AUTONOMO VOLTURNO S.R.L.

Ricordo che la seduta è stata convocata originariamente per il 15 luglio 2026 e differita successivamente alla data odierna in accoglimento della richiesta di rinvio pervenuta da parte del Capo dell'Opposizione, Gennaro Sangiuliano, per impegni istituzionali inderogabili, già precedentemente fissati, che hanno visto il coinvolgimento dell'intero Gruppo consiliare di Fratelli d'Italia.

Al termine della seduta, come da prassi consolidata, la discussione si può concludere con la presentazione e la votazione di una risoluzione condivisa da tutte le forze politiche oppure con la votazione di due risoluzioni: una della maggioranza e l'altra della minoranza.

Vi comunico che nel frattempo sono pervenute in Presidenza sia la risoluzione dei colleghi della minoranza sia quella della maggioranza.

Dichiaro aperta la discussione generale e do la parola al Presidente Sangiuliano in rappresentanza dei colleghi richiedenti questo Consiglio.

SANGIULIANO (Fratelli d'Italia). Buongiorno a tutti i colleghi presenti. La ringrazio Presidente per avermi dato la parola; buongiorno Presidente Fico e buongiorno assessore Casillo.

Penso che di tanto in tanto sia importante, nell'ambito di una dialettica democratica, poterci confrontare sui grandi temi che riguardano la nostra Regione. Penso che dal circuito delle idee possa nascere sempre qualcosa di positivo, dal confronto democratico possa sempre nascere qualcosa di importante; e credo che siamo tutti quanti d'accordo nell'affermare che il tema trasporti, insieme al tema Sanità, rappresenta uno degli assi portanti della vita della nostra Regione e soprattutto dell'interesse dei cittadini.

Dico una cosa scontata quando affermo che il diritto alla mobilità dei cittadini è uno dei diritti individuali e collettivi fondamentali di una moderna società, che viene garantito dalla Costituzione e viene garantito da tutti i trattati internazionali cui l'Italia aderisce, segnatamente ai trattati dell'Unione Europea.

L'articolo 16 della nostra Costituzione garantisce il diritto alla mobilità. È un tema che credo sia caro anche al Presidente Fico: è un diritto che si è evoluto, perché i diritti si evolvono e molto spesso si ampliano con l'avanzare della storia e delle società.

Oggi diritto alla mobilità non significa più la libertà di potersi spostare dal punto A al punto B, libertà che non a tutti veniva garantita. Vi ricordo che oggi in Cina, se uno vuole andare in un'altra città, deve giustificare il suo spostamento; mentre in Italia usciamo, andiamo alla stazione e raggiungiamo liberamente qualsiasi punto della nostra nazione.

Questo diritto oggi si è ampliato: oggi il diritto alla mobilità, secondo me, significa tanti altri diritti connessi. Significa diritto di raggiungere il luogo in cui i giovani studiano (la scuola e l'Università); significa anche diritto alla salute, perché per potersi curare bisogna poter raggiungere, anche col trasporto pubblico, i luoghi di presidio della salute. Diritto alla mobilità significa diritto al lavoro, perché il diritto alla mobilità significa poter raggiungere, col trasporto pubblico, il luogo di lavoro. Diritto alla mobilità significa anche diritto all'ambiente, alla tutela dell'ambiente, perché ovviamente se c'è più trasporto pubblico su ferro c'è meno inquinamento atmosferico. Avere un trasporto più capillare e più diffuso significa inquinare molto di meno.

Possiamo affermare che la mobilità rappresenta un qualcosa di imprescindibile della vita, consacrato dalla nostra Costituzione e da un'ampia dottrina giurisprudenziale.

Ai cittadini della Campania questo diritto, oggi, è fortemente negato – non dico totalmente negato, voglio essere moderato, perché c'è il trasporto pubblico locale – però è un diritto che subisce enormi lesioni, perché evidentemente c'è nel trasporto una lunga crisi strutturale che rappresenta un'offesa a milioni di cittadini e alle aspettative dei cittadini, così come le abbiamo configurate.

Mi piace, ogni tanto, mettere qualche pillola di storia. Agli inizi del Novecento, Giuseppe Prezzolini, sulla rivista «La Voce» – «La Voce» era una rivista autorevole che ha avuto collaboratori del calibro di Benedetto Croce, di Giovanni Amendola, e ci ha collaborato a lungo Gaetano Salvemini –, proprio su iniziativa di Gaetano Salvemini, Prezzolini fa un numero monografico che chiama «La questione ferroviaria». Siamo agli inizi del Novecento e Prezzolini e Salvemini dicono: se non portiamo le ferrovie al Sud – all'epoca si parlava di ferrovie, non esisteva una struttura articolata come l'abbiamo adesso –, non avremo mai uno sviluppo vero, uno sviluppo autentico.

Mi è capitato, per motivi di lavoro, quando ero in RAI, di dover raggiungere la Basilicata, dove mi era stato dato una volta un incarico. Poi ho fatto il corrispondente a Parigi, ma ho fatto sempre prima ad arrivare a Parigi che ad arrivare a Potenza da Roma: questo è un fatto scontato.

Purtroppo quelle intuizioni di Salvemini e Prezzolini sono rimaste ancora di attualità. Il caso più eclatante, inquietante, intollerabile sul piano del rispetto dei cittadini e del senso civico è quello che attiene alla gestione delle linee ferroviarie ex Circumvesuviana, gestite dall'Ente Autonomo Volturno: un vero e proprio disastro, un inferno.

L'ho voluto fare nei giorni scorsi, mi sono fatto anche un video: ho voluto prendere la Circumvesuviana. Penso che sarebbe bello se un giorno andassimo tutti quanti insieme a prendere la Circumvesuviana; ho invitato l'assessore Casillo ad accompagnarmi in questo viaggio. Credetemi, è un vero e proprio girone dantesco: bagni sporchi, le stazioni sono luride, non sporche. È qualcosa veramente di estremamente grave.

Provate a prendere la ferrovia che va da Camerino o da Tolentino verso Civitanova Marche. Non sto parlando della metropolitana di Parigi, vi sto parlando del trenino che collega l'interno della provincia di Macerata con la costa della provincia di Macerata: è un'altra cosa – lo dobbiamo dire – è un'altra cosa per pulizia, per decoro, per puntualità dei treni, per puntualità delle vetture. Le Marche sono governate da poco dal centrodestra, hanno una lunga tradizione di governo della sinistra; però è una condizione totalmente difforme.

Sulla Circumvesuviana ho visto che è nata una vera e propria letteratura, si fa anche dell'ironia – vedo la collega Fortini che annuisce – su quello che succede all'interno della Circumvesuviana. Ci sono casi eclatanti: un giorno, nei pressi di Pompei, il treno si ferma e i passeggeri si sono dovuti fare tre chilometri a piedi per raggiungere la stazione. Pensate: una persona di 70 anni o di 80 anni a cui si ferma il treno in aperta campagna e deve andare sui binari, con le pietre per terra, rischiando di rompersi una caviglia. Parliamo di cose avvenute nella precedente consiliatura e non di cose accadute oggi; però che potrebbero accadere ancora adesso.

Poi c'è il capitolo misterioso dei nuovi treni e della famosa gara d'appalto dei nuovi treni. Mi pare di capire che una gara d'appalto varata nel 2019 ancora non sia arrivata alla conclusione, nel senso che non abbiamo ancora tutti i treni che erano stati programmati da quella gara d'appalto. Mi si dirà che c'è stata l'alluvione a Valencia, c'è stato questo e quell'altro, però dobbiamo anche cominciare a guardare il risultato.

Credo che voi siate consapevoli delle criticità – anzi, la parola criticità forse non si attaglia bene – del disastro dei trasporti della nostra Regione, che poi non significa soltanto i problemi della Circumvesuviana, ma significa tanti altri problemi. Per esempio, le aree interne della nostra Regione, che sono bellissime e che avrebbero anche una loro potenzialità turistica, possono essere servite adeguatamente? Ritenete che le aree interne – la provincia di Benevento e la provincia di Avellino – siano servite adeguatamente? Oppure l'Alto Casertano sia servito adeguatamente dal sistema del trasporto pubblico locale?

Devo dire – e l'abbiamo scritto a chiare lettere, perché va detto, perché bisogna essere oggettivi nelle valutazioni, l'ho scritto – diamo atto al Presidente Fico e all'assessore Casillo che la nomina di Pietro Diamantini all'EAV rappresenta un punto di discontinuità. Non ho problemi ad affermarlo, perché l'ho toccato con mano come giornalista, perché ero il responsabile del TG1 Economia, quindi mi interfacciavo spesso con la dirigenza delle Ferrovie dello Stato. È una persona bravissima, di altissima capacità: secondo me è un manager di livello europeo, uno che in teoria potrebbe fare anche l'amministratore delegato delle Ferrovie per le capacità che ha. Si è scelto il meglio possibile che il mercato di quel settore e le conoscenze di quel settore offrivano. Di questo ve ne do assolutamente atto.

Quello che non possiamo accettare – e poi è chiaro che la nostra mozione è molto articolata – è che si applichi il famoso andante di una canzone napoletana: “chi ha dato, ha dato e chi ha avuto, ha avuto”. Nel senso che ogni ruolo deve basarsi sulla responsabilità. Non possiamo – e lo chiediamo nel dispositivo della nostra mozione – dimenticare quello che c'è stato anche in anni recenti, ed eventuali responsabilità. Certo, ci sono casi che attengono alla cronaca giudiziaria, come la funicolare del Faito: lì rispettiamo l'indipendenza e l'autonomia della magistratura. Sarà la magistratura a decidere che cosa è avvenuto e di chi, eventualmente, sono le responsabilità e noi non abbiamo il dovere di metterci neanche naso perché è una questione che attiene all'autonomia e all'indipendenza di un organo importante come la Magistratura italiana.

È chiaro che rispetto a tante altre criticità: l'appalto per i treni, le stazioni fatiscenti, le stazioni sporche, sempre tornando a Prezzolini, Prezzolini dice: “La civiltà di un popolo – caro assessore Maraio – si misura con la pulizia dei servizi a igienici”, è una cosa importante.

Tanti anni fa ho fatto – la potete trovare ancora su RaiPlay un'inchiesta sui bagni dei treni, nei nostri casi sono un qualcosa davvero di indecente, quindi, rispetto a tutto questo pregresso, chiediamo d'impegnare la Giunta e l'EAV, nel rispetto rigoroso della Legge, a promuovere azioni di responsabilità laddove si palesino nelle problematiche, è ovvio, bisogna essere sempre garantisti, assolutamente, nei confronti di manager che hanno avuto le precedenti gestioni e che soprattutto la Regione, e che soprattutto la Regione e l'EAV, laddove ravvisino problematiche di questo tipo si costituiscono parte civile nelle eventuali problematiche giudiziarie che dovrebbero nascere.

Non voglio fare facile democrazia perché non mi appartiene culturalmente, però dobbiamo una risposta di giustizia a tutte quelle persone, caro Assessore Casillo, che quotidianamente devono raggiungere il posto di lavoro e il treno salta alla corsa, quello studente che deve andare all'Università a seguire una lezione o raggiungere la sua scuola e gli salta la corsa, la persona anziana che va a trovare i nipotini e che gli salta la corsa e che poi dopo si trova nel caldo e non funziona l'aria condizionata, oppure si trova nel freddo e non funziona il riscaldamento.

Dobbiamo aprire il cuore a queste persone. Più che avere la responsabilità di amministratore dobbiamo a volte immedesimarci nella quotidianità della vita delle persone. È importante questo, questo ce l'ha insegnato un grande politico che è stato Aldo Moro, Aldo Moro amava immedesimarsi nella vita della condizione delle persone, vi sto citando Moro, non vi sto citando altro, cioè, dobbiamo vivere come gli altri e capire le esigenze quotidiane degli altri, ecco perché abbiamo voluto questo Consiglio sul trasporto.

Ringrazio tutti i presenti, ringrazio voi e vi invito ad un atto di sensibilità rispetto a tutto ciò. Grazie.

PRESIDENTE (Manfredi). Ha chiesto di parlare il consigliere Cascone. Ne ha facoltà.

CASCONE (A Testa Alta). Presidente, innanzitutto per informare i colleghi che abbiamo depositato una mozione di maggioranza a seguito dell'incontro che avevamo fatto con i Capigruppo. Ovviamente questa mozione per noi è il punto di partenza di una discussione che faremo e, ovviamente, dove ci sarà la necessità d'integrare – come sempre si fa – la integreremo, ovviamente auspicando di arrivare ad un percorso comune come talvolta su questioni molto delicate si prova a fare.

È chiaro – lo dico con un po' di rammarico – la mozione, a mio avviso, presentata dall'onorevole Sangiuliano ha qualche passaggio su cui diventa difficile trovare una convergenza, perché quando nei luoghi della politica come questo si spostano le tematiche su azioni di responsabilità, si coinvolgono, ovviamente, le ipotesi giudiziarie, tutto diventa un pochino più complesso.

La mia storia politica – penso e spero la storia politica di tanti di noi – attua una divisione fortissima tra la critica politica, l'azione politica, la discussione, il dibattito, la feroce anche controversia, da poi quelle che sono le evoluzioni che portano in altre sedi le attività che devono essere, diciamo, obbligatorie nel caso si rilevino reati. Quindi questo è banale, è scontato, ma è meglio dirlo: se discutiamo di reati siamo tutti d'accordo, le denunce vanno fatte chiunque sia coinvolto.

Se parliamo di azioni legate all'Amministrazione, la storia di questi anni dice che si deve restare sul piano politico, perché ogni Amministrazione – mi fa piacere che questo l'ho sentito anche dal Presidente Fico nella riunione che abbiamo fatto – deve affrontare i problemi che oggi si trova davanti, puntando a cercare di migliorare le condizioni a contorno. Ovviamente l'obiettivo è sempre il servizio ai cittadini, la qualità della vita dei cittadini, la qualità della vita della Campania – è inutile ripeterlo –: puntare ad affrontare le cose che ci sono analizzando le criticità e, ovviamente, provare a spingere un metro più avanti quello che abbiamo trovato.

Farò un'introduzione e poi dirò qualche parola con una premessa che – se riesco a ricordarla – la ripeterò, ma che è importante fare all'inizio: tutto è migliorabile, non esiste nulla di perfetto, tutto quello che si è fatto si può e si poteva fare meglio. Ovviamente a volte per scelte e a volte perché si creano dopo condizioni migliori di quelle che c'erano precedentemente, quindi questa è una cosa scontata, nessuno ha la perfezione nella propria azione, ma è giusto ed onorevole raccontare le storie come stanno quando si analizzano. Aggiungendo – lo dicevo al consigliere D'Errico prima – che, sempre a mio avviso, per quella poca esperienza che ho nel settore, quando si ragiona di trasporti il sistema perfetto non esiste, perché tu non riuscirai mai a far passare il pullman all'orario preciso che soddisfa tutti gli utenti, perché o è troppo in anticipo per uno o è troppo in ritardo per un altro. Perché in un sistema dove si cerca di dare risposte alla gran parte delle comunità è difficile poi avere una precisione e una perfezione: ci sarà sempre uno che si lamenta nei sistemi di trasporto perché è arrivato troppo prima o troppo dopo.

Detto questo – e lo faccio all'inizio – è giusto dire che, al di là dell'enorme lavoro di questi anni – lo faccio da uno che è stato delegato a seguire il settore dei trasporti negli anni della Giunta De Luca, da uno che oggi fa il Presidente della Commissione Trasporti e cerca di essere vicino al

Consiglio in generale, al Vicepresidente Casillo, al Presidente Fico sulle tematiche per quello che, ovviamente, è il contributo che posso dare – è giusto riconoscere che soprattutto sulla Circumvesuviana il servizio – per una serie di motivazioni, qualcuna la tireremo fuori – è ancora scadente, è ancora non efficiente, ancora ha delle problematiche, perché è un dato oggettivo e nessuno deve nascondersi dietro un dito.

Per raccontare tutto dobbiamo parlare, anche quando si parla di responsabilità, di un minimo di storia veramente brevissima. Cercherò di essere, come mio solito, il più sintetico possibile: nei cinque anni tra il 2010 e il 2015 sui trasporti – e quando parliamo di trasporti parliamo di due mondi che sono gli investimenti infrastrutturali e il trasporto, la mobilità, quindi sono due perché sono sotto lo stesso cappello – sono state attuate dall'allora Giunta Caldoro delle scelte (ripeto, non discuto le motivazioni, però analizzo il merito) che sono state devastanti per la ricaduta che si è avuta. In particolare, nel 2010, le due delibere in autotutela che hanno annullato i finanziamenti per tutti gli investimenti esistenti, tutti, nessuno escluso, nel 2010. E nel 2013 – non vorrei sbagliare – una delibera di Vetrella, l'abbiamo sempre chiamata "sciagurata" chi si muove in questo settore, che ha tagliato praticamente il 40 per cento dei servizi e che ha generato – è bene dare questo dato – il fallimento di 5 aziende pubbliche (non tutte nell'istante, perché poi i fallimenti si producono nel tempo). È fallita l'azienda pubblica del Comune di Caserta, l'azienda pubblica del Comune di Benevento, l'azienda pubblica del Comune di Salerno, successivamente l'ANM (che ha fatto un piano di risanamento e recentemente è uscita dopo 8 anni dal risanamento), è fallito l'EAV Bus ed è fallito il CTP. Perché è come se tu in un bar dove hai 10 dipendenti e fai 100 caffè al giorno all'improvviso ne fai fare 50: qualcosa succede in quel bar per i dipendenti e per tutti quanti. Abbiamo avuto dei mesi e degli anni dove non si sono pagati gli stipendi, degli anni in cui alcuni dipendenti ad oggi ancora non hanno incassato il TFR e degli anni in cui i bus in servizio di EAV – che oggi sono 500 – erano 110 e avevano 20 anni, giusto per darvi un parametro.

Questo è quello che ha generato quella valutazione. Ma, dal mio punto di vista politico, lì l'azione di responsabilità andrebbe fatta non sulle scelte – perché uno che arriva può e deve fare delle scelte e anche magari congelare qualcosa per poi fare delle valutazioni –: la vera gravità di quell'azione politica fu il non risolvere nessuno dei problemi che furono generati. Perché in quei 5 anni dove tu puoi e potevi, soprattutto nella fase iniziale, fare una rivisitazione, avresti dovuto affrontare almeno un problema.

Trenitalia per 200 milioni non aveva contratti e non ha avuto i soldi per quasi un anno e mezzo di servizio, EAV era in quasi fallimento e fu nominato il Commissario Voci dal Governo Berlusconi su richiesta della Regione.

I cantieri tutti interrotti iniziarono un contenzioso per l'anomalo andamento che ha generato, con interessi, praticamente il 50-60 per cento di quello che era il monte debitorio che poi EAV ha dovuto sanare.

Il Commissario Voci – mi permetto di dire, Commissario governativo di un Governo di centrodestra, ma solo come dato politico di date – aveva fatto un piano; in questo piano aveva chiesto la sottoscrizione di un atto con la Regione Campania perché l'EAV non aveva un contratto. Non fu firmato nessun contratto, fu lasciata l'EAV in balia del fallimento senza nessuna copertura neanche negli anni successivi. E in quel contratto – lo dico per chi, ovviamente, fa polemiche su tante cose – c'era la chiusura definitiva della linea per Piedimonte e la chiusura definitiva della linea per Baiano, perché un commissario, che non ha una valutazione politica com'è giusto che sia, dice: "Lì le persone non ci sono, costa troppo, si deve chiudere la linea". Questo era il programma del Commissario Voci. Per portarlo avanti aveva bisogno di soldi e aveva bisogno di un atto con la Regione. Nessuno si è assunto la responsabilità di firmare un atto con la Regione,

che è stato firmato nel 2016. Per la prima volta l'EAV, nel 2016, ha avuto un contratto per i servizi e per la manutenzione ferroviaria che non aveva mai avuto nella sua storia.

Nel 2012 l'EAV è diventata un'azienda, perché prima erano quattro aziende; quindi abbiamo fatto una fusione a freddo di quattro aziende – e sapete che se oggi volete fare la fusione dei consorzi di Bacino c'è un monte debitorio che devi gestire – e invece noi li abbiamo buttati tutti nella stessa azienda, non abbiamo gestito le interruzioni e le contestazioni con centinaia di cantieri, non abbiamo firmato un contratto e abbiamo consegnato l'EAV sull'orlo del fallimento. L'EAV non è fallita insieme alle altre cinque aziende solo perché nella legge dell'istituzione del commissario ci fu l'obbligo di non far fallire: c'era un comma che diceva che non era prevista la richiesta di fallimento per i crediti nei confronti dell'EAV, altrimenti sarebbe stata dichiarata fallita, perché qualche fornitore avrebbe fatto la richiesta e sarebbe fallita.

Con questo contorno ecco la responsabilità fortissima di non aver fatto nessun atto per la risoluzione di questo. Si è arrivati alla Giunta del 2015 del Presidente De Luca e ovviamente di questa maggioranza – di gran parte di questa maggioranza – che ha iniziato piano piano ad affrontare i problemi. Tutti parliamo di dipendenti di EAV Bus che sono stati in fallimento, che non hanno incassato il TFR per tre anni oltre che alcuni stipendi: sono stati stanziati 10 milioni di euro per pagare il TFR di 150 persone, ma giusto per dirne una così. Avevamo fermi i contratti a causa dell'annullamento del finanziamento per il revamping dei treni, quindi il rifacimento dei treni vecchi – non parliamo di treni nuovi –: è stata sbloccata la commessa nei confronti del rifacimento. A dicembre 2016 è stato votato il Piano di Risanamento con i 591 milioni arrivati dal Governo che hanno consentito di fare le transazioni per recuperare i 750 milioni di euro di debiti che aveva EAV, giusto per dare un numero, ed è stato firmato qui. E il Centrodestra si è astenuto – e mi trovo anche a ringraziare chi era presente e non è uscito dall'Aula, perché addirittura il centrodestra, se usciva dall'Aula, ci avrebbe detto addirittura che noi non avremmo salvato l'EAV, ma l'abbiamo fatta fallire –, ma non si è espresso a favore dello stanziamento di questi soldi perché era stata la Giunta successiva che aveva portato questa possibilità. A me sembrano queste responsabilità gravi, ma sono state discusse sempre e solo dal punto di vista politico, con contestazioni, con discussioni, ma senza minacciare Procure, Corte dei Conti e quant'altro.

Solo per darvi un numero: nel 2010-2015 la Sita ha fatto un contenzioso per 80 milioni di euro a seguito dei tagli al contratto che ha subito, e l'abbiamo dovuto transare negli anni successivi credo per 18 – vado a memoria, potrei sbagliare il numero –; quindi ci siamo dovuti, anno dopo anno, affrontare i buchi creati da alcune scelte che hanno generato – e lo ridico – cinque [fallimenti]. E se non ci fosse stata una Regione che teneva duro, che s'investiva sull'EAV e sull'AIR per cercare di dire: “Voi salvate le aziende che falliscono, voi subentrate nelle aziende che falliscono”, tutto quello che oggi abbiamo – e sul servizio su gomma penso di poter dire che non abbiamo grandi questioni o anche dibattiti – lo abbiamo fatto perché abbiamo tenuto la barra dritta. Abbiamo firmato un contratto quindicennale con Trenitalia, abbiamo sanato con Sita e abbiamo iniziato a lavorare sull'EAV, che aveva delle difficoltà, ma che erano quattro linee: sono stati comprati i treni nuovi solo a Piedimonte, sui treni nuovi della Cumana e della Circumflegrea – che al di là del disagio del bradisismo, dove non abbiamo saputo fare molto e su questo credo che vada registrato – avevamo una puntualità che era solo al 90 per cento. Abbiamo dovuto fare i lavori sulla Baiano-Nola: invece di chiuderla, l'abbiamo mantenuta aperta. Negli ultimi anni si è aperto un cantiere che sta dando tanti disagi ai cittadini, un cantiere di collegamento; ma avevamo una galleria che era allagata ogni giorno di pioggia e prevedeva la sospensione del servizio. In cinque anni non sono stati neanche stanziati i soldi per risolvere questo problema. Abbiamo trovato i soldi, abbiamo fatto il progetto, abbiamo fatto l'accordo con Metropolitana – e l'assessore Casillo dice perché l'intervento lo fa Metropolitana: è un problema tecnico legato alla galleria vicina – e

oggi il cantiere è aperto per fare dei lavori, perché bisogna risolvere definitivamente un problema molto serio.

Tutto questo è stato fatto anche bandendo una gara nel 2019 per acquistare 50 treni della Circumvesuviana, che ha avuto una serie di problemi incredibili.

Capisco che l'onorevole Sangiuliano, non vivendo la gestione amministrativa dei Comuni, della Regione, della Provincia, non possa immaginarlo – sinceramente lo vivo da tanto tempo e non lo immagino neanche io – ma siamo riusciti ad avere un contenzioso che con il Covid è durato due anni, la guerra in Ucraina e l'alluvione di Valencia, dove c'era lo stabilimento che produceva i treni.

Ci sono stati dei ritardi, ci sono state delle penali da applicare e probabilmente bisognava arrivare a una risoluzione contrattuale forte nei confronti di chi accumula tanti ritardi. C'è stata una valutazione: se facciamo la risoluzione e arriviamo all'estremo atto, significa che ripartiamo da zero. Dobbiamo rifare la gara, perché era già stata annullata la prima e la Hitachi, che aveva vinto, è stata cancellata; quindi non c'erano altri partecipanti, altrimenti si poteva scorrere. Avremmo dovuto partire da zero: quindi gara, contenziosi e ricorsi. Si è scelto di tenere duro per cercare almeno di avere i treni, che era l'obiettivo che dovevamo perseguire per migliorare il servizio.

Sono stati pianificati forse due miliardi di euro di investimenti complessivamente, molti dei quali sulla rete Circumvesuviana, che ha dei ritardi su questi investimenti; e devo dire che l'assessore Casillo sta facendo un lavoro importantissimo su questo tema, perché è fondamentale che ai treni si abbini anche il lavoro sul segnalamento per consentire la velocizzazione della linea. Perché ci vogliono i treni nuovi, il segnalamento nuovo e cercare di abbattere i tempi di percorrenza: la sicurezza cresce e automaticamente si può andare più veloci per dare risposte ai cittadini, che è un aspetto importante.

È chiaro che quando parliamo di TPL, l'abbiamo detto, è un TPL fatto di tanti elementi collaterali. Nell'attività che è stata fatta, di grande e profondo risanamento, in EAV si è arrivati ad assumere 1.500 persone: da un'azienda al fallimento a 1.500 assunzioni. L'AIR ne ha assunte altre 1.500. E ci si è dedicati anche ai problemi più spiccioli, finanche alla modifica legislativa che ha consentito di combattere l'evasione attraverso i vigilantes, perché nel 2015 in Regione Campania i vigilantes non potevano fare le sanzioni. Ancorché contrattualizzati dalle aziende di trasporto, non potevano fare le sanzioni.

Lo dico per dire che a volte gli argomenti sono più complessi. L'EAV Bus – che è fallito, che è stato assorbito, che è stato gestito e che produceva 28 milioni di perdite all'anno – oggi è praticamente in pareggio: non aveva autobus, oggi ne ha 400; aveva 1.050 dipendenti, oggi ne ha 850 per svolgere più o meno gli stessi chilometri. Si è ricomparsa dal fallimento i depositi che erano diventati di proprietà del fallimento e ha fatto una transazione per 800 autobus donati tra il 2003 e il 2005: perché la Giunta Bassolino aveva dato i soldi all'EAV per comprare gli autobus e darli alle aziende, ma l'EAV non aveva mai incassato un euro dalle aziende per il noleggio di questi autobus. Sono state fatte transazioni con 122 aziende per poter incassare questi soldi: ora siamo al 90 per cento dell'incasso finale di quello che si doveva incassare nei dieci anni precedenti.

Un lavoro molto dettagliato che ovviamente ha portato a dei risultati che purtroppo – e su questo è chiaro che bisogna riconoscerlo – non sono ancora visibili ai cittadini, che è poi quello che ci interessa. Perché il treno deve passare, non si deve fermare, deve andare veloce, deve essere efficiente e puntuale.

Oggi possiamo lavorare su questo perché abbiamo fatto un lavoro precedente di solidità, di recupero, di risoluzione delle problematiche, di definizione di tutte le questioni ancora sospese;

un grandissimo investimento fatto negli anni precedenti. Con l'assessore Casillo ovviamente si lavorerà per continuare a farlo sull'ITS: non c'era proprio tecnologia, l'EAV era un'azienda del 1950. Oggi ci sono tecnologie all'avanguardia: siamo a livello, su alcune cose, di RFI e Trenitalia per tipologia di tecnologie. È chiaro che dopo che inserisci tecnologie devi implementare i sistemi, altrimenti hai solo uno strumento, che è un oggetto, ma non funziona; e si sta facendo anche quello.

Ne potremmo dire tante; potremmo aggiungere che complessivamente – è stato ribadito qualche mese fa dalla Giunta Fico – si è investito sugli abbonamenti per gli studenti, che è stato un valore fortissimo dal punto di vista sociale. È una scelta politica importante: 130 mila ragazzi non pagano per andare a scuola o all'Università. Ma incredibilmente questa cosa ha generato un cambiamento del rapporto tra le aziende e la Regione: perché, per i soldi che incassavano tutte le mattine facendo il biglietto o l'abbonamento, abbiamo dovuto organizzare noi un sistema efficiente di pagamento, altrimenti non avrebbero avuto le rimesse mensili che consentivano loro di pagare il gasolio. Un lavoro abbastanza articolato.

Quando parliamo di tecnologia, la Campania ha vinto entrambi i bandi del MaaS nazionale: sia quello per la Campania (quello per le Regioni), sia quello per il Comune di Napoli, che si è appoggiato ai sistemi di Unico, che è quello centralizzato. Abbiamo anche avuto dei riconoscimenti.

E sono state fatte delle azioni importanti per l'esodo: due bandi di esodo, anche di questo l'assessore Casillo mi parlava, che voleva riproporlo. Molto importante, una facilitazione sull'esodo, in modo che le persone più anziane che costano di più per le aziende di trasporto possano uscire; e potremmo fare una sostituzione – ovviamente non è automatica – con gente più giovane che ha anche un costo inferiore, perché non ha i dieci anni di anzianità. Un intervento molto importante che ha fatto uscire dal sistema dei trasporti quasi 500 persone più anziane.

Lo dico e concludo, perché sono veramente alle battute finali: siccome dal centrodestra ho letto più di una volta addirittura una denuncia – e lo dico perché ho fatto un processo e sono stato archiviato – sul tema del Direttore Generale e del Presidente di EAV, come se fosse illegittimo... Un conto sono le scelte politiche e un conto è la legittimità.

Io e De Gregorio siamo stati indagati: io perché ero Presidente in Assemblea e De Gregorio perché aveva avuto questa doppia funzione. Ovviamente siamo stati archiviati perché l'ANAC – ma in generale il sistema – prevede la doppia funzione; e voglio dire al centrodestra, che qualche volta ha toccato qualche passaggio di questo tipo, che Ferrovie dello Stato – quindi il sistema in cui oggi chi viene nominato da Salvini, quindi non uno che viene nominato da un altro – l'amministratore delegato e il direttore generale sono la stessa persona, perché le funzioni vengono accorpate. Quello che si faceva in Ferrovie è stato fatto: si faceva e si fa.

L'ultimo passaggio e concludo: questa Regione – quindi questa della Giunta Fico e la Regione degli anni precedenti – ha taciuto anche su alcune azioni fatte da politici di centrodestra collegati all'EAV che non avevano un'illegittimità. Ripeto: sull'illegittimità non parlo, tra le altre cose da ingegnere ne capisco poco, ma sicuramente c'era qualche dubbio morale di opportunità. Sono state contestate, sono state discusse, sono state approfondite, sono state oggetto di polemica, ma ci si è fermati lì: perché non si è andati a colpire la persona, si colpisce la politica, si colpisce il politico, si colpiscono le azioni. Mi dà fastidio che tu parli dell'EAV se hai questa cosa segreta in tasca: ne parli e io allora ti dico quello che è successo. Però probabilmente una valutazione sull'opportunità andava fatta: sia sull'opportunità di perpetrare quell'azione, sia sull'opportunità di parlare male di un'azienda che ha anche riconosciuto il dovuto.

Rispetto a tutto questo, continuo a dire – e lo dico in conclusione – che dobbiamo metterci tutta la forza possibile affinché i cittadini campani possano avere il miglior servizio possibile,

innanzitutto sulla Circumvesuviana, ma anche su tutte le altre linee. Confido che, al di là di qualche interruzione, la gran parte dei servizi sia abbastanza soddisfacente, perché la Circumvesuviana è la più bella rete ferroviaria del mondo: non esiste da nessuna parte una linea ferroviaria che attraversa siti culturali, paesaggistici e turistici come Sorrento e Pompei – ne dico due, ma ne potrei dire altri dieci – e, parimenti, è l'area più densamente abitata probabilmente d'Europa.

La Circumvesuviana non è una linea qualunque: è la linea più importante sicuramente d'Europa per qualità di città toccate e per densità abitativa, quindi per quantità di pendolari che la devono utilizzare. È importante, ed è importante che sia efficiente, dignitosa, anche bella da vedersi e ben funzionante. Però dobbiamo raccontare che gestire una rete così è una cosa complicatissima: perché se vogliamo portare i turisti a Pompei e a Sorrento, dobbiamo sapere che nelle prime due fermate da Piazza Garibaldi il treno si riempie all'verosimile. Devi decidere: mi fermo o non mi fermo a Ponticelli? Faccio il servizio pubblico o porto i turisti a Sorrento che si lamentano perché non riescono ad arrivare essendoci troppa gente? Non è possibile dire "non mi fermo a Ponticelli".

A volte ci sono delle assurdità nelle contestazioni che sono complicate: perché la calca spesso genera disagi, spesso si ferma il treno, spesso c'è la rissa, spesso c'è il problema. Viviamo una linea che attraversa alcuni territori particolarmente delicati e va verso dei paesi che sono bellissimi da frequentare e da raggiungere. Quando abbiamo fatto una riunione in Prefettura e ci hanno detto di portare la gente a Sorrento perché bisogna portare i turisti, abbiamo detto: "non ci fermiamo a Ponticelli?". No, ti devi fermare a Ponticelli.

Dobbiamo impegnarci – e impegniamo la Giunta e lavoriamo al fianco della Giunta – affinché si completi questo profondo intervento di risanamento e rilancio del servizio pubblico locale: non ci si è riusciti completamente in dieci anni, ma si riuscirà a completare tutto nei prossimi anni. Grazie.

PRESIDENTE (Manfredi). Ha chiesto di parlare il consigliere Barra. Ne ha facoltà.

BARRA (Casa Riformista (Italia Viva-Noi di Centro)). Buonasera onorevoli colleghi, buonasera Presidente. Per questioni che mi sono capitate, di carattere familiare e personale, oggi sarò meno spiritoso del solito; cercherò tuttavia di esprimere un pensiero compiuto su quello che credo sia ormai sotto gli occhi di tutti quanti: il trasporto pubblico in Regione Campania.

Parto da una premessa di carattere politico, anzi, parto dalla fine, così ci capiamo anche durante i vari passaggi che cercherò di fare in modo lucido.

Quando ho saputo che c'era una mozione di maggioranza me ne stavo andando; quando l'ho letta me ne stavo scappando.

Il mio modo di essere in politica, che ha sempre contraddistinto il mio modo di fare la politica, mi ha imposto di restare qui in Aula e votare a favore della mozione di maggioranza per rispetto del mio capogruppo, per rispetto del mio Gruppo, per rispetto della maggioranza, per rispetto dell'Assessore e soprattutto per rispetto del Presidente che ho sostenuto pochi mesi fa. Ma vi posso garantire che non condivido neppure quasi le virgole di quello che è scritto in questa mozione; e ve lo dico dicendo che altresì non condivido nemmeno la punteggiatura della mozione presentata dall'opposizione.

Vi dico solo alcuni passaggi: parliamo di perdite di 300 milioni di euro, accumulati debiti per 750 milioni. Parliamo di un miliardo e 50 milioni di euro. Arrivati a un certo punto parliamo di EAV che deve affrontare le conseguenze dei fallimenti di EAV Bus e CTP, acquisendo beni immobili: quindi

fallimenti e fallimenti. Lo stesso Presidente, che ringrazio per la sua esposizione, ha parlato per 20 minuti, 12 minuti dei quali di fallimenti.

Quando un'azione di Governo fallisce, ma questi fallimenti sono politici. Noi vogliamo in quest'Aula parlare oggi di salvataggi di fallimenti. Se questo il salvare i fallimenti è un rilancio e lo poniamo come obiettivo raggiunto, a mio avviso siamo su una cattivissima strada.

Io ho studiato, ma ripeto che oggi l'umore non me lo consente, cercando di approfondire un po' la tematica che stiamo affrontando questo pomeriggio. "Con delibera di Giunta regionale del 4 giugno e del 30 giugno 2006 relativa ai servizi minimi di trasporto pubblico locale, appreso che la legge regionale 56/2013 abbiamo suddiviso in quattro lotti, uno dei quali riguarda...", ma non voglio più entrare nel merito della questione. Lo torno a ripetere, perché mi interessa più l'aspetto politico oggi, anche se avevo approfondito tutto.

Voglio ricordare a noi del centro-sinistra che noi questa Regione Campania, tranne una parentesi di Caldoro, l'abbiamo governata quasi per un trentennio. Apprestandomi a parlare per esempio del fallimento CTP, ricordo che la CTP prestava dei servizi soprattutto nell'area nord di Napoli, servizi ormai superati dalla storia. Arriverò a spiegare il perché sono superati dalla storia questi tipi di servizi, che fra le altre cose non abbiamo neppure ripristinato. Negli anni '90 noi della Democrazia Cristiana a Cardito avevamo una serie di eletti, tra cui il sottoscritto che era ancora un giovane rampollo, e facemmo su sedici di maggioranza un movimento, il cosiddetto "Movimento dei nove", poi degli undici, tendente a rinnovare la classe dirigente carditese perché ci eravamo imposti noi con le elezioni, eccetera, mettendo un po' da parte quelli che erano i pachidermi della Democrazia Cristiana che avevano governato per trent'anni, per quarant'anni eccetera. C'era un consigliere che aveva quarant'anni, non lo chiamavano i pachidermi quando si riunivano e non lo chiamavamo noi giovani, quindi non apparteneva né alla nuova generazione democristiana che si apprestava a governare il nostro Paese, né agli storici.

Questo per dire che cosa? È vero che siamo stati penalizzati. Presidente Fico, vorrei che veramente prestasse un attimo di attenzione maggiore a quello che vado a dire. Il risultato elettorale ci ha consegnato una rappresentanza istituzionale squilibrata rispetto a una zona. Io sono quasi stufo, seppure interessato, voglio collaborare, voglio farmi carico – Dio lo sa, Clemente Mastella ora salta sulla sedia – sono interessato a favorire e sostenere lo sviluppo delle aree interne di Avellino, non me ne voglia il mio Capogruppo, di Benevento, del Casertano. Rimane però il fatto che l'area interna più bistrattata della Regione Campania sta a nord di Napoli. Anche noi siamo un'area interna. Noi siamo da Giugliano 1 a U, che arriva fino a Casalnuovo, siamo un milione di abitanti. Noi parliamo di trasporto su gomma dove tutti i cittadini di questo milione di abitanti vengono serviti solo ed esclusivamente per raggiungere la capitale, che è Napoli. Con tutto il rispetto per Napoli, ma molti di noi anche no. Molti cittadini non se ne fregano proprio di venire a Napoli per qualsivoglia cosa, ma hanno l'esigenza di una intercomunicazione tra i vari Comuni.

Badate bene, non sono i Comuni – non me ne vogliono e non voglio essere frainteso – di 3.000 abitanti, di 4.000 abitanti, di 10.000 abitanti, che pur devono essere attenzionati da noi, ma parliamo di Comuni di 120.000 abitanti, 80.000 abitanti, 65.000 abitanti, 40.000 abitanti, delle vere e proprie città che non sono servite dal trasporto su gomma. Per la stessa ammissione dell'ottimo Vicepresidente Mario Casillo, in uno dei miei interventi ha ricordato quando volevate portare all'unanimità, tranne il sottoscritto, la metropolitana da Afragola a Caivano, spendendo quasi, a detta sempre dell'assessore, 200 milioni al chilometro. Quindi noi abbiamo preso per i fondelli i cittadini di quell'area, che mi hanno continuamente anche insultato sul telefono.

Allora siamo seri, siamo seri: noi non abbiamo neppure i soldi per completare la linea 10, per ammissione dello stesso assessore Casillo, dunque non abbiamo ancora pagato l'autovettura,

non abbiamo neppure i soldi per fare l'assicurazione e pensiamo di comprarci una grande Harley Davidson, cioè una grande motocicletta. Noi dobbiamo essere concreti e seri.

Sono uno dei pochi, se non l'unico Consigliere regionale di quell'area, quindi io cerco di portare all'interno del Consiglio queste istanze, che non vedo menzionate né nella mozione dell'opposizione, né nella mozione della maggioranza. Non esiste un trasporto che possa portare i ragazzi a scuola da Giugliano a Frattamaggiore, da Frattamaggiore ad Afragola, e parliamo di fare la metropolitana per un miliardo di euro per cinque chilometri da Afragola a Caivano?

Ripeto, proprio per il mio stato d'animo di stamattina non farò neppure replica contro replica, perché so che sarò ripreso in questo mio intervento. Anzi, mi allontanerò, vi seguirò dalla mia stanza e verrò ad assumermi della mia responsabilità politica di sostenere questa maggioranza, però il mio è soprattutto un voto di fiducia. È un voto di fiducia perché nel merito non potrei mai votare una mozione che non parla proprio e non fa neppure un accenno ad un'area mortificata.

Faccio un ultimo esempio e mi taccio: abbiamo parlato del fallimento della CTP che ha tagliato in quell'area sempre direzione Napoli. La cosa bella qua è che ognuno che parte con questo trasporto su gomma, deve venire a Napoli. Parti da Orta? Orta-Napoli. Parti da Crispano? Crispano-Napoli. Parti da Frattamaggiore? Frattamaggiore-Napoli. Cioè qua o si viene a Napoli o si muore, direbbe qualcuno. Noi non vogliamo venire a Napoli, noi abbiamo l'esigenza di comunicare in questa cintura di un milione di abitanti tra scuole, alberghi, banche. È chiaro? Non c'è traccia nel piano di trasporto su gomma di questo, non c'è traccia. Quindi io non posso fare altro che esprimere solo ed esclusivamente un voto di fiducia rispetto a quello che sta ponendo in essere la maggioranza.

Finisco dicendo: guardate, la nostra area è martorizzata, pure per la Terra dei Fuochi siamo interessati anche a questo, poi con Acerra c'è l'ottima Consigliera regionale, ma nell'area industriale di Caivano, nei terreni di Caivano, nei terreni limitrofi di Afragola, non so quanti Consiglieri regionali abbiamo qua di Afragola che fa 65 mila abitanti. Quanti Consiglieri comunali abbiamo di Frattamaggiore, che fa 30 mila abitanti, o di Crispano che ne fa 17 mila, o di Arzano che ne fa 40 mila, o di Casavatore che ne fa 25 mila? Questa gente già non è rappresentata insieme alle istituzioni, non vanno più mortificati. Vi prego di non farmi diventare il Masaniello di quell'area, perché siccome in 45 anni di politica abbiamo saputo svolgere tutti i ruoli, sappiamo fare anche quello. Quindi io mi auguro, invece, che ci sia maggiore attenzione, che ci sia maggiore coinvolgimento e che ci sia, soprattutto, un momento più chiaro che faccia capire a ogni singolo Consigliere regionale presente in quest'Aula, soprattutto a noi di maggioranza, qual è il momento decisionale, qual è il meccanismo di coinvolgimento. Questo prima che si venga in Consiglio a dire: "Abbiamo deciso di non intervenire, abbiamo deciso di non fare emendamenti, abbiamo deciso di non fare modifiche, abbiamo deciso...". Stabiliamo un attimino anche le regole interne nostre comportamentali, perché io non mi ci trovo. Io faccio politica per portare avanti le mie idee e le idee non me le faccio soffocare da nessuno, se non per questione di fiducia che io esprimerò con il voto di oggi.

Grazie.

PRESIDENTE (Manfredi). Grazie collega Barra. Il Presidente Iovino.

IOVINO F. (Riformisti e Moderati-Lista Cirielli-ECR). Buongiorno a tutti. Ritengo che sia un Consiglio di grande interesse, ma sia soprattutto un Consiglio rispetto ad altri che ci debba far riflettere.

È chiaro che il tema della mobilità non è solo il tema di una mobilità che guarda un quadro regionale. Dico questo perché la norma, in particolar modo la Delrio, interviene nel 2014 e inizia

tra funzione delegata di esclusiva competenza a livello regionale delegata alla provincia, una funzione che poi viene espressa attraverso la Delrio che aveva una visione sulla mobilità. Questo perché, a un certo punto, in quella normativa si recitava quella che era il PTM, il Piano Territoriale Metropolitano, che avesse poi una visione non solo di sistema di rete regionale, ma di mobilità di Area Metropolitana, quindi di area vasta dove incide gran parte EAV.

È chiaro che le norme nel tempo si sono generate e hanno generato delle disfunzioni, che hanno generato a loro volta dei fallimenti delle imprese, in particolar modo mi ricordo quando ero delegato in Città Metropolitana e c'era il Presidente Cascone –mi pare corresse il 2018 o il 2019 – nei confronti di quelli che erano i lotti che dovevano interessare in particolar modo non solo l'Area metropolitana, ma poi l'avvicendamento tra Area metropolitana e quella che doveva essere poi la funzione delegata esclusivamente alla Regione che si doveva interessare del Piano di Mobilità.

Mi riferisco agli interventi dell'EAV, come diceva anche il Presidente Cascone, in quanto azienda di mobilità completa perché ha una visione di rete ferro e una visione di mobilità da gomma. È chiaro che se non hai una visione complessiva rispetto a quella che è la mobilità, in particolar modo dove morfologicamente anche solo l'area che va dal Baianese – come ha ben ricordato Pelliccia, ma purtroppo ahimè Cascone ha provato a spiegarci che cosa era accaduto – è un'area che ha una visione diversa. Da un lato c'è una mobilità più fruibile andando verso le aree turistiche, dall'altro lato le aree interne hanno una grande difficoltà a raggiungere la città. È intelligente il sistema ed anche la visione che ha avuto Barra, al quale faccio i complimenti, perché il quale dice ci sono delle cerniere urbane. Per migliorare il flusso della mobilità tra un trasporto su gomme e un trasporto su ferro, dobbiamo ragionare per area, dobbiamo ragionare per interventi. Se ragionassimo su Giugliano, Casavatore, sulla Procura e sul Tribunale di Aversa, dobbiamo creare una cerniera affinché i liberi professionisti la mattina possano raggiungere, attraverso una mobilità alternativa e sostenibile i luoghi di lavoro.

Mi rendo conto, però, che non è un compito che può svolgere solo la Regione Campania. Bisogna coinvolgere – e sono sicuro che avrà questa sensibilità – anche il Governo nazionale sui grandi investimenti sui trasporti. L'altro ieri mi sono confrontato anche per messaggio con Iannone che si occupa dei trasporti, e ci sono state delle esperienze. Non so se vi è mai capitato di prendere un Treno Jazz, un treno finanziato anche attraverso dei fondi regionali, che viaggiano sulle infrastrutture dello Stato. Noi non possiamo pensare di ricostruire tutta la fascia di ferro che si è generata attraverso l'infrastruttura dell'EAV, dovremmo poter riprendere anche quelle infrastrutture che sono in disuso, ma che esistono, che già c'è un perimetro, che già c'è un raggio di azione dell'RFI; cioè, dovremmo essere quanto più dialoganti possibile, altrimenti corriamo il rischio di creare ulteriori infrastrutture che sono, praticamente, dei cimiteri a cielo aperto.

Ci sono dei passaggi a livello dello Stato che sono in disuso, sono alla mercé di luoghi che vengono aggrediti da persone sconosciute o che vengono a rintanarsi qui che, poveretti, non hanno neanche la possibilità di avere un tetto di casa. Cioè, se dobbiamo rendere più umana questa dimensione – e sono convinto che il Presidente Fico ha non solo il garbo, ma anche la sensibilità per capire che la mobilità non è solo una responsabilità da rete e infrastrutture e da capacità finanziaria, ma è anche una responsabilità sociale – affinché non diventino più ricettacolo di furfanti o di criminali, perché in alcuni casi ho trovato delle stazioni – non solo quelle dell'EAV, anche, a volte, quelle dello Stato.

Bisogna diventare una cerniera. E sono convinto che se ragioniamo – è chiaro che l'EAV, lo sanno tutti, Cascone lo ha detto: si può fare di più, si è fatto poco... Mi dissocio dalle questioni giudiziarie: quelle non m'interessano, non mi sono mai interessato; se avessi voluto avrei adeguatamente svolto la professione, ma facendo politica è anche difficoltoso fare questo e, quindi, a volte uno

si rende conto anche della responsabilità di quello che deve fare. Quindi mi rendo conto che un'azione di responsabilità non è la mozione di uno che ha la finalità di una parte di questa Campania o di questa città: la mozione deve diventare un avvicendamento, una vicinanza che deve costruire un livello finanziario capace di dare risposte, capace di generare delle risposte. Perché altrimenti staremo i prossimi vent'anni, se non trent'anni, a ragionare di quello che si sarebbe potuto fare e non si è fatto o di quello che si deve fare e non si ha né la responsabilità e neanche la finanza per poterlo generare. Quindi chiedo anche ai miei colleghi del Gruppo di opposizione di fare una riflessione per generare un risultato di una mozione che abbia una responsabilità oltre la visione dell'appartenenza, ma di una visione complessiva di mobilità. In quanto è chiaro che se ragionassimo urbanisticamente – e poi mi taccio, non voglio più generare – quando cinquant'anni fa abbiamo pensato alla Circumvesuviana non sapevamo che la Procura stava alla Reggia Orsini di Nola, non sapevamo che la Procura era ad Aversa dell'area Nord, non sapevamo che la Procura di Napoli era al Centro Direzionale; tante cose non ne avevamo conoscenza perché un pezzo stava a Castel Capuano e un altro pezzo stava allocato nell'area di Salerno Industriale. Quindi, mobilizzando gli uffici, è chiaro che si mobilita di riflesso o si flette la mobilità.

Per far sì che questo non accada, bisogna innanzitutto rafforzare un modello di mobilità e di autorità.

Sono stato ad Avellino, ho visto un complesso molto bello, un Terminal Bus molto bello: sembrava di stare in un'altra città. È chiaro che Napoli non è Avellino, però sulle periferie intervenire su stazioni di livello centrale, come può essere il nolano... Vi porto l'istanza di Nola, dove c'è l'Interporto nolano, dove la mobilità dello Stato... L'altro giorno ho fatto un intervento, ho scritto una lettera, mi sono sentito per vedere di poter congiungere, attraverso Ferrovie dello Stato: Afragola, Nola, per avere una mobilità più veloce, Ferrovie dello Stato, Interporto di Nola – che è l'interporto più grande d'Europa, dove confluiscono le più grandi imprese –, fare eventualmente una stazione là, fare eventualmente un Terminal Bus là.

È chiaro che così possiamo, in un certo qual senso, immaginare una mobilità che abbia una visione. Quindi, al di là del fallimento di alcune aziende – CTP ne è sicuramente una di quelle, perché poi alla fine EAV aveva già un indebitamento, poi nelle eventuali fusioni ha dovuto raccogliere indebitamenti che poi venivano fuori pure da altre aziende fallite –, fortunatamente siamo riusciti ad avere la visione di raccogliere un po' quello che era il capitale umano di quelle aziende.

Ora c'è bisogno di rilanciarla. La prospettiva per la quale io mi adopero e mi sono sempre adoperato è quella costruttiva, quindi di poter costruire un dialogo anche con il Governo nazionale. Perché io sono convinto – avendo fatto pure il Delegato ai Trasporti in Città Metropolitana – che i fondi campani non bastano a costruire una rete adeguata. Quindi l'impegno di costruire, di essere dialoganti... È chiaro che il Presidente Cascone lo sa che le cose possono migliorare e lo sa che l'oggetto della discussione EAV... Non sto a raccontarvi che due anni fa viene a mancare una bambina investita su un passaggio a livello a Nola, su un passaggio a livello che si stava per chiudere, perché poi è un problema di sicurezza, è un problema che le stazioni sono inadeguate, mezzi che non vengono custoditi, che i passaggi a livello non sono adeguatamente controllati quotidianamente.

Poi c'è anche l'aggressione da parte di qualche incivile, perché purtroppo ci sono anche gli incivili i quali sperano che le cose vadano sempre male e ci mettono anche loro la loro parte.

Sono sicuro che non sia solo un voto – come ha detto il consigliere Barra – di fiducia, ma sia anche un voto di speranza nella possibilità di trovare una linea comune.

Devo dire anche: ho accennato a Massimo Pelliccia, il quale lui sapientemente ha detto che bisogna stralciare EAV e bisogna ragionare sugli altri contenuti delle infrastrutture, che pure lui vede tanti investimenti sui territori, in particolare il passaggio che c'è stato in alcune aree vicine a lui sull'alta velocità; ma creare sinergie sicuramente è positivo. Grazie.

PRESIDENTE (Manfredi). Ha chiesto di a parlare il consigliere Simeone. Ne ha facoltà.

SIMEONE (Roberto Fico Presidente). Buongiorno colleghi, Presidenti, Assessori, spero di essere sintetico: volevo dare un contributo alla discussione dando una lettura politica a questa giornata. Ascoltavo con attenzione Luca Cascone. Tutto nasce da una programmazione. Dobbiamo sapere, colleghi – per chi non si occupa di questo settore direttamente, tutti i giorni – che c'è un Fondo nazionale dei trasporti che poi viene diviso per le Regioni, per i fondi regionali. Il Fondo nazionale dei trasporti negli ultimi anni ha avuto un taglio e, sistematicamente, le Regioni hanno dovuto correre ai ripari con il Fondo regionale. Parliamo di 4 o 5 miliardi di euro, più o meno, come Fondo nazionale; la Regione Campania, in qualche modo, ha dovuto correre ai ripari. Darei questo tipo di lettura: se non s'investe, a livello governativo, sui trasporti, noi – un po' come i Comuni senza la Regione – come Regione possiamo fare veramente poco. Ci sono fondi strutturali che vengono messi a disposizione delle Regioni – e l'assessore Mario Casillo, magari, sarà pure un pochettino più puntuale nel darci qualche dettaglio di natura tecnica – che sono vincolati.

C'è l'esercizio e ci sono le infrastrutture. Sapete quanto costa una stazione della metropolitana della linea 1 all'anno? Circa 2 milioni di euro.

Noi (Linea 1, ANM) abbiamo 20 stazioni: fatevi un po' il conticino di quanto costa tenere aperta una stazione della metropolitana. E noi abbiamo in progetto, insieme alla Regione, di aprirle tutte, arrivare alla chiusura dell'anello della linea metropolitana e, quindi, immaginate il costo che c'è. Le risorse sono quelle che sono. Ovviamente, Napoli ha sempre fatto una richiesta di maggiori risorse. Adesso s'inizia questo nuovo percorso con l'assessore Casillo, con la possibilità di fare un ragionamento sul riparto dei fondi nazionali; però volevo dare anche qualche elemento numerico: la Linea 1, soltanto nei primi sei mesi del 2026, ha trasportato 25 milioni di persone, quindi la proiezione è di arrivare a 50 milioni, rispetto ad un 40-42 milioni di passeggeri trasportati dall'intera linea ferroviaria di EAV.

A questo dobbiamo aggiungere anche i chilometri e i passeggeri trasportati – intorno ai 38 milioni – nella rete urbana; questo per dirlo al collega Peppe Barra, che non ci sta perché non ci vuole sentire: sono altri 38 milioni. Immaginate che cosa significhi gestire un'azienda di questa portata. Questo vale per ANM, per quanto riguarda il Comune di Napoli, e vale per EAV.

Ho sempre detto – anche facendo una chiacchierata con il Presidente e con l'Assessore – noi siamo qui per risolvergli i problemi, non dobbiamo trovare i colpevoli. Lo facciamo fare ad altri questo mestiere, se ci sono colpe.

La soluzione è quella che ha trovato questa Giunta qualche giorno fa, facendo un investimento – programmando un investimento di un miliardo di euro sul trasporto pubblico regionale, rispetto agli 800 milioni degli anni precedenti. Non è cosa da poco. Faccio il paragone con la Lombardia, perché, colleghi dell'opposizione che avete chiesto questa monotematica, ci dovete dare una mano: cercate di sensibilizzare il Governo, il Ministro Salvini in modo particolare, a cambiare questi criteri di ripartizione dei fondi strutturali e dei fondi dell'esercizio del trasporto pubblico. Perché, signori, non è possibile – per darvi qualche dato: mentre parlava Luca e i colleghi cercavo di prendere qualche dato per non dire troppe fesserie –: la Lombardia ha una rete ferroviaria di 1.740 chilometri di rete ferroviaria (metto in confronto con le Regioni che hanno più contributi), la

Campania ne ha 1.270. Ebbene, la Lombardia percepisce 850 milioni di euro all'anno, la Campania solo 539.

Immaginate la differenza, capite che c'è una differenza sostanziale. E, vedete, è vero che la Lombardia – ovviamente faccio il paragone con la Lombardia essendo consapevole che non è che li voglio togliere alla Lombardia e me li voglio prendere io, ci mancherebbe altro, Salvini farebbe tutt'altro – questa è una valutazione politica.

Non possiamo pensare che un sistema ferroviario come quello della Lombardia, che ha una rete ferroviaria importante – parliamo delle ferrovie per non andare fuori da quella che può essere la discussione della Circumvesuviana, dopo vi do anche qualche dettaglio, se può essere utile, dei trasportati in Circumvesuviana. La linea ferroviaria della Lombardia è molto estesa, ma ha poche stazioni. Abbiamo meno chilometri ferroviari, ma abbiamo tantissime stazioni, perché abbiamo la gestione ordinaria con EAV, con la linea della Cumana, della Circumflegrea, della Metrocampania Nord-Est (mi sto dimenticando qualche altra linea di EAV), tutte quelle che sono le reti regionali. E incide il costo del personale in ogni singola stazione, perché non possiamo pensare che si faccia un criterio abitante-passeggero, perché la nostra Regione è una Regione in pieno sviluppo infrastrutturale e di esercizio dal punto di vista del trasporto.

Perciò c'è bisogno che voi ci diate una mano con i vostri interlocutori al Governo per cambiare questi criteri. Criteri che hanno un senso, ma avevano un senso qualche secolo fa: siamo nel 2026.

Metteteci nelle condizioni. La ripartizione la facciamo nella Conferenza Stato-Regioni. Si potrebbe pensare, si chiede al Ministro – ovviamente con la presenza del Ministro, dei funzionari – perché ci sono dei criteri oggettivi.

Caro Vicepresidente Casillo, tu sarai seduto a quel tavolo quando si parlerà dei trasporti pubblici, quando si parlerà dei trasporti in generale, perché sei il Delegato del Presidente; ma in quella sede va spiegato perché la Regione Campania ha bisogno di più fondi. Perché senza fondi non si potrebbero fare gli investimenti.

Da soli, caro Presidente, puoi fare tutti i miracoli di questo mondo, ma non riusciamo a competere, a riuscire a compensare quelle che sono le esigenze dell'area nord di Napoli, che ha tre milioni e mezzo di richieste giornaliere di entrare a Napoli. Ma non è perché li vogliamo noi: noi li abbracciamo perché sono nostri fratelli, perché in Provincia siamo tutti napoletani, perché c'è una richiesta di mobilità nella nostra città; ma questo vale per ANM, ma vale anche per EAV.

È chiaro che ci sono esigenze diverse, divise per province, ma volete mettere l'esigenza che ha una città come Napoli, una metropoli come Napoli, che ormai è diventata metropoli – al di là di quelli che saranno gli eventi che coinvolgeranno la nostra città, il nostro capoluogo di Regione. Poi c'è il tema Ferrovie dello Stato.

Presidente, su questo ti invito a fare una riflessione insieme, ovviamente, agli Assessori e alla Giunta.

Ferrovie dello Stato: faccio una premessa, non ho mai avuto il privilegio – l'ho avuto il privilegio da Presidente della Commissione Trasporti e Comunità – di avere interlocuzioni istituzionali con i dirigenti di Ferrovie dello Stato. Ma vi pare mai normale che il servizio di collegamento serale per le partite del Napoli che si fanno al Maradona, che ci fa Ferrovie dello Stato, lo dobbiamo pagare? Li paghiamo profumatamente e, arrivati ad una certa ora, chiudono, la gente rimane a piedi. Poi lasciamo stare chi li paga: prima li pagava ANM, poi li pagava il Comune, adesso li sta pagando la Regione, comunque, li paghiamo, non ce lo fate gratis e dobbiamo dirlo.

Le linee regionali di Ferrovie dello Stato trasportano 44-45 milioni di passeggeri all'anno, rispetto ai 50 milioni che trasporta Linea 1 e rispetto ai 38-40-50 milioni che spero che si recuperi quel famoso 40 per cento che abbiamo perso. Voglio ricordare che quel 40 per cento che non viaggia

in Circumvesuviana, sta viaggiando in ANM, sta viaggiando sulla metropolitana perché il collegamento è quello, oppure sui bus di EAV. Possa piacere o meno, ma così è. Oppure con la macchina, e questo è un danno e un costo sempre per la nostra città, facendo un ragionamento come città di Napoli.

Quindi, colleghi, il mio invito a questa monotematica è il seguente. Vi ringrazio per questa opportunità che ci avete dato, confidando ovviamente nel lavoro della Giunta sul tema trasporti perché è un lavoro fondamentale, io lo dico sempre. La mattina, cittadino medio, chi non si muove con mezzi privati, il primo pensiero è: “Madonna mia, speriamo che trovo il pullman alla fermata”, oppure, “Madonna mia, speriamo che parta la metropolitana o la Circumvesuviana”. Questo è un impatto diretto dal punto di vista politico con i cittadini medio e con il campano.

Spero ci dia una mano a fare un ragionamento con il Ministro Salvini, o quanto meno nelle sedi istituzionali per quelli che sono i riferimenti, perché veramente il tema della ripartizione dei fondi dei trasporti è un problema importante, fondamentale. Non è soltanto un problema della Giunta Fico rispetto alla Giunta della Lombardia, perché ci sono altre Regioni che stanno molto peggio di noi, ma non hanno il numero di passeggeri che trasportiamo noi. Assessore, è un elemento oggettivo questo, non è una cosa sulla quale e dalla quale si può sfuggire. Il Lazio dà gli stessi contributi che diamo noi a metà, e ha la stessa linea ferroviaria che abbiamo noi. Non è che nel Lazio ci sono linee ferroviarie superiori o in un numero maggiore. Ma Roma Caput Mundi, stendiamo un velo pietoso, perché altrimenti cominciamo a fare ragionamenti sbagliati.

Io finire qui perché non voglio entrare in polemica semplicemente per il fatto che sono convinto della bontà dell'azione amministrativa e legislativa di questa Amministrazione, anche con la scelta di cambiare l'amministratore di EAV, cosa che un poco tutti quanti ci aspettavamo, anche perché dopo dieci anni si poteva pure pensare di cambiare registro. Io non lancia la spada contro nessuno, anche perché faccio un altro mestiere. Il manager è un mestiere serio e ognuno si assume le proprie responsabilità. Però io l'ho detto già la volta scorsa durante la chiacchierata, già il nome depone a sua favore: Diamantini, abbiamo una punta di Diamantini e lo mettiamo a fare il presidente di EAV. Spero che, dall'alto della sua esperienza in Ferrovie dello Stato, ci porti qualche risultato.

Devo però dire che con Ferrovie dello Stato non ho mai avuto un rapporto gioviale, perché hanno sempre avuto un atteggiamento di natura molto privatistica, ma Ferrovie dello Stato non è un'azienda privata, pur lavorando come tale. Anche in questo senso deve però cambiare l'atteggiamento di Ferrovie dello Stato, ci devono dare una mano e non possono pensare di fare business in questa Regione, soprattutto visto il problema che abbiamo della ripartizione dei fondi. Colleghi, spero di essere corretto, non volevo mancare di rispetto e non parlo di Casalnuovo, perché lascio a Casalnuovo quel che è di Casalnuovo e a Cardito quel che è di Cardito, però Napoli rimane sempre il capoluogo di Regione e mi dovete consentire un momento di riflessione politica anche su quelli che sono gli interessi della città. Siamo tutti nati a Napoli.

Grazie, colleghi.

PRESIDENTE (Manfredi). Grazie, Presidente Simeone. Adesso la collega Parente.

PARENTE (PPE - Forza Italia). Grazie, Presidente. A me avrebbe fatto piacere dare un contributo a questa discussione rappresentando le criticità in tema di trasporti della zona che rappresento e da cui provengo, ma purtroppo non posso fare un intervento di questo genere perché da noi, al netto di una timida presenza di Air Campania, non esiste alcun trasporto pubblico. Il litorale domizio, purtroppo, per anni e anni e anni è stato dimenticato e soffre una carenza strutturale dal punto di vista delle infrastrutture, sia ferroviarie che come trasporto su

gomma. Si tratta di una zona che, almeno nelle intenzioni di questa Giunta, dovrebbe subire dei miglioramenti per effetto appunto di politiche che si annunciano già da qualche anno – devo dire anche dalla Giunta passata – sul rilancio dell'economia e del settore turistico.

Ma non è solo questo il punto, perché io non sono qui oggi a fare un intervento per sponsorizzare un investimento sul litorale domizio soltanto per ragioni turistiche. Il Comune di Castelvoturno e il Comune di Mondragone non sono serviti da stazioni ferroviarie perché le stazioni più vicine sono nell'entroterra: Villa Literno e Falciano del Massico. Molti, moltissimi cittadini di quelle zone ogni mattina, per recarsi al lavoro, si svegliano alle 4:30 per prendere una macchina, recarsi nella stazione più vicina, parcheggiare la macchina, prendere un treno e andare verso Roma, perché vivono la vita dei pendolari come insegnanti, come personale ATA o come impiegati presso le strutture ministeriali. Questo è un problema che va avanti da anni, perché prendere una macchina alle 4:30 del mattino e recarsi in un Comune piccolino come quello di Villa Literno, di Falciano del Massico, crea un sovraffollamento di autovetture che molto spesso si trovano a dover usufruire di parcheggi di fortuna e non sempre legali. Non esiste dunque un trasporto su gomma che consentirebbe ai cittadini di quelle zone di raggiungere le stazioni ferroviarie più vicine.

Anche in un'ottica di rilancio turistico ricettivo della zona del litorale domizio, oggi se un turista vuole andare al mare, a Castelvoturno, a Mondragone o a Baia Domizia, deve prendere la macchina da dove sta e recarsi presso gli stabilimenti balneari. Anche questo crea non pochi problemi in termini di sovraffollamento e di incremento del carico urbanistico nonché del traffico veicolare rispetto alle zone di intervento.

Quindi il mio oggi non è un intervento per segnalare delle criticità rispetto a un trasporto che esiste, ma l'obiettivo è quello di stimolare la Giunta e il Vicepresidente Casillo per le programmazioni future. Abbiamo sentito in quest'Aula di analizzare quelle che sono state le criticità passate rispetto alla gestione dei trasporti e ho ascoltato con grande interesse gli interventi dei colleghi. Il mio intervento mira invece ad aprire uno spazio, una sollecitazione per quelli che possono essere gli investimenti futuri di questa Giunta che deve, a mio avviso, mostrare un'attenzione maggiore rispetto a quella che è l'area più a nord della Regione Campania e che è stata negli anni passati quasi sempre tenuta fuori almeno dal settore dei trasporti. È naturale che un prolungamento della Circumflegrea, che dovrebbe essere uno dei provvedimenti più logici da questo punto di vista perché la Circumflegrea e la Cumana si fermano a Licola e si potrebbe prolungare negli altri Comuni costieri lungo la tratta fino al confine con la Regione Lazio. È un intervento che non può trovare un'applicazione immediata, un intervento che va studiato, va programmato in termini di progettazione e poi in termini di investimento.

Nelle more di quest'investimento, di queste progettazioni, mi auguro e auspico che la Giunta regionale intervenga in termini di servizi sostitutivi per un trasporto su gomma sostitutivo un po' più incisivo rispetto a quello che oggi offre Air Campania sul territorio. Potrebbe essere una soluzione che restituisce fiducia ai cittadini del litorale Domizio che, per qualsiasi cosa oggi devono fare, devono necessariamente prendere l'automobile.

A Castelvoturno e a Mondragone non c'è soltanto spiaggia, non ci sono soltanto pendolari ma dall'anno prossimo ci sarà la Facoltà di Medicina e Chirurgia dell'Università Vanvitelli, c'è la Facoltà di Scienze Infermieristiche, quindi si tratterebbe di offrire un servizio non solo ai cittadini della zona, ma a tutti coloro che vi si recheranno per studiare e per andare a lavorare nel Pineta Grande Hospital e nell'altro presidio ospedaliero del Comune di Mondragone. Per cui mi auguro che ci sia un'attenzione maggiore di questa Giunta rispetto ai cittadini di quell'area.

Grazie, Presidente.

PRESIDENTE (Manfredi). Grazie, collega Parente. Collega Celano.

CELANO (PPE - Forza Italia). Io sarò brevissimo. Devo dire che ho apprezzato il dibattito nonché l'intervento di tanti colleghi che hanno riconosciuto le criticità che ci sono, presenti anche nella mia città. Salerno addirittura è riuscito a comprare i bus elettrici con i soldi Prius che erano destinati ad altro, quindi abbiamo dato un grande contributo all'acquisto delle infrastrutture per il trasporto.

Ho apprezzato molto anche l'intervento del collega Barra, che giustamente dice: "Com'è possibile? Noi abbiamo governato per 40 anni questa Regione, poi la responsabilità maggiore della criticità nel trasporto regionale ce l'ha chi ha governato solo per 5 anni, cioè la Giunta Caldoro e l'assessore Vetrella?". Devo dire che è un vizio non del Presidente Cascone, ma un po' di tutti noi politici quello di cercare di rinvenire responsabilità sempre da altri, da chi ci ha preceduto. C'è anche chi riesce a fare peggio, Presidente, perché c'è chi dopo 10 anni di mal governo riesce a scaricare responsabilità su chi gli è succeduto, magari da qualche mese. Quindi c'è sempre chi fa peggio di altri.

Però devo dire che dobbiamo anche ripristinare un po' la verità, perché non è che i soldi si producono nel settore del trasporto pubblico. C'è un fondo nazionale, come ci ricordava qualche collega, e in quel periodo 2010-2015 si è assistito al più grande taglio mai avuto del Fondo del Trasporto Pubblico per le Regioni a Statuto ordinario. Prima 460 milioni in meno negli anni 2010-2011 anche per le infrastrutture, poi addirittura 4 miliardi di taglio con la Legge di Stabilità del 2013, che ovviamente ha messo in ginocchio un po' tutte quante le Regioni a Statuto ordinario. Ci fu all'epoca anche qualche comunicato stampa di richiesta di aiuto dell'assessore Vetrella, perché è evidente che quando si ha un taglio del fondo nazionale, si è costretti poi a tagliare sostanzialmente ai territori e alle aziende che fanno trasporti.

Il taglio fatto alle aziende di trasporto fu inferiore rispetto al taglio avuto dal fondo nazionale, non perché Vetrella producesse soldi – non poteva essere così – ma semplicemente perché Vetrella fu costretto ad aumentare il prezzo dei biglietti per ridurre il taglio fatto praticamente alle aziende che facevano il trasporto pubblico.

Ora dobbiamo guardare avanti. Condivido in pieno la mozione presentata dal collega capo dell'opposizione da tutta l'opposizione, credo che dobbiamo assumere delle determinazioni anche in merito alla gestione delle società e degli enti che gestiscono il trasporto pubblico. Quella di EAV non mi sembra sia stata una gestione trasparente, ed è compito anche della Regione Campania verificare eventualmente per poi porre correttivi. Ricordo anche che ci sono società, per esempio l'azienda che ha fatto i trasporti a Napoli, che non adesso, ma nel 2010 mandava 370 milioni di euro di crediti nei confronti del Comune di Napoli. Come poteva un'azienda che non riusciva a recuperare i propri crediti da un Comune, poi pagare gli stipendi, pagare i dipendenti pagare i servizi?

Ci sono delle difficoltà enormi, ci sono sempre state e quindi da adesso in poi dobbiamo guardare avanti con altre prospettive. Speriamo che il Presidente prenda in considerazione le proposte che sono state elencate anche nella mozione delle opposizioni.

Grazie ancora.

PRESIDENTE (Manfredi). Grazie, collega Celano. Collega Errico.

ERRICO (PPE - Forza Italia). Grazie Presidente.

Signor Presidente del Consiglio Regionale, Signor Presidente della Giunta Regionale, signor Assessore Delegato Casillo, Assessore ed Assessori, colleghe Consigliere e colleghi Consiglieri, ho ascoltato con grande interesse gli interventi che si sono succeduti e mi sono anche chiesto se

fosse opportuno intervenire, perché io parlerò fundamentalmente di alcuni problemi che investono il mio territorio.

Alla fine ritengo importante farlo, perché è necessario richiamare l'attenzione di tutti noi sulla dimensione trasversale e plurale dei trasporti che, insieme alla sanità, rappresenta l'indicatore principale sulla quale si misura l'efficacia delle azioni di un governo regionale. È opportuno ricordare che, quando discutiamo di trasporti, non parliamo solo di mobilità ma stiamo discutendo della qualità della vita delle nostre comunità e del futuro che vogliamo inseguire. Significa parlare del diritto allo studio, del diritto al lavoro, dell'accesso ai servizi essenziali, senza il quale una comunità è destinata a scomparire. Ecco, cari colleghi, oggi discutiamo di trasporti, ma stiamo decidendo tanto altro.

Stiamo decidendo, ad esempio, quanto i beneventani siano uguali agli irpini, gli irpini ai casertani, quest'ultimi ai salernitani e i salernitani ai napoletani. Perché? Perché in questa Regione – mi spiace che non ci sia il consigliere Barra – spiace dirlo ma in particolare chi vive nelle aree interne non ha gli stessi diritti e non può godere delle medesime opportunità. Questo perché negli ultimi anni la logica del trasporto pubblico locale è stata penalizzante e la provincia di Benevento, per quest'isolamento, ha già pagato un costo elevatissimo: perché quando un territorio è isolato, quando i collegamenti non funzionano, quando studenti e lavoratori sono costretti ogni giorno a un percorso ad ostacoli, non è soltanto un problema di mobilità, è una questione di giustizia sociale e di dignità istituzionale.

Le aree interne non chiedono privilegi o corsie preferenziali: il Sannio chiede semplicemente che venga riconosciuto ciò che gli spetta e bisogna lavorare in maniera sinergica per garantirlo.

I 78 Comuni della Provincia chiedono all'unisono di essere considerati parte integrante di questa Regione, e questo Consiglio monotematico deve rappresentare un momento di responsabilità. Non possiamo limitarci agli annunci o alle dichiarazioni di principio: i cittadini si aspettano risposte, tempi certi e decisioni concrete.

La prima questione che voglio affrontare e porre all'attenzione riguarda la linea ferroviaria Napoli-Benevento via Cancelli, la storica tratta della Valle Caudina. La linea rappresenta purtroppo il simbolo di una gestione che ha fallito, nonostante gli annunci epocali, almeno per quanto riguarda il nostro territorio. Il simbolo più eclatante di un fallimento senza giustificazioni. In questi anni – dobbiamo dirlo – abbiamo assistito ad inaugurazioni senza premi, a manifestazioni celebrative organizzate da vertici aziendali ormai decaduti, a passerelle che nulla hanno avuto a che vedere con i problemi reali dei pendolari. L'esempio della Stazione Appia è sotto gli occhi di tutti: inaugurata con grande enfasi e poi rimasta sostanzialmente inutilizzata. Nel frattempo i cittadini hanno continuato a fare i conti con ritardi, interruzioni del servizio e un'incertezza che ormai dura da troppo tempo sulla fine di questi lavori.

I fatti parlano da soli: la gestione di EAV sulla tratta caudina ha mostrato tutti i suoi limiti. Per questo credo sia arrivato il momento che la Regione prenda atto della situazione e avvii con determinazione non solo il completamento dei lavori – peraltro sempre annunciato con enfasi – ma anche e soprattutto la verifica per il trasferimento definitivo, a lavori ultimati, della gestione della tratta Cancelli-Benevento a RFI, visto che già la tratta finale Cancelli-Napoli è gestita da RFI. Non è una battaglia ideologica, è una scelta che ritengo di buon senso: serve una governance capace di garantire affidabilità, investimenti e programmazione. I cittadini non hanno bisogno di inaugurazioni, hanno bisogno di treni che funzionano.

Allo stesso tempo dobbiamo cogliere l'opportunità che oggi abbiamo davanti: con il passaggio del trasporto pubblico locale sannita sotto la gestione di AIR Campania, si è resa disponibile una quantità importante di chilometri aggiuntivi di percorrenza per il lotto Irpinia-Sannio. Chiediamo che quei chilometri, Assessore, non debbano rimanere sulla carta: devono tradursi

immediatamente in servizi, devono servire a rafforzare i collegamenti con Napoli e a sostenere due eccellenze come l'Università degli Studi del Sannio e il Conservatorio Nicola Sala, che ogni giorno attraggono studenti da tutta la Campania. Penso ai ragazzi che arrivano da Arienzo, Maddaloni, Santa Maria a Vico, Piedimonte Matese, Cervinara, Rotondi, San Martino Valle Caudina, Ariano Irpino, Grottaminarda, Pratola Serra, Tufo e da tanti altri Comuni di province contigue. A loro dobbiamo garantire delle corse aggiuntive nelle fasce orarie più richieste, collegamenti serali dopo le ore 19:00, servizi anche nei giorni festivi – che non esistono – e, nello stesso tempo, dobbiamo garantire un potenziamento delle tratte verso Regioni limitrofe come il Molise, confermando le fermate di Solopaca e Paupisi, oltre ai collegamenti con il Fortore. Non sono richieste campanilistiche: sono interventi necessari per garantire il diritto alla mobilità e per contrastare lo spopolamento delle nostre aree interne.

C'è poi una questione che considero strategica e sulla quale non possiamo abbassare la guardia: mi riferisco alla linea dell'alta capacità Napoli-Bari. Non possiamo accettare che un'opera finanziata con miliardi di euro venga realizzata senza garantire il collegamento diretto dalla stazione Dugenta-Frasso Telesino alla stazione alta velocità di Napoli Afragola: sarebbe una scelta incomprensibile e profondamente penalizzante. Ho già portato questa questione all'attenzione anche del Sottosegretario al MIT, onorevole Ferrante; ma credo che oggi debba essere la Regione Campania a dover assumere una posizione netta nei confronti di RFI. Quella fermata deve diventare una priorità: non possiamo consentire che il Sannio venga escluso dal principale nodo ferroviario del Mezzogiorno proprio mentre si realizzano le grandi infrastrutture del Paese.

L'avanzamento dell'alta capacità comporterà inevitabilmente la progressiva dismissione di alcuni tracciati ferroviari storici, e quelle infrastrutture riteniamo non debbano essere abbandonate. Per questo sottopongo alla sua attenzione, assessore Casillo, e a quella del Presidente Fico e dell'intera Giunta, la possibilità di avviare un grande progetto per realizzare una metropolitana regionale superficiale che recuperi i vecchi binari e li trasformi in una moderna rete di collegamento tra i Comuni delle aree interne. Sarebbe una scelta capace di coniugare mobilità, sostenibilità, sviluppo economico e valorizzazione del territorio.

In quest'Aula siamo chiamati, al di là delle singole appartenenze, a lavorare su quale idea di Campania vogliamo costruire nell'ambito dei trasporti: una Campania nella quale le aree interne non debbono e non possono essere considerate marginali nei fatti, ma vi è la necessità di rappresentare una Campania che investe sulla coesione territoriale e riconosce pari dignità a tutti i suoi cittadini. Per questo chiediamo impegni precisi, risorse certe e un cronoprogramma verificabile. Grazie.

PRESIDENTE (Manfredi). Ha chiesto di parlare il consigliere Pelliccia. Ne ha facoltà.

PELLICCIA (PPE - Forza Italia). Buongiorno a tutti, buongiorno Presidente della Giunta Fico, buongiorno alla Giunta, buongiorno colleghi.

Prima di iniziare il mio intervento vorrei fare due domande al Presidente del Consiglio sull'ordine dei lavori. Per intenderci: abbiamo fatto una Conferenza dei Capigruppo dove lei ha affermato, alla presenza del Vicepresidente Casillo, che la discussione sarebbe partita con un'introduzione del Vicepresidente.

PRESIDENTE (Manfredi). Assolutamente no, non è previsto neanche dal Regolamento.

PELLICCIA (PPE - Forza Italia). Ti porterò il verbale e verificherai che è sì.

La seconda domanda è sull'ordine degli interventi, perché furbescamente, ogni volta che svolgiamo la discussione, il consigliere – onorevole e amico mio – Andreozzi si prenota successivamente agli interventi di Sangiuliano; ho fatto un esempio per dare risalto al Capo dell'Opposizione.

Parlerò male di Andreozzi e Andreozzi mi tratterà ancora peggio. Anche su questo volevo capire, sull'ordine dei lavori, come avviene l'ordine degli interventi.

Sono queste le mie due domande: magari mi risponderai, se ti è possibile.

PRESIDENTE (Manfredi). Inizialmente ti avevo preso sul serio.

PELLICCIA (PPE - Forza Italia). Voglio iniziare il mio intervento con un ringraziamento: vorrei ringraziare di cuore il Presidente Fico, il Vicepresidente Casillo e la Giunta regionale. Grazie per aver compreso la nostra posizione sulla vicenda EAV e sul ruolo – nonostante i distinguo dei tanti Consiglieri regionali – del Presidente e Direttore generale De Gregorio, e per aver messo in campo una serie di iniziative per fare in modo che vi fosse necessariamente questo cambio di passo.

L'avevamo sollecitato, vi ringraziamo: se avete bisogno di sostegno in questa scelta – perché ho visto degli interventi dei colleghi un po' pretestuosi – troverete il centrodestra che vi sosterrà su questo e su tutte le scelte che farete in tal senso.

Non è argomento di oggi, però voglio ricordare che sempre il centrodestra ha chiesto anche il commissariamento o una misura con cui potenzialmente si potesse addivenire a una sostituzione anche del Direttore generale dell'Azienda Monaldi. L'abbiamo chiesto e lo richiediamo ancora: quando farete scelte in tal senso, avrete sempre il sostegno di Forza Italia e del centrodestra.

Non entro, per sottolineare e venire incontro al ragionamento che faceva il collega Cascone, sulla vicenda umana e personale di De Gregorio: su quella, come Forza Italia, abbiamo proposto un'interrogazione e ci aspettiamo delle risposte. Quindi per noi non esiste mai parlare della persona, ma sempre del lavoro, dell'impegno e della politica rispetto alle vicende che ha vissuto questa nostra società, in particolare la vicenda EAV collegata alla Circumvesuviana.

Lo sapete, ho iniziato il mio mandato da Consigliere regionale parlando delle tantissime difficoltà che oltre 250 mila cittadini trovano nella mobilità su ferro, soprattutto per quello che riguarda la Circumvesuviana. Il "famoso" – famoso per me – intervento che feci il 29 dicembre, e già lì c'era il seme della sfiducia che Forza Italia e il centrodestra avevano nei confronti del Presidente di EAV.

Immagino che, se oggi ci troviamo ad affrontare questo cambio di passo, ci siano di fondo dei ragionamenti che non solo la Giunta ha fatto, ma che credo siano evidenti a tutti.

Scusatemi la franchezza, bisogna dire le cose come stanno. Nel senso che il Presidente della Commissione Cascone raccontava che del 2013, tornava a vent'anni indietro. Dico che negli ultimi dieci anni avete amministrato voi, ha amministrato la sinistra, e le condizioni della Circumvesuviana sono sotto gli occhi di tutti! Il collega Cascone dice di tornare a 15 anni prima, poi magari si alza la collega Panico e ci dice di tornare a 40 anni prima, e non la finiamo più.

Bisogna dire le cose come stanno, perché se ragioniamo del 2013, ragioniamo pure che Caldoro – che non ho votato, perché chi mi conosce sa che nel 2015 non l'ho votato, per cui sarei il meno titolato a difenderlo – è colui che ha chiesto al Ministero i famosi 600 milioni di euro che poi sono serviti all'Amministrazione De Luca (ovviamente vittoriosa nel 2015) e attraverso i quali si è iniziato a risanare tutti i debiti di cui si è parlato prima. Questi 600 milioni sono stati stanziati dal Ministro Lupi. Almeno raccontiamo i fatti: perché nei discorsi e negli interventi è sempre quello che non si dice che aiuta a portare una posizione verso un lato o verso un altro.

Diciamo che con questi soldi si è avviata una trattativa con i vari fornitori, per cui si è chiesto che un debito potesse essere quantificato in maniera sicuramente minore. Tutto questo ha fatto gioco, perché se guardiamo il bilancio di EAV in questi ultimi dieci anni vediamo che è in perdita se parliamo della gestione operativa quotidiana, quindi della gestione normale. Si trova ovviamente in positivo solo perché magari ci sono le sopravvenienze – queste che ho raccontato io – o altri tipi di interventi e di "aiutini" fatti dalla Giunta del tempo, quindi bisogna raccontarle le cose. La stessa cosa della tratta Napoli-Nola-Baiano: non è vero che è stata chiusa solo per la vicenda della cosiddetta Galleria di Poggioreale. È vero che gli anni precedenti a questa chiusura ogni mese di agosto – quindi ogni periodo estivo – veniva chiusa con una giustificata, con un ragionamento, ma nient'altro per, ovviamente, soddisfare le maggiori richieste che avvenivano sull'altra tratta, quella di Sorrento. Noi siamo i figli poveri e Sorrento deve trasportare i turisti: la Circumvesuviana deve portare a Sorrento i grandi successi che sul turismo innegabile sta avendo Napoli e tutta la Regione Campania. Però, per me, la mobilità è quando si parla di studenti che devono andare a scuola, di lavoratori che devono andare a lavorare.

La mobilità è questa: la mobilità deve avere interesse e deve mettere al centro il cittadino campano; poi, chiaramente, dobbiamo offrire i servizi ai visitatori, ai turisti. Ma è impensabile, è anche ingiustificabile quello che è stato fatto, ossia di togliere ai cittadini della Campania un servizio e quindi togliere ai cittadini della tratta Napoli-Nola-Baiano. A proposito, a Diamantini possiamo dare anche qualche suggerimento – se fosse stato in Aula magari sarebbe stato più carino per noi – ma, comunque, dicevo: non bisogna togliere ai cittadini della tratta Napoli-Nola-Baiano per aumentare o dare maggiore soddisfo ai turisti o comunque alla tratta, per essere concreto, la Napoli-Sorrento. Quindi qua sta il vero: l'interruzione di questa tratta è avvenuta per queste vicende che vi racconto e poi, successivamente, è avvenuta anche per la famosa problematica della galleria di Poggioreale. A proposito: siamo arrivati ai due anni in cui si parlava che entro due anni sarebbero finiti questi lavori, ci siamo arrivati; però penso che i due anni non basteranno chiaramente, però questo è ancora un altro argomento.

Bisogna anche far pace con i pensieri. Lo volevo dire in napoletano, poi la collega Parente ha detto: «No, almeno dillo in italiano». Bisogna far pace con i pensieri.

Veniamo in questo Consiglio regionale a parlare di argomenti che non sono attinenti magari alle nostre competenze: iniziamo a discutere, a votare una mozione sulle preferenze della legge elettorale del Governo nazionale, ci mettiamo a discutere di queste cose; poi non parliamo della nostra legge elettorale, soprattutto sull'incompatibilità dei Sindaci – una cosa veramente abnorme, che dovrebbe essere da tutti, nel giro di ventiquattro ore, cancellata – per dire: non parliamo della nostra legge elettorale e dei problemi che riguardano il Consiglio regionale, ma ci mettiamo a votare una mozione all'unanimità (tranne un Consigliere regionale che certamente non è del centrodestra), mentre al Parlamento succede addirittura di peggio e discutiamo di questo. Parliamo sempre del Governo o di argomenti che non riguardano la nostra competenza, poi, appena siamo pronti qua, diciamo che questo non lo possiamo fare perché dobbiamo chiamare Salvini, quest'altro non va bene perché deve intervenire il MIT... Dobbiamo fare pace con i pensieri: se vogliamo discutere di argomenti che non sono quelli che ci competono, chiaramente, a questo punto discutete anche dei problemi dei trasporti e del MIT, perché ne avrei tanti da poter dire. Ho un guaio che lo conoscono ormai tutti, quello della dismissione del baffe della tratta Cancellino-Napoli, dove lì c'è un sommovimento popolare dei cittadini pendolari che utilizzavano una stazione dal 1843 e che, in maniera scellerata, l'allora Presidente della Regione Campania Bassolino decise – in accordo, ovviamente, con i Comuni, il cosiddetto patto dei cinque Comuni – di spostare la Stazione Porta dell'Alta Velocità da località Feneria in località Afragola e attraverso questo poi di smontare questa tratta, di renderla inutilizzabile nel 1999. Però ad oggi,

praticamente dal primo giugno, i cittadini di Casalnuovo – magari è la tempesta perfetta: mentre la Circumvesuviana non passa per la famosa vicenda della Galleria di Poggioreale, ovviamente viene anche chiusa la Stazione di Casalnuovo – per cui, ovviamente, i cittadini della città che ho avuto l'onore di governare per tanti anni stanno a piedi.

Questo è il ragionamento. D'altronde, rispetto ai vari interventi che si sono succeduti, ho risposto più o meno a tutti – credo di sì – in ogni caso, per arrivare poi all'intervento e al giusto suggerimento del collega Iovino, è chiaro che c'è disponibilità a ragionare di una mozione condivisa. C'è disponibilità, l'ho detto a Francesco: «Sono pronto a ragionare con la maggioranza di una mozione condivisa, perché l'argomento De Gregorio sì non è l'argomento che interessa Forza Italia e il Centrodestra».

Anche lo stesso controllo sui bilanci e su quello che è accaduto in questi anni, e lo stesso Diamantini che due affermazioni ha fatto da amministratore: lavorerò anche ad agosto insieme a Sangiuliano! (Voi sapete perché dico così); la prima cosa che farò, incaricherò una due diligence sul bilancio di EAV.

Su questo non è De Gregorio il nostro argomento: il nostro argomento è la mobilità, la Circumvesuviana, l'EAV, il trasporto pubblico locale sul ferro e il suo funzionamento.

Lo stesso Simeone diceva: «Ci hanno tagliato i fondi anche quest'anno». Mi ricordo un intervento del Vicepresidente Casillo, che prima lamentava un taglio di alcuni milioni di euro – non mi ricordo la cifra esatta –, ma, successivamente, lo stesso Vicepresidente Casillo affermò: «No, è rientrato questo taglio». Per cui non c'è stato nessun taglio per quest'anno.

Il consigliere Simeone è quello che può creare problemi sul ragionamento di prima; dopo il Centrodestra vi darà sempre una mano, quello che ho detto, quando prenderete decisioni importanti come quella di De Gregorio.

Diceva un detto antico: «Chi campa di speranza, disperato muore!».

La speranza in questa Regione è che il trasporto pubblico locale della Regione Campania funzioni; la speranza in questa Regione è che ogni cittadino la mattina, quando va a prendere il treno, lo trovi innanzitutto – perché io non l'ho trovato –, lo prenda in orario, sia pulito, sia per lo meno ordinato come diceva Sangiuliano. La speranza porta il nome di Pietro Diamantini. Diamantini, Diamante. Qualcuno giocava sul cognome, io dico: «Caro Pietro Diamantini, ti verremo a trovare, perché non ti abbiamo trovato in questa sede oggi, ma ti verremo a trovare e ti auguriamo buon lavoro».

Siamo sicuramente convinti che riponiamo in lui una buona speranza, pure perché fare meglio di chi ha fatto prima è abbastanza facile.

PRESIDENTE (Manfredi). Grazie, Presidente Pelliccia. Prima di dare la parola al Presidente Petracca, due cose tecniche. Logicamente questo è un Consiglio monotematico che, in questo caso, rispetto a quello del Monaldi, è stato chiesto dai colleghi della minoranza e quindi, come da Regolamento, si parte dalla mozione.

Logicamente l'argomento su cui viene convocato e su cui si basa la mozione di partenza è quello richiesto, quindi in base all'EAV e a tutto il resto. Questo da un lato non implica che il dibattito parli e parlerà del resto – poi ognuno si prenoterà – e poi due spoiler. L'altra volta era chiesto da maggioranza e minoranza e, quindi, per questo ha parlato l'Assessore.

Due spoiler:

Non c'è niente di male a ricordare che nel 2015 abbiamo fatto una campagna elettorale insieme per il Presidente De Luca, non c'è niente di male;

Per memoria dico che il Ministro era Lupi, il Governo era Renzi. Ero Parlamentare della Repubblica e ho dovuto difendere quella misura dei 600 milioni di euro, per la verità, anche in

quel caso da qualche collega, trasversalmente, di Centrodestra, di Centrosinistra e del Nord che – come ricorderà chi ha fatto il parlamentare con me in quell'Aula – quando si parlava di un evento straordinario, gli ricordai (ci tengo molto) che lo stesso provvedimento, due volte più grande, era stato fatto per la Metropolitana di Torino nei due anni precedenti – lo sa anche Cascone – e nessuno aveva detto niente, invece qualcuno in quell'Aula storse il naso. Ma fu il Governo Renzi. Grazie mille. Scusate questo spoiler regolamentare. Ha chiesto di parlare il consigliere Petracca. Ne ha facoltà.

PETRACCA (PD). Grazie, Presidente. Sarò certamente più breve del consigliere Pelliccia che, ovviamente, ci allietta con i suoi interventi, e mi limiterò a qualche considerazione di carattere politico. Perché credo che in questo consesso bisognerebbe parlare di politica: ho sentito tanti interventi anche tecnici, ma io non sono un ingegnere trasportistico, insomma. Inviterei anche i colleghi a limitarsi ad intervenire su temi che riguardano questo civico Consesso.

Ho letto la risoluzione presentata dal collega Sangiuliano e devo dire che in alcuni punti può essere anche condivisibile. Ma c'è un tema di fondo che bisogna toccare, caro Pelliccia, anche perché quando si affrontano queste questioni ci vuole anche l'onestà intellettuale di capire da dove si è partiti e dove si è arrivati.

Se usciamo con queste temperature che ci sono all'esterno con la pelliccia, avremo qualche difficoltà oggettiva, immagino.

Se andiamo ad esaminare i bilanci di EAV dal 2015 al 2025, troveremo – come ha detto in maniera puntuale il collega Cascone, che ha più competenze di me su questi temi (tra l'altro è stato Presidente della Commissione per dieci anni, ha seguito in prima persona tutte queste vicende) – una serie di cose perfettabili, migliorabili, un'infinità di cose, in particolare sulla Circumvesuviana certamente; ma non si può omettere in quest'Aula di dire ciò che è accaduto in EAV e il Governo precedente a questo cosa ha trovato quando si è insediato.

Parliamo di una società dell'epoca del Governo Caldoro. Vi devo dire che non ero Consigliere regionale, ho sempre avuto grande stima del collega Caldoro quando è stato Consigliere nella prima Legislatura con me, perché era uno che affrontava i temi con grande puntualità, studiava gli atti, studiava le carte; però ogni Presidente, caro Presidente Fico, sceglie la sua Giunta e risponde della Giunta che ha scelto. In quel governo c'è stato il peggiore Assessore dei trasporti della storia della Regione Campania, che ha un nome e cognome che voi ben conoscete. Ha combinato un vero disastro in quell'epoca, caro collega Fernando Errico, in particolare per le aree interne quali l'Irpinia e il Sannio. Nella relazione puntuale che ha fatto il collega Cascone, gli è sfuggito sicuramente di ricordare la Benevento-Cancello, un'opera che è stata chiusa per volontà di Vetrella chiusa ed è stata ripresa dal vecchio governo regionale.

EAV, quando ci insediammo nel 2015, era una società che aveva perdite fino a 300 milioni, in cinque anni aveva accumulato perdite pari a 750 milioni di euro. Una società per la quale poi – non credo grazie a Caldoro, collega Pelliccia – grazie al governo precedente si avviò un'interlocuzione nel 2016 con il Ministero dell'Economia, si trovò una soluzione tampone. Come risultato, che è quello che conta, è che si passò da un valore contabile della società di 10 milioni di euro a un valore contabile di 170 milioni di euro. Questi sono i risultati, sono carte, sono atti difficilmente confutabili e questi sono i risultati politici.

Dopodiché, come ho detto e come ha sottolineato il collega Sangiuliano, ovviamente ci sono una serie di cose che non hanno funzionato. Sapete, il funzionamento delle cose dipende dal punto di partenza. Se tu parti da una società risanata, con una condizione economico-finanziaria solida, mi consentirete tutti che, al di là dei colori politici e partitici, sarà molto più semplice avviare un iter nel quale ci si possa dedicare probabilmente solo alla parte tecnica.

L'EAV era una società disastrosa sull'orlo del fallimento, o meglio fallita – non formalmente, ma sostanzialmente fallita – ed è stata risanata. Sono state fatte oltre mille assunzioni, tra EAV e AIR – collega Cascone, non credo di sbagliare – saremo sotto le 3.000 assunzioni e si è data possibilità a tantissime persone che vivono nella nostra Regione di avviare un'attività attraverso queste società. Dopodiché c'è stato un momento in cui probabilmente, anche per responsabilità della direzione – alla quale comunque va dato atto del lavoro enorme che è stato svolto per risanare la società – si poteva fare meglio in termini tecnici.

Chiudo, per quello dicevo che sarei stato rapido e avrei fatto qualche considerazione politica. Credo che in quest'Aula – la sensibilità dell'Assessore, del Vicepresidente Casillo e del Presidente Fico credo che lo consentiranno – noi dovremmo fare una discussione a 360° sui trasporti, non su una singola azienda. Mi era sfuggita poi, qualche giorno fa, ho visto che era allegata solo ad EAV, ma immaginavo fosse una discussione a 360 gradi sui trasporti. Vedete, su queste cose ognuno di noi ha un'angolazione che riguarda i propri territori e probabilmente, ascoltando gli interventi di ognuno, capisci che ognuno lamenta una condizione di disagio. Però i miei colleghi irpini – Ettore, lo sai bene – c'è da dire che probabilmente l'Irpinia, dal punto di vista trasportistico quantomeno per quanto riguarda il ferro, è la provincia più danneggiata in assoluto.

Caro collega Errico, tu hai parlato di Dugenta, ma noi siamo l'unica città-capoluogo che non è attraversata all'Alta Velocità. Ci fu una scelta politica dell'epoca molto precedente, che vedeva l'alta capacità di passare per un pezzo dell'Irpinia lontano dal capoluogo, che è tra Ariano e Grottaminarda. Con l'assessore Casillo si sta iniziando a verificare tutto quello che è possibile fare, ma immaginare di avere una città capoluogo fuori dall'alta velocità è un danno irreparabile per l'intera comunità irpina.

È ovvio che all'epoca fu finanziata l'elettrificazione dell'Avellino Salerno-Benevento, ma immagina un po', collega Errico: dalla nostra angolazione noi, per semplicità e per entrare nell'Alta Velocità, ci dobbiamo collegare su Benevento. Immaginate il vantaggio che avete, anche se ora non voglio entrare nel conflitto dei poveri tra Avellino e Sannio. Resta il fatto che avevamo in corso questo finanziamento, poi i conflitti mondiali hanno generato aumenti delle tariffe, dei prezzi, quindi i soldi non sono stati sufficienti, mancano circa 22 chilometri, poco più di 100 milioni di euro stimati che collegano Prata a Benevento per l'elettrificazione. A quel punto l'Irpinia potrà essere sull'Alta Velocità.

È però ovvio, e non mi vorrei dilungare, che c'è bisogno in quest'Aula di un resoconto puntuale dell'assessore Casillo su tutto il tema trasportistico su ferro e una discussione che valorizzi tutte le aree della Campania, partendo da quelle più disagiate che obiettivamente sono le aree interne. Grazie.

PRESIDENTE (Manfredi). Grazie, Presidente Petracca. La parola al Presidente Andreozzi. Presidente, intervento molto atteso il suo.

ANDREOZZI (Alleanza Verdi e Sinistra). Tenterò di stare sull'argomento, anche se, a dire la verità, i miei colleghi mi fanno ricordare un po' degli anni passati. In quel periodo il Governo, grazie al fallimento della politica, fu governato dalla Troika dal 2011 in poi. Mi riferisco alla stagione dei tagli, dell'*austerità*, della modifica dell'art. 81 e pertanto il pareggio di bilancio in Costituzione, scaricando il debito nazionale sugli Enti locali. Abbiamo avuto, da quel momento in poi, la stagione dei grandi tagli ed io, che vivevo in quel momento all'interno del Comune di Napoli, ho visto anno per anno, finanziaria per finanziaria, tutti i tagli calati sui singoli Comuni. Ad esempio nel 2011 e 2013, è vero, c'è stato un taglio importante sui trasporti, sul TPL nazionale, un taglio

di trasferimento di fondi pari a circa 5 miliardi di euro. Certo, è normale che poi questo ricada a cascata su tutte le Regioni e su tutti gli Enti Locali.

Anche lì per il passato, ricordo gli ultimi due ricorsi fatti dalla Regione Campania rispetto alla giusta redistribuzione, come dovrebbe essere, del riparto nazionale rispetto alle norme attuali che andrebbero cambiate. Per giustizia, essendo lo stesso Paese, ci dovrebbe essere una ripartizione di quel fondo più equa e noi, come Regione Campania, dovremmo avere uno stanziamento maggiore che sia al giro tra i 150 e i 200 milioni di euro in più all'anno. Ahimè, purtroppo c'è quel riparto nazionale per cui la Corte ci ha risposto, per una parte ci ha bocciato e una parte ci ha dato ragione e però. A Napoli si dice: "Si ragiona sempre con due pesi e due misure". Anche il nostro riparto regionale è sbagliato, perché la città di Napoli ci ha sempre rimesso per ogni anno 54 milioni di euro dalla propria cassa. Per capirci ed anche per stare sul tema, c'è stata una volontà politica vera per far fallire ACTP.

Potremmo ragionare qui ovviamente per giorni interi, l'abbiamo vissuto, l'abbiamo seguita, c'è stata una volontà. Abbiamo fatto fallire l'azienda più antica forse del Paese, almeno del centro-sud sicuramente, della nostra Regione Campania.. Certo, una volta fallita ACTP, fermo restando il passaggio dei lavoratori e tutto il resto, con il contributo anche qui della Regione sul salvataggio dei lavoratori, una parte importante del territorio dell'area nord di Napoli ha subito e sta subendo sul trasporto pubblico locale una sofferenza importante. Questo non da oggi, non è che prima ACTP funzionasse.

C'è un'area importante della nostra Regione che ospita un milione e mezzo di abitanti, che va da Scampia a Caserta, che non è servita non dal trasporto pubblico locale, ma che non è servita da un'idea di sviluppo produttivo di quell'area. Da sempre, anche oggi. Se noi guardiamo ad oggi – c'è il mio assessore Cuomo di fronte che saluto – è fuori anche da quelli che sono alcuni piccoli Comuni, come Mugnano, Giugliano, Marano, Villa Rica. Sono fuori anche da quelli che sono i masterplan. È così che si dice? È corretta la parola? Su quelle aree non c'è nemmeno una destinazione di sviluppo.

Chi ha vissuto però negli anni scorsi quelle aree conosce le centinaia e migliaia di fabbriche, erano sotto ogni fabbricato e davano lavoro a centinaia e migliaia di lavoratori. Oggi c'è il vuoto, perché il terziario non c'è più, perché di borse se ne fanno poche. Presidente, come funziona?

PRESIDENTE (Manfredi). Colleghi, per piacere, stiamo al posto. Scusami, Presidente, se ti ho interrotto.

ANDREOZZI (Alleanza Verdi e Sinistra). Io posso anche finire.

PRESIDENTE (Manfredi). No no, assolutamente.

ANDREOZZI (Alleanza Verdi e Sinistra). Accorcio? Vado in modo rapido?

PRESIDENTE (Manfredi). No no, prego. Il tuo tempo, tranquillamente. Hanno preso posto, prego.

ANDREOZZI (Alleanza Verdi e Sinistra). Dicevo che quell'area non è servita non solo dal TPL, ma non c'è una visione di sviluppo dell'area nella sua interezza, in particolar modo quella che va da Scampia a Caserta, passando per il litorale. Fermo restando che c'è un investimento importante sulla linea di costa, dunque noi ci aspettiamo che anche per le aree interne si faccia

un lavoro importante per dare un minimo di risposta, di visione produttiva e di sviluppo di quelle aree.

Detto questo, restando proprio sul merito dell'argomento all'ordine del giorno, ringrazio il Presidente e l'Assessore Vicepresidente rispetto alla scelta dell'ingegnere Diamantino. Credo che sia la figura giusta, conoscendo il suo curriculum, il passato del suo lavoro e il suo impegno nelle aziende dove ha lavorato, pertanto è un ottimo investimento. Certo, se volessimo rispondere un po' a tutti quelli che sono stati gli interventi e le giuste rivendicazioni – perché ognuno in quest'Aula è portatore di interesse di un'area di riferimento, bene o male – nonché agli appunti fatti dai miei colleghi, non basterebbero 20 o 30 miliardi di euro per poter intervenire su tutti gli argomenti che sono stati posti.

Credo che siamo partiti bene, ci sono stati dei primi investimenti di cassa, i primi 26 milioni di euro che intervengono sul trasporto pubblico per la Circumflegrea nel riparto del fondo che investe ulteriori 600 milioni di euro per comprare 50 nuovi treni che si vano ad aggiungere agli altri 56, dei quali speriamo che il primo a breve possa partire. Certo, non è tanto, c'è bisogno ancora di altro, però dobbiamo arrivare alla normalità. Lo diceva l'Assessore, l'ho ascoltato anche nei suoi interventi pubblici. Per arrivare alla normalità c'è bisogno di un lasso di tempo, c'è bisogno di risorse, c'è bisogno di progettazione, c'è bisogno di una visione complessiva della Regione Campania rispetto al trasporto pubblico locale, perché se vogliamo parlare delle aree interne, se il trasporto pubblico non vi arriva, non possiamo parlare di sviluppo, non possiamo parlare di lavoro. Fermo restando che il trasporto pubblico deve servire a tutte quelle che sono le categorie, pertanto i lavoratori, gli studenti, un po' tutto. L'anima e il cuore di una Regione, dopo la sanità pubblica, sono il trasporto.

Se non riusciamo ad arrivare a tutte le aree, comprese quelle interne, ovviamente non possiamo parlare di sviluppo delle aree interne come sviluppo di singoli territori, laddove ovviamente si aspetta alla stazione dell'autobus almeno mezz'ora, senza parlare delle metropolitane e quant'altro.

C'è bisogno di fare un lavoro, si è voltato pagina in modo positivo, quindi giudicateci a fine mandato, almeno questo. Credo che siamo partiti bene, c'è bisogno di fare tanto. Non parlo del passato, non sono abituato a farlo, anche perché dovrei parlare di tanti passati. Io non ho governato il Regione, siamo un'alleanza giovane di cui una parte, Europa Verde, si trovava in maggioranza ma noi non eravamo nella maggioranza di De Luca perché politicamente non la condividevamo, dunque siamo rimasti fuori per quindici anni dal Consiglio.

Le cose che ci diceva il Presidente Cascone sono tutte vere: c'è stato un lavoro enorme per risanare EAV e non solo, per intervenire su tutti quelli che erano i contenziosi del passato. Certo, si poteva fare meglio – sicuramente si poteva fare meglio – però tanto è stato fatto e tanto dobbiamo ancora fare, partendo dai lavoratori.

Bisogna costruire un nuovo patto con i lavoratori: e qui è importante la figura del manager, ma è importante anche la figura della politica. Perché non possiamo avere, all'interno di un'azienda, centinaia di contenziosi; i contenziosi vanno eliminati, perché non danno quell'energia attiva ai lavoratori per poter stare in azienda e sentire quell'azienda propria.

Dobbiamo ricostruire un nuovo patto con i lavoratori, dobbiamo togliere i contenziosi che ci sono – perché, a mio avviso, laddove nascono i contenziosi si vede che c'è stata una malagestione – e ricostruire un patto nuovo con la cittadinanza. C'è bisogno di dire la verità, sempre la verità. C'è bisogno di tempo, però credo che siamo sulla strada giusta.

PRESIDENTE (Manfredi). Ha chiesto di parlare il Vicepresidente e assessore Casillo.

CASILLO, Assessore ai Trasporti. Buongiorno a tutte e a tutti. Senza fare considerazioni sul passato, mi attengo a quelle che giustamente sono le vostre aspettative: quelle di conoscere lo stato dei fatti rispetto alla vicenda EAV e rispetto alle indicazioni che abbiamo messo in campo per tornare a quello che definisco la normalità.

Parto da questo, rispondendo alla domanda che mi ha fatto l'onorevole Sangiuliano: abbiamo sempre detto che la priorità e il primo problema è proprio quello dei treni.

I primi treni sono già arrivati da diversi mesi; c'è stato più di un anno di gestazione per avere l'autorizzazione alla messa in esercizio, ed è arrivata qualche settimana fa. Ora, da qui a sette o otto giorni, il primo treno farà un'operazione di pre-esercizio – è definita così – ovvero farà un migliaio di chilometri di rodaggio per verificare quali sono le condizioni di adattamento del treno sulla linea. Un po' come si faceva in passato con l'auto, con il famoso rodaggio; dopodiché entrerà materialmente in esercizio e si conta di metterlo in servizio sulla tratta Volla-Baiano (purtroppo, ahimè, non dico Napoli-Baiano, e poi ci arriviamo anche a quello che diceva l'onorevole Pelliccia). Dal mese di settembre, poiché al momento di treni nuovi ne sono arrivati già dodici, avremo l'autorizzazione a poter mettere in rete anche altri sette, forse anche otto treni. Contiamo, dall'inizio di ottobre, di modificare il piano di esercizio – il programma di esercizio – almeno nella tratta Napoli-Sorrento, dove con questi mezzi contiamo di far passare i treni che oggi passano ogni 36 minuti ad una frequenza cadenzata ogni 30 minuti. Incomincerà quindi questa fase di cambiamento, perché dal mese di ottobre in poi, nel frattempo che sono arrivati altri treni (la settimana prossima arriverà il tredicesimo treno EAV), bisognerà arrivare al 2028 con la prima fornitura di 56. Man mano, ogni mese, dovrebbero entrare in esercizio altri due o tre treni, e iniziare così questo lento processo di miglioramento.

È sufficiente avere questi 56 treni? L'abbiamo detto a più riprese: no. Perché la rete EAV, quando funzionava più di dieci anni fa e non aveva quella perdita del 40 per cento di passeggeri, aveva in esercizio 130-140 treni; al momento ne abbiamo in esercizio 50-60 al giorno. È evidente che con altri 56 non risolveremo il problema. Quindi, nella delibera di riprogrammazione che abbiamo fatto qualche mese fa, abbiamo stanziato risorse per 300 milioni di euro per acquistare altri 50 treni, in modo da avere entro il 2028-2029 lo stesso materiale rotabile che avevamo prima che perdessimo il 40 per cento di passeggeri.

Questo dal punto di vista dei treni; ma ovviamente non è l'unico problema che c'è in EAV. Ne abbiamo individuati altri – e sono stati detti – c'è il problema delle stazioni, c'è qualche problema tecnico (in alcuni casi, poiché il nuovo treno ha un consumo di energia elettrica diverso dai precedenti, c'è bisogno di un adeguamento delle sottostazioni elettriche) e c'è da fare un adeguamento in alcuni tratti dei sistemi di deviatori. Per questo abbiamo stanziato delle risorse anche lì. C'è da fare un investimento serio e importante sulle stazioni, perché oggettivamente è vero che oggi le stazioni di EAV vivono una condizione di particolare degrado.

Faccio sempre lo stesso esempio. Devo dire che con il metodo della Consulta dei trasporti che abbiamo istituito – in cui vengono i pendolari e le associazioni e ci rappresentano le problematiche – una delle prime questioni che ci hanno esposto è la disabilità. Ebbene, in un incontro fatto con RFI e con EAV è emerso che nella rete EAV solo il 52 per cento delle stazioni è accessibile ai disabili: una cosa che oggettivamente, nel 2026, grida vendetta. Rispetto a questo abbiamo provveduto con una delibera di stanziamento di risorse: al momento una parte l'abbiamo stanziata, 75 milioni, più 3 milioni per Bagnoli, che fa da volano iniziale per poter incominciare a mettere a posto le stazioni. L'idea è di fare una gara a più lotti, in modo da avere in contemporanea più aziende che lavorino su diversi cantieri, e poter nell'arco di quattro o cinque anni – non dico metterle a posto tutte, ma almeno arrivare a un numero accettabile – portare

questo 52 per cento di accessibilità almeno all'80 o 90 per cento. Dipenderà molto da quanto saranno brave le imprese, ma anche da quanto sarà brava EAV a fare le gare.

Accanto a questo, è evidente che uno dei problemi principali che abbiamo oggi è lo stato di avanzamento dei lavori. Vengo a quello che diceva Pelliccia: perché anche se abbiamo messo a posto le stazioni, i treni nuovi e il sistema di deviatori nuovi, adesso arrivano altri problemi. Il primo è quello del segnalamento. Oggi le normative di sicurezza sono molto rigide, per cui in alcuni tratti i treni devono viaggiare a 50-60 chilometri all'ora, e dove ci sono i lavori in corso abbiamo anche dei rallentamenti. Due rallentamenti li abbiamo tolti, recuperando due minuti a tratta, ma abbiamo ancora sette o otto rallentamenti da rimuovere – uno a Castellammare e uno a Ottaviano – e contiamo di farlo entro fine anno. I rallentamenti sono dovuti al fatto che ci sono dei lavori in corso; lavori che servono per adeguare il segnalamento e far sì che il treno, invece di viaggiare a 60 chilometri orari, possa viaggiare a 90.

Questi interventi erano iniziati un po' di tempo fa; c'è stato un problema sui progetti, ma ora c'è un nuovo cronoprogramma per cui questo segnalamento – che vale 400 milioni di euro, parliamo di cifre significative – ci porterà alla conclusione del sistema di adeguamento entro i prossimi tre o quattro anni. Una volta fatto questo, quantomeno per la tratta Napoli-Sorrento, per la Pompei-Poggiomarino e per la Ottaviano-Sarno fino a Napoli, il problema dovremmo risolverlo.

Restano altre problematiche. La prima è quella della galleria di Poggioreale, dove bisogna essere onesti e riconoscere che ci siamo presi troppe volte impegni in passato rispetto ai tempi. Appena insediato mi era stato comunicato che i lavori sarebbero terminati entro il 2027 (quindi purtroppo non nel 2026 come era stato detto prima). Le ultime notizie, proprio dell'altro ieri, parlano del 2028: è evidente che dobbiamo fare un focus, perché non possiamo tenere quella linea ferma altri due anni. La linea Baiano-Napoli, con la galleria di Poggioreale chiusa, garantisce un servizio sostitutivo; ma – diciamoci la verità – stiamo buttando soldi, perché quel percorso sostitutivo non lo prende nessuno: se un cittadino ci mette due ore per andare a Baiano, è chiaro che prende l'auto e si reca a Napoli.

È assolutamente un ambito su cui dobbiamo intervenire. Così come, analogamente, la Cancellone-Benevento è un altro degli interventi: a inizio legislatura si disse «un anno o due anni e la riapriamo»; alla fine, se tutto va bene, a fine anno potremmo finire i lavori. Il collega Errico e anche il collega Mastella sono sul pezzo: penso che riusciremo entro fine anno, massimo nei primi mesi dell'anno prossimo, a farla entrare in funzione.

Anche qui, questo è un pezzo del lavoro; un'altra parte consiste nella rivisitazione del programma di esercizio. Prima si parlava di autobus nuovi e del fatto che verrà rivisto il servizio; ma anche sui treni va rivisto. Oggi abbiamo la linea Piedimonte-Napoli: con l'apertura della variante Cancellone, la linea Piedimonte-Napoli arriva fino ad Afragola, ed è oggettivamente una rivoluzione. Un cittadino da Piedimonte può arrivare ad Afragola, prendere l'alta velocità e raggiungere tutta Italia. Se andate a vedere la Piedimonte-Napoli, ci vuole 1 ora e 50 minuti. L'ho detto già all'onorevole Villano, ne abbiamo parlato due mesi fa: dobbiamo assolutamente fare un incontro con i sindaci per trovare un nuovo programma di esercizio e mettere in condizione un cittadino da Piedimonte di non impiegare 1 ora e 50 minuti per arrivare ad Afragola, ma almeno 1 ora e 15, 1 ora e 20, 1 ora e mezza. Su questo dobbiamo trovare un'intesa con i Comuni. Potremmo anche avere i Comuni contro, perché magari a qualcuno diremo che un treno salterà quella fermata, ma alla fine sicuramente raggiungeremo l'obiettivo di portare più cittadini e di aumentare la frequentazione. Altrimenti qualcuno verrà a dire: «Questa linea non produce, perché non la chiudiamo?». Siamo per il trasporto pubblico: oltre a un'enunciazione di principio, concretamente dobbiamo mettere i cittadini nelle condizioni di trovare conveniente prendere il treno piuttosto che il mezzo privato.

Un altro lavoro che si sta facendo – e che richiederà un po' più di tempo – è quello sui parcheggi. È una cosa a cui tengo particolarmente. Ricordo sempre lo stesso episodio: oggi un cittadino che prende il treno a Castellammare, se vuole stare tutta la giornata al lavoro, paga 9 euro al giorno di parcheggio. Se devi pagare 9 euro al giorno di parcheggio e poi il biglietto del treno andata e ritorno, alla fine prendi la macchina perché ti costa di meno. Nonostante i prezzi dei parcheggi a Napoli siano diventati insostenibili, alla fine preferisci il mezzo privato.

Anche qui abbiamo fatto due azioni. Alcuni parcheggi erano già pronti: uno a Pompei (la settimana scorsa ci siamo visti con il Sindaco per parlare di tariffe di 70 centesimi all'ora e un massimale di 3 euro o 3,50 euro per tutta la giornata); a Castellammare, quando scadrà la convenzione con il Comune, la riprenderemo per avere queste tariffe agevolate. E così intendiamo fare dappertutto. È un lavoro che richiederà tempo, ma ci stiamo lavorando.

Si parla sempre del passato e non si parla mai del futuro. Guardiamo un attimo al futuro.

In Regione Campania, per quanto riguarda il trasporto pubblico, è in atto una rivoluzione. Al di là delle scelte politiche (magari anche sbagliate su dove posizionare le stazioni, perché abbiamo polemiche con tutti i Comuni: Casalnuovo, Acerra. Solo Afragola si lamenta un po' meno, e queste stazioni sono collegate fuori dalla città), al di là di questa polemica, sicuramente la variante Cannello oggi porta tutti i treni regionali fino all'alta velocità di Afragola. Afragola diventa un nodo cruciale, perché ci passa la Napoli-Bari e poi la linea che arriverà fino a Reggio Calabria (la Salerno-Reggio Calabria). Significa avere nei prossimi anni un servizio di trasporto che cambierà totalmente e che renderà necessario, anzi indispensabile, andare a potenziare anche il TPL.

Lo diceva l'onorevole Errico, lo diceva Maurizio: stiamo ragionando. A Benevento ci sarà una stazione dell'alta velocità, ad Avellino no: come possiamo fare per collegare Avellino e Benevento? Andiamo a riprendere la vecchia tratta Avellino-Benevento, andiamo ad elettrificarla. Abbiamo già fatto un lavoro con RFI per capire gli importi: anche lì, se limitiamo le fermate, alla fine in mezz'ora o venticinque minuti sarà possibile da Avellino arrivare a Benevento e lì prendere l'alta velocità. Questo è solo uno degli interventi.

Così come occorre capire cosa fare di alcune tratte dismesse, penso alla vecchia linea Caserta-Cannello che va a Casalnuovo. Anche lì sarà necessario fare una serie di interventi sulla linea storica che verrà sostituita dalla Napoli-Bari; così come – l'ho detto nell'altro Consiglio, quando si parlò del prolungamento fino a Casalnuovo – dobbiamo capire nell'area a nord di Napoli (il territorio che in questo momento ha più fame di trasporto) che tipo di intervento fare.

Il futuro è: dove troviamo le risorse per fare tutto questo? Noi dobbiamo fare la nostra parte. Per quanto mi riguarda, anche se mi sto prendendo qualche critica, lo sto facendo cercando di tagliare tutto il possibile e l'immaginabile sugli interventi in corso. Me le sono prese le critiche: abito a Boscoreale, vicino Castellammare, e quando ho detto che il progetto di trasformazione della linea Gragnano-Castellammare costava troppo (65 milioni di euro), mi hanno fatto gli articoli di giornale. Me li prendo gli articoli di giornale, perché per me quell'intervento si poteva fare con molto meno, e lo faremo con molto meno rispetto a quanto previsto prima. Così come sono andato con il Sindaco di Bacoli a fare un sopralluogo per il collegamento tra la stazione vecchia di Baia e la stazione nuova di Baia: 18 milioni di euro per me – lo dico da tecnico – è troppo, dobbiamo risparmiare. Se risparmiamo 2 milioni in aggiunta ai 20 milioni che risparmiamo di là. L'arrendamento di Torregaveta per 35 milioni di euro per me è troppo, perché in tutto questo ci sono dei meccanismi tecnici – che non sto neanche a spiegare – i quali alla fine consentono nella piena legalità di fare quell'intervento, ma per me si può fare con molto meno. Quindi noi abbiamo il dovere di fare le opere spendendo il minore importo possibile, però la Regione può recuperare 50 milioni, 100 milioni, 200 milioni. È tantissimo per carità, ma senza un vero intervento pubblico del Governo, alla fine rischiamo di stare qua, faremo diverse mozioni, diversi ordini del giorno, ci

impegniamo su Benevento, ci impegniamo sulla tratta di Avelino, ma alla fine certe opere non le faremo.

Non mi riferisco però solo agli investimenti, perché su essi forse le risorse anche a livello nazionale si riescono a trovare, ma poi c'è un problema vero che è quello di gestione. La prima manovra fatta da questa Amministrazione e da questa Giunta è stata quella di aggiungere 26 milioni di euro al Fondo Regionale dei Trasporti. Uno dice: "Abbiamo messo 26 milioni in più, facciamo altri servizi". No, i 26 milioni di euro servono solo ed esclusivamente per garantire quello che già c'è, non per quello di cui stiamo parlando.

Io sto litigando con il Comune di Napoli perché l'unica cosa che siamo riusciti a fare è a dargli 5 milioni di euro all'anno per gli investimenti, quindi per fare un po' di manutenzione straordinaria sulla rete della Linea 1, perché altri soldi non ne avevamo. Allora il tema è politico, e in questo mi rivolgo anche ai Consiglieri di centro-destra.

C'è un articolo sul Sole 24 Ore di stamattina che, devo dire la verità, mi ha dato dei numeri che non avevo neanche io. Io ho fatto la battaglia in Commissione per non perdere quel taglio di 25 milioni, lo abbiamo recuperato quel taglio, ma mentre noi faremo una variazione di bilancio, il Comune di Milano ha fatto una variazione di bilancio l'altro ieri, e alla fine per il trasporto pubblico locale spende ogni anno 1 miliardo di euro per un Comune che ha una popolazione di 1.400.000 abitanti.

Non ricordavo con precisione il bilancio di ANM a Napoli, lo sono andato a vedere e Napoli stanZIA 20 milioni di euro. Dopodiché vado in Commissione e mi vogliono tagliare i soldi per la Campania, perché questi soldi li dobbiamo dare al Lazio, a Roma e a Milano. Se Napoli è la terza città d'Italia, non è possibile che Napoli spenda 200 milioni per il trasporto e poi mi trovo che Milano ne spende 1 miliardo. Fate attenzione, non è solo 1 miliardo di euro l'importo che spende: il 40 per cento di quel miliardo di euro – vedete sempre il Sole 24 Ore di oggi – è coperto dai costi dei biglietti. Ripeto, il 40 per cento. A Napoli solo la Linea 1 riesce a coprire questo tipo di costo, mentre la gomma è fortemente passiva. Dunque c'è un tema politico secondo il quale, se non si va a raddrizzare questa tendenza, alla fine stiamo qua, diremo tante belle cose, ripeto che farò di tutto – e lo vedrete – per cercare di risparmiare e per cercare di mantenere gli impegni presi per far tornare al servizio normale, ma alla fine non parleremo di aumento di servizi. Questo perché l'aumento di servizi, a condizioni date, non sarà possibile se non cambieranno i criteri nazionali che questo territorio, non solamente la Campania ma il Meridione in particolare, merita un'attenzione particolare. Mai come in questi ultimi anni tutto il Mezzogiorno sta dimostrando di essere in grado di spendere i fondi europei, a prescindere dai colori politici.

Campania, Calabria, Puglia, tutti quanti abbiamo speso i fondi PNRR in tempo, lo stiamo facendo e dunque se una volta si diceva che prendevamo i soldi e li buttavamo, oggi non è più così. ci vuole semplicemente la volontà politica di guardare con attenzione a questo nostro territorio per poter venire incontro a quelle che sono le legittime esigenze che ognuno di voi ha esposto. Grazie.

PRESIDENTE (Manfredi). Grazie, Vicepresidente Casillo. Do la parola adesso al Presidente Fico, poi passiamo alla fase di voto e quindi ai due proponenti.

FICO, Presidente della Giunta regionale della Campania. Presidente Manfredi, colleghe e colleghi Consiglieri, ho ascoltato con attenzione l'intero dibattito di oggi, come sempre, gli interventi dei gruppi di opposizione e di maggioranza e le risposte puntuali che il Vicepresidente Casillo ha dato nel merito delle questioni sollevate. Commento velocemente l'intervento del Vicepresidente Casillo, che è Assessore ai Trasporti. Vorrei commentarlo non solo perché sono

pienamente d'accordo con il suo intervento, ma perché è stato un intervento pienamente etico nel contenuto, perché non c'era alcun tipo di propaganda, assolutamente. C'era la condizione di un lavoro serio, di una chiarezza in quello che c'è da fare e avanzare punto per punto, secondo le risorse date, gli obiettivi che ci siamo dati e cercare di dire che questa è la situazione che stiamo cercando di risolvere e che porteremo avanti guardando al futuro.

Gli interventi, quando sono così, sono a favore di tutti e sono a favore della collettività, perché rendono chiaro il percorso che c'è da fare e l'impegno e lo sforzo che il Vicepresidente sta facendo sui trasporti, che è una materia assolutamente complessa. Quindi grazie.

Consentitemi velocemente, in chiusura, alcune riflessioni di carattere generale.

La prima: questa seduta è stata chiesta dall'opposizione e io la considero un fatto assolutamente positivo. Quando il Consiglio regionale dedica una giornata intera al trasporto pubblico, la dedica alla vita quotidiana delle persone. Il trasporto pubblico è, prima di ogni altra cosa, un diritto di cittadinanza fondamentale. Dalla sua efficienza dipendono concretamente il diritto allo studio, al lavoro, alla cura e con essi la coesione della nostra comunità. Una rete efficiente, regolare e ramificata è tra gli strumenti più potenti di sviluppo dei territori. Unisce il centro e le periferie, le aree costiere e le aree interne e trasforma un territorio in una vera comunità.

Per le aree interne, in particolare, la mobilità rappresenta una tra le leve principali per il loro rilancio, perché lo spopolamento si contrasta garantendo alle persone la possibilità concreta di restare, studiare e lavorare nei propri territori. È la visione con cui questa Amministrazione parte ed è il metro con cui chiediamo di essere poi giudicati.

La seconda riflessione riguarda l'ordine del giorno, che chiedeva alla Giunta un indirizzo per un sostanziale rinnovamento della gestione dell'ente autonomo Volturno, come avete voi indicato.

La risposta che quest'Aula merita è fatta di atti già compiuti: il risanamento del trasporto su ferro è stato un impegno della campagna elettorale. Nel discorso programmatico che ho letto in quest'Aula all'inizio della legislatura, indicai apertamente i ritardi sulla consegna dei nuovi treni e assunsi l'impegno a vigilare sui tempi. A quelle parole sono eseguiti i fatti: l'8 luglio l'Assemblea straordinaria dei soci ha modificato lo statuto di EAV, adottando il modello dell'amministratore unico, che è quello indicato dalla legge come regola per le società a controllo pubblico. Una scelta di semplificazione e di chiarezza: la responsabilità della gestione fa capo a una figura unica individuata per competenza, mentre le funzioni di indirizzo e di controllo restano saldamente nelle mani del socio pubblico, cioè della Regione, che le eserciterà con il massimo rigore.

Il 14 luglio l'Assemblea dei soci ha nominato amministratore unico l'ingegner Pietro Diamantini, un manager napoletano con una lunga e solida esperienza nel settore ferroviario, che ha guidato lo sviluppo dell'Alta Velocità in questo Paese e che torna a lavorare per la sua terra. A lui i nostri auguri di buon lavoro.

Infine, la terza riflessione. Quella scelta esprime un metodo, lo stesso che abbiamo usato per la sanità, dove abbiamo introdotto per i Direttori generali e le Aziende Sanitarie un sistema di valutazione fondato su criteri oggettivi e misurabili, in cui la conferma nell'incarico dipende dal raggiungimento verificato degli obiettivi e la premialità è legata ai risultati effettivamente conseguiti per i cittadini. Il principio è uno solo, e vale per le Aziende sanitarie come per le società di trasporto: chi guida un ente pubblico viene scelto per competenza, valutato sui risultati, confermato e premiato per ciò che ha realizzato per la comunità. In questa Regione i ruoli di responsabilità si affidano sul fondamento esclusivo del merito, dell'autonomia e della competenza. Questo è il rinnovamento sostanziale che l'ordine del giorno invocava, un cambio di regole e metodo destinati a restare quando i nomi passano.

Chiudo con un dovere di onestà. I disagi che anche in questi giorni hanno colpito i viaggiatori delle linee vesuviane ci ricordano quanta strada resta da percorrere. Conosciamo lo stato del

materiale rotabile, le difficoltà e i ritardi della messa in esercizio dei nuovi treni. Rivendico oggi una direzione, un metodo e una responsabilità che ci siamo assunti per intero. I risultati arriveranno per gradi e su quelli chiederemo di essere giudicati.

La prima priorità è la stabilizzazione del servizio, regolarità, puntualità, certezza degli orari. Su questo si inseriranno i primi mesi della nuova gestione con le risorse che abbiamo stanziato in bilancio e programmato, come l'Assessore ha già ricordato. Su questo la Regione eserciterà fino in fondo il proprio ruolo di socio e di committente.

Raccolgo l'indirizzo che Laura vorrà esprimere e assumo un impegno preciso. Il trasporto pubblico è un terreno su cui costruire risposte ai Comuni, al di là delle appartenenze. I pendolari della circumvesuviana, gli studenti delle aree interne, i lavoratori che ogni mattina attraversano questa Regione, ci chiedono una cosa molto semplice: trasporti su cui poter contare. È a loro che dobbiamo rispondere, tutti insieme, con serietà e con i fatti, così come ha rappresentato prima il Vicepresidente.

Grazie.

PRESIDENTE (Manfredi). Grazie, Presidente Fico. Adesso passiamo alla parte della votazione delle risoluzioni. Chiedo poi ai colleghi che l'hanno presentata, partendo dal collega Sangiuliano, se ci sono delle modifiche dovute al dibattito. Presidente Pelliccia, se non arriva a me io no posso...

Presidente Cascone.

CASCONE (A Testa Alta). La proposta che arriva dalla minoranza è una proposta che contiene una serie di passaggi assolutamente inaccettabili. Non è arrivata nessuna osservazione su qualcosa da poter integrare, per cui chiedo a questo punto di metterla ai voti.

PRESIDENTE (Manfredi). Presidente Pelliccia, è inutile la sospensione. Prego.

PELLICCIA (PPE - Forza Italia). Io chiedo 5 minuti di sospensione, mi votate, dite che non la volete e lo dimostrate con il voto. Non è niente inutile, iniziamo da questo.

Poi, mi è sembrato che il collega Cascone avesse iniziato un ragionamento per vedere se possiamo trovare una mozione unitaria, mi era sembrato questo, quindi o ho sbagliato a interpretare o si è rimangiato quello che ha detto. Sarà una di queste cose, è chiaro. In ogni caso, resta in pieno la mia richiesta di una sospensione di 5 minuti, tenendo conto che gli interventi che ho sentito non dato poi tanta soddisfazione rispetto al dato reale. La circumvesuviana fino ad oggi non ha funzionato, deve riprendere a funzionare e su questo possiamo essere tutti d'accordo.

Resta quindi in piedi la mia proposta di sospensione, la votate, la bocciate e poi vediamo.

PRESIDENTE (Manfredi). Presidente, hai parlato a favore della proposta. C'è qualcuno che ne parla contro? Cascone lo ha già fatto.

CASCONE (A Testa Alta). Dal momento che è fastidioso avere commenti sul rimangiare o quant'altro, come è doveroso quando ci sono due mozioni in un Consiglio, introducendo la mozione della maggioranza ho chiesto, come sempre, la possibilità di addivenire ad una mozione condivisa, perché il tentativo all'apertura lo si fa. Se nessun Consigliere di minoranza si è alzato, neanche per avvicinarsi e dire: "Scusami, se mettiamo queste due parole, diamo la disponibilità a firmarla", certamente non possiamo essere noi a condividere un quadro. Dovevate essere voi

a dire: “Guardate, noi abbiamo presentato una mozione. Se ci salvate questo passaggio o quest'altro passaggio, siamo disponibili”. Va bene, ma non è che il lavoro lo devo fare io.

Quindi io confermo la disponibilità che ho data all'inizio del Consiglio, registro alle fine che non ci sono le condizioni e chiedo di mettere ai voti la risoluzione della maggioranza. Io non posso però fare il lavoro anche per voi, non c'è stato neanche uno che si è avvicinato. Il Movimento 5 Stelle, con cui non è stato possibile interfacciarsi prima, mi ha chiesto di inserire delle parole perché, per la mancanza del Capogruppo, questa attività non è stata potuta fare. L'abbiamo fatta, l'abbiamo scritta e l'abbiamo riformulata, ma se nessuno si interessa di niente non mi si può chiedere la condivisione.

Quindi ribadisco che, in assenza di qualunque disponibilità concreta, al di là delle parole del consigliere Pelliccia, personalmente chiedo di mettere ai voti la risoluzione della maggioranza da me presentata.

PRESIDENTE (Manfredi). Sull'ordine dei lavori c'è il collega Barra, prego.

BARRA (Casa Riformista (Italia Viva-Noi di Centro)). Questo muro contro muro, francamente, cercherei di evitarlo in tutti i modi. Ho detto che non condividevo neppure la punteggiatura della mozione di opposizione però, diciamoci anche la verità, dei punti in comune io li trovo. Ad esempio, rispetto a una scelta qualificante, a detta di tutti, sia da parte della maggioranza che anche dall'opposizione, in merito alla scelta del nuovo manager che abbiamo individuato soprattutto per la gestione dell'EAV, quindi, dei punti in comune li ho trovati, senza analisi sul passato, se c'è la possibilità, effettivamente, di uscire con un documento unitario da questo Consiglio regionale, dopo che abbiamo lavorato per tre o quattro ore, cinque minuti di sospensione è un po' come una firma sotto le interrogazioni, non si nega a nessuno. Sono in difficoltà su un ordine del giorno su cui abbiamo lavorato tutti.

Se riusciamo a mettere insieme le cose che ci uniscono e che soddisfano tutto il Consiglio regionale, ben venga, un tentativo lo farei. Grazie.

PRESIDENTE (Manfredi). Do la parola adesso al consigliere Sangiuliano, che poi è anche il primo firmatario, richiedente della cosa, dopodiché, la proposta del consigliere Pelliccia, se non c'è un'intesa, la devo mettere in votazione. Questo è quello che devo fare io.

Ha chiesto di parlare il consigliere Sangiuliano. Ne ha facoltà.

SANGIULIANO (Fratelli D'Italia). Ho registrato, in maniera estremamente positiva, i toni di questo dibattito, che è stato un dibattito civile, garbato, democratico, di ottimo livello.

Devo dire che ho apprezzato l'intervento del Vicepresidente Casillo, che mi ha dato delle informazioni – me lo sono registrato, poi tra due anni, magari, vedremo –: comunque, se le cose sono queste, le faccio i complimenti pubblicamente, perché dico che dobbiamo guardare sempre più avanti. Perché, poi, i cinquanta treni che arrivano adesso non soddisfano: bisogna già pensare a comprarne altri cinquanta e altri cinquanta ancora, perché purtroppo il materiale che c'è adesso in esercizio andrà in malora, perché il tempo decorre per tutto – ma queste sono cose che lei conosce meglio di me.

Focalizzerei il tema su tre grandi questioni: la questione dei treni; la questione delle stazioni – ha fatto bene a richiamare la questione disabili, che è molto importante, è un fatto di sensibilità umana –; e la questione personale, perché abbiamo personale vecchio, dobbiamo aprire alle giovani generazioni, pagare meglio i lavoratori che devono fare con convinzione questo mestiere. Mi pare siano emerse delle cose importanti, però ci sono delle divisioni. Non ci vedo niente di

male che ognuno si voti la propria mozione, fa parte della dialettica democratica. Non voglio entrare nella questione: «È stata colpa di chi ha governato», perché – è vero – Caldoro ha governato per cinque anni, ma prima Bassolino ne ha governati altri dieci, e così facendo arriviamo ai Borboni che forse hanno fatto l'unica cosa giusta: hanno fatto la prima ferrovia d'Italia – anni fa la Napoli-Portici –, almeno questo è un vanto storico. Quando apriamo i sussidiari delle scuole elementari, la cosa che ci viene insegnata a tutti è che i Borboni non erano poi, forse, quel peggio che tutti hanno voluto descrivere, ma avevano fatto il primo collegamento ferroviario in Italia. Penso sia un motivo di vanto per tutti.

Vedo difficile trovare un punto d'incontro, anche se il consigliere Cascone ha detto cose che ho apprezzato; insomma, spero che lui abbia trovato qualcosa anche di significativo nelle mie affermazioni. Insomma, quando dico che il diritto alla mobilità non è solo diritto a spostarsi dal punto A al punto B, ma significa diritto a poter andare in ospedale, diritto a poter andare a scuola, a poter andare all'università e soprattutto andare a lavorare, è una cosa significativa e credo che questa sia una cosa che tutti potete condividere.

L'evoluzione dei diritti – abbiamo dei giuristi in quest'Aula – appartiene proprio al sale della democrazia: cioè, i diritti non rimangono solo quelli cristallizzati nella Costituzione, ma si evolvono con l'evolvere della società.

Grazie per tutta l'attenzione, grazie al Presidente, grazie per il tempo che ci avete dedicato.

Se vogliamo fare la sospensione per me la possiamo fare; se si dovessero votare documenti diversi non vedo nulla di trascendentale e traumatico.

PRESIDENTE (Manfredi). Grazie, consigliere Sangiuliano. Mi sembra evidente che i due proponenti dell'altra mozione ritengono di andare avanti così.

Chiedo al Presidente Pelliccia se lui ritiene che l'Aula debba esprimere un suo diritto sulla sospensione: se lui la conferma la devo mettere ai voti. Dopodiché, decide l'Aula.

Questo è il Regolamento e questo devo rispettare.

Ha chiesto di parlare il consigliere Pelliccia. Ne ha facoltà.

PELLICCIA (PPE - Forza Italia). Innanzitutto ho sentito, ovviamente, l'intervento sia del Presidente Fico sia del Vicepresidente Casillo e ho trovato solo notizie abbastanza negative: tipo la galleria di Poggioreale, i lavori che dovevano finire nel 2026 e non finiscono nemmeno nel 2027, ma finiscono nel 2028. Ho sentito ragionare in maniera giusta sul tema delle dismissioni del "baffo" Cancellò-Napoli e dell'utilità delle nuove stazioni che sono state fatte con l'alta capacità della Napoli-Bari – anche se poi mi sono trovato il consigliere Andreozzi che parlava in maniera del tutto inversa, ma questo nemmeno lo voglio sottolineare.

Torniamo sempre al solito ragionamento: è il Governo che ci vuole mettere i fondi. Vorrei fare un Consiglio monotematico, collega Sangiuliano, anche sull'America's Cup, a questo punto: se parliamo di risorse, iniziamo a discutere dei fondi che il Governo mette in campo per la nostra Campania e per Napoli in particolare.

Sulle stazioni volevo fare anch'io un passaggio: condivido al 100 per cento l'intervento del Vicepresidente Casillo e mi preme sottolineare gli esempi positivi, come la riconversione della stazione di Pratola Ponte, che ovviamente i cittadini hanno riutilizzato.

Detto questo, ritiro la mia proposta di sospensione.

PRESIDENTE (Manfredi). Chiedo al collega Sangiuliano se la mozione è quella depositata o il dibattito ha proposto integrazioni o modifiche.

Sulla mozione c'è parere negativo da parte della Giunta.

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

Il Consiglio respinge.

Presidente Cascone, sulla mozione depositata, modifiche, proposte o acquisizioni di dibattito?

CASCONE (A Testa Alta). Abbiamo integrato con due passaggi richiesti dagli amici del Movimento 5 Stelle nella parte finale di impegno alla Giunta: «Costruire una Regione capace di mettere in rete i Comuni meno collegati e di garantire coincidenze, integrazioni tariffarie e collegamenti affidabili». Poi, al punto 6, integrare la parte di sicurezza anche con la safety. Ho fatto riformulare il testo aggiungendo queste parti: ce n'è una nuova aggiornata a mia firma che lascio agli atti della Presidenza, per votare questa che è la precedente con l'integrazione che ho letto.

PRESIDENTE (Manfredi). Chi è favorevole alla mozione presentata dal collega Cascone? Chi è contrario? Chi si astiene?

Il Consiglio approva a maggioranza.

Cari colleghi, ritengo che, a prescindere dalle risoluzioni – e ringrazio chi ha richiesto e chi ha affrontato il dibattito – credo che oggi i cittadini campani abbiano avuto molte risposte in merito. Grazie, ci vediamo la prossima settimana.

I lavori terminano alle ore 16.30.