

Al riguardo riferisce che gli avvisi di convocazione sono stati consegnati ai singoli componenti nei termini e con le modalità prescritte dal regolamento del Consiglio Comunale approvato con deliberazione n. 7 del 27 gennaio 2003.

Signor Presidente del Consiglio: Passiamo al punto due all'ordine del giorno. Raddoppio della tratta ferroviaria Apice-Orsara della direttrice Caserta-Foggia. Voti al Ministero delle infrastrutture, alla regione Campania, alle Ferrovie dello Stato per la realizzazione del tracciato che prevede una stazione nel territorio comunale di Ariano Irpino. Relaziona il sindaco, Domenico Gambacorta.

Signor Sindaco: relazione molto breve, perché il consiglio comunale si è occupato, spessissimo del problema del potenziamento della linea ferroviaria, Caserta-Foggia. Qui abbiamo trovato un po' di delibere che risalgono ormai quasi a venti anni fa, 15 luglio del 1986, quando il consiglio comunale approvava un documento abbastanza puntuale in cui si scartava una certa ipotesi che, appunto, prevedeva una lunga galleria tra la stazione di Apice e quella di Savignano Scalo e inviava voti, all'epoca al Ministero dei Trasporti, al Ministero per l'intervento straordinario del mezzogiorno alla Regione Campania, di adottare e finanziare il tracciato, all'epoca definito come tracciato B, che prevedeva, appunto, la realizzazione nella Piana di Santa Sofia, di una stazione, che fosse in effetti la stazione comprensoriale che allora si collegava, alla costruenda Lioni-Grottaminarda, ed al progetto della Grottamirida-Fortorina. Insomma una serie di progetti che purtroppo a venti anni da quella discussione, non sono ancora completati. Il consiglio comunale ancora nell'aprile del 1987 diede il benestare ad una proposta che arrivava dal consorzio Coferi, che era stato aggiudicatario della concessione delle prestazioni integrate e aveva dato, addirittura, il proprio benestare a quello che era chiamato allora progetto definitivo del lotto 3 Apice-Orsara, ma che probabilmente definitivo non era; era probabilmente uno studio di fattibilità, dietro il quale però poi seguirono addirittura delle comunicazioni ai proprietari dei terreni. Il consiglio comunale si occupò ancora di questa vicenda, con ordini del giorno del marzo dell'89, in cui sostanzialmente si chiedeva ancora al governo di finanziare il raddoppio. Recentemente la questione del raddoppio della ferrovia Caserta-Foggia è ritornato alla ribalta. È ritornato alla ribalta innanzitutto perché il tratto che va da Cervaro a Bovino è stato ufficialmente approvato. Anche qui un progetto complesso, un progetto sottoposto ad una conferenza dei servizi, e che ha ottenuto poi il parere del Ministero dell'Ambiente, di concerto con il Ministero per i Beni e delle attività culturali, di compatibilità ambientale. Ottenuta la compatibilità ambientale al progetto di raddoppio del tratto Cervaro-Bovino e Bovino-Orsara, che era stato addirittura presentato due anni prima, quindi due anni soltanto per il parere di compatibilità ambientale, questo progetto è stato poi finanziato completamente, e prevede quindici chilometri in affiancamento, un'altra parte fra Bovino e Orsara prevede una variante. Prevede, altresì, due nuove stazioni a Ponte Albanito e a Bovino e, addirittura, l'eliminazione di otto passaggi a livello sostituiti con cavalcavia. Questo per quello che riguarda il tratto del versante pugliese, del versante foggiano. Nel luglio 2004 è stata anche avviata l'attività negoziale per l'affidamento dei lavori. Sul versante campano siamo in ritardo, perché la linea che adesso è diventata linea Napoli-Caserta-Foggia-Bari e questo, spiegherò più tardi, ha la sua valenza, prevede la progettazione del raddoppio della linea Orsara-Apice, del valico di Ariano Irpino, e l'ottimizzazione poi del percorso fra Benevento e Napoli. Con una delibera del Cipe, del 2003, la delibera 103, in effetti furono forniti elementi sull'iter di completamento delle analisi di fattibilità per gli itinerari Napoli-Bari, all'epoca si parlava anche poi di altri itinerari, sempre nel mezzogiorno. La rete ferroviaria italiana ha poi redatto il piano di priorità degli investimenti. Questo per quello che riguarda il quadriennio 2001/2005, con aggiornamenti che avvengono annualmente, e il totale degli investimenti della rete ferroviaria nel mezzogiorno è addirittura pari a 63 miliardi di euro. E' una cifra impressionante, perché 63 miliardi di euro sono pari a 120 mila miliardi delle vecchie lire, quindi si tratta di un piano pluriennale di investimenti, una parte consistente del quale riguarda il mezzogiorno d'Italia. Alcuni di questi investimenti riguardano, appunto, il potenziamento della Caserta-Foggia. Attualmente la copertura finanziaria deriva dalla delibera del Cipe del 29 settembre 2004 - il Cipe ovviamente è il comitato interministeriale per la programmazione economica - con quella delibera sono stati coperti, non solo i 550 milioni di euro, quindi mille miliardi delle vecchie lire, che riguardano il potenziamento

tecnologico fra Caserta e Foggia, ma sono stati stanziati anche 64 milioni di euro, vale a dire 130 miliardi delle vecchie lire per le attività di progettazione. Fra queste attività di progettazione rientra anche, ovviamente, il tratto che riguarda più esattamente il valico di Ariano Irpino, però la rete ferroviaria italiana precisa che le disponibilità finanziarie attualmente in essere non permettono di prevedere il completamento dell'intera direttrice in tempi definiti. Per memoria, quello che possiamo dire però, che l'investimento complessivo che ha riguardato il completamento e il raddoppio tra Vitulano e Benevento e Benevento Apice e il completamento della ctc, che è il controllo del traffico centralizzato sull'intera linea, ha comportato finora investimenti pari a 2.800 miliardi delle vecchie lire, questo su tutto il tratto. Ora, come penso, tutti sanno recentemente c'è stata una riunione di un consiglio comunale, quello del comune di Grottaminarda, in cui si è ritornati sul problema del raddoppio della Caserta-Foggia. Anche di questa ipotesi, che è stata formulata sulla base di un documento preliminare approvato dalla Regione Campania e che prevede, appunto, un percorso più veloce, trattandosi non più questa volta della chiusura dell'anello meridionale della rete ferroviaria italiana, e cioè della famosa via di comunicazione strategica fra i versanti occidentali e orientali dell'Appennino, che oltretutto consentiva la penetrazione in aria ad elevata sismicità, ma questa è stata considerata quasi un prolungamento della cosiddetta alta velocità, dei treni ad alta velocità, della cosiddetta TAV, che dovrebbe consentire di collegare non più in tre ore circa Bari con Caserta, ma, secondo quelle che sarebbero priorità indicate anche dalla regione Campania, collegare i due capoluoghi regionali del mezzogiorno in meno di due ore. Ora naturalmente voi sapete che noi abbiamo chiesto all'assessore Cascetta un incontro, lo abbiamo chiesto, io l'ho chiesto a nome dell'intero consiglio comunale, dopo una riunione dei capigruppo, quella di settembre. Io chiedo, appunto, che a nome dell'amministrazione comunale che rappresento e dell'intero consiglio comunale di Ariano Irpino, le chiediamo di fissarci un incontro sul problema in oggetto, con particolare riferimento alla variante al valico di Ariano Irpino. Voglia valutare, infine, l'opportunità di invitare all'incontro anche i consiglieri regionali irpini Anzalone, D'Ercole, Giusto, Sena, Sibia e l'assessore De Luca. Devo dire che l'assessore Cascetta, ci aveva fissato il 24 ottobre un incontro per il giorno 28 e poi questo incontro è saltato per improrogabili impegni dell'assessore e oggi abbiamo di nuovo richiamato perché ci auguriamo che l'assessore Cascetta abbia la stessa sensibilità che ebbe nello scorso mese di febbraio, quando sul problema della Lioni-Grottaaminarda ci convocò abbastanza rapidamente, non soltanto il comune di Ariano Irpino, ma tutta una serie di comuni che, contrapponendosi all'epoca due diverse ipotesi progettuali, cioè la Lioni-Grottaaminarda che era diventata Lioni-Mirabella da un lato e la Lioni-Tre Torri dall'altro, allora ci ha convocati molto rapidamente. Speriamo che anche questa volta abbia la stessa sensibilità, così non solo da informarci, per chiarirci bene quelli che sono i percorsi, ma anche per dirci lo stato dell'opera a che punto è, a che punto è la progettazione, visto che da anni si discute di questa ipotesi di raddoppio, abbiamo detto addirittura dalla delibera di consiglio comunale del 1986, e questo raddoppio sembra ancora di là da venire. Per cui sarebbe opportuno che stasera si redigesse un documento sintetico da inviare sia al Ministero delle Infrastrutture, sia alla Regione Campania, sia, eventualmente, a RFI Rete ferroviaria italiana, in modo che ci siano tutte le informazioni preliminari che riguardano tutto il territorio della comunità montana dell'Ufita evidentemente e non soltanto la nostra città.

Entra il cons. Li Pizzi: Presenti 19

Signor Presidente del Consiglio: Ringraziamo il sindaco e dò la parola al consigliere Santoro.

Consigliere Santoro: Su questa questione sono rammaricato con la presidenza, con l'amministrazione. Oggi il sindaco ci viene a fare una relazione sullo stato o quanto meno su quello che deve essere questo raddoppio ferroviario, diciamo quali sono le soluzioni, quali sono i progetti che si vogliono mettere in campo, progetto A, progetto B. Certamente c'è un dato, e spiego perché sono rammaricato. E' perché definisco lento il sindaco,

non rock, per usare una terminologia in voga. Ad Agosto feci una mozione d'ordine chiedendo che fosse convocato un consiglio comunale con tutta l'area, perché questo progetto di raddoppio della linea ferroviaria non è un progetto solo di Ariano Irpino, sindaco, non lo possiamo vedere come progetto di Ariano Irpino solamente, questo è un progetto che riguarda l'intera provincia di Avellino, perché la malaugurata idea di attraversare i nostri territori in galleria non riguarda solo Ariano Irpino, è uno smacco per l'intera provincia di Avellino, perché non avrà più stazioni o scali o strategie progettuali. Questa parte qua la lascio all'architetto Bevere che si è ben addentrato rispetto a questo progetto. Quello che mi premeva, ad agosto, e richiesi la mozione, era quello di fissare un consiglio comunale come Ariano Irpino come comune capofila di un'area, non come Ariano Irpino isolato nelle mura. Una mozione con la quale si chiedeva questo consiglio che è stato convocato a distanza di tre mesi; però poi è uscita la lettera, è uscito l'invito, è uscita la rinuncia, quasi ad addossare responsabilità ad una parte politica o ad un'altra. Noi su questa questione qua ci giochiamo il futuro,. Ecco perché bisognava in quel momento cogliere al volo la proposta e lei sindaco, come amministrazione del comune più grande, portare ad Ariano Irpino tutti i comuni del circondario, compresa la provincia, per discutere di questo problema e per dare una linea, un documento strategico a chi si deve muovere in regione, che deve dare pareri, a chi deve dare pareri. Perché non è che progetta la Regione Campania, progetta la società delle ferrovie RFI Sappiamo che questa linea di comunicazione rientra nel corridoio 8, adriatico, e noi siamo strategici. Ma quale ruolo giochiamo? Come terra di passaggio, come Irpinia, quindi come Ariano Irpino, o come terra di sosta? Questo è l'interrogativo, questo bisognava fare. Invece oggi veniamo a discutere perché non siamo stati convocati da Cascetta. Cascetta è un'espressione o, quanto meno, non s'incide sul Ministero del Tesoro, sulla ditta che sta progettando, che sono delle ferrovie, per dire: Guardate non è Ariano Irpino, 23000 abitanti, che lasciate fuori, perché in quest'ottica, se si vanno a fare i calcoli, come dice la Mazzoni, perché lei fa soltanto in termini economici non in termini di ricaduta per un'area, naturalmente saremmo perdenti. Ma se si fanno i calcoli facendo riferimento ad un'intera provincia, perché questo è l'obiettivo altrimenti saremmo tagliati fuori. Allora, sindaco, io spero che da qui a breve, anche se parla al telefono, diventi rock, si attivi per fare una cosa del genere: immediatamente, ad Ariano Irpino, un incontro con tutte le rappresentanze dell'area insieme ai parlamentari dei due schieramenti, dove si dettano le linee di questo documento. Perché non ha senso, come ha fatto in questo momento, fare un altro documento ed inviarlo a Roma. Grotta fa il documento e l'invia a Napoli, l'invia a Roma; Flumeri fa il documento l'invia a Napoli e l'invia a Roma, non ha assolutamente senso. Visto che riguarda i nostri territori e l'intera provincia, dobbiamo discutere di questo problema con le forze politiche ed uscire con un documento unico affinché venga adottata la soluzione "B" per le nostre zone. Questa è un'opera, abbiamo detto, che rientra nell'ambito di un disegno nazionale europeo, quindi sappiamo le responsabilità poi di chi sono. Però l'importante è che adesso, nella fase di progettazione, perché sono stati stanziati soldi per la progettazione, si faccia un progetto esecutivo con la soluzione che interessa a noi. Perché una volta che c'è il progetto non si cambia più, progetti del genere, di tali importi.

Consigliere Leone: Il sindaco su questa vicenda aveva iniziato veramente un bel discorso nel dire che questa discussione viene da molto lontano, precisamente dal luglio del 1986, forse pure prima. Ma io volevo ricordare al sindaco e all'amministrazione, che nel 1986 venne pure un Ministro qua, il Ministro Bersani all'epoca, nel '96, e ci venne a rappresentare il progetto di che stiamo parlando, e lui era favorevolissimo al progetto "B", cioè a quel tipo di progetto, senatore Franza, che noi vediamo con il giallo. Questo era il progetto "B". Stranamente, qualche mesetto fa, un altro Ministro, il Ministro Lunardi, chiede il parere, è vero che chiede il parere all'ente regione? - dice bene Pasqualino, quando dice che il parere è indispensabile ma non è vincolante. Ma hanno chiesto un parere, caro sindaco, non su quel progetto redatto nel 1996 ma su un progetto nuovo che ha cancellato sia il progetto "A" che il progetto "B", quindi su un progetto diverso. Io penso che per progettargli ci sia qualcuno che sia abilitato a farlo progettare che certamente non è il sindaco di Ariano Irpino ma è il Ministro o il governo. Certamente non è l'ente regione.

Allora bene ha fatto l'ente regione a non esprimersi su questo nuovo progetto, perché vogliamo capire. Tanto è vero che vogliamo capire che, non più di un mese e mezzo fa, noi abbiamo fatto un incontro qui ad Ariano, si è discusso di agricoltura e di infrastrutture. Ed è nato lì il problema di questi progetti, perché prima non se ne sapeva l'esistenza. È nato lì il problema che entro il 2005, dicembre 2005, questo problema sarà presentato all'ente ferrovie dello Stato. Di qui c'è stato il movimento di Grottaminarda, il movimento dell'ente Comunità montana e, in ultimo, il movimento di questa amministrazione. Che noi apprezziamo. Però l'amministrazione di Ariano doveva muoversi il giorno successivo alla mozione. Non ci possiamo muovere dopo due mesi, quando gli altri comuni hanno già organizzato il loro, e quando l'ente comunità montana ha già fatto un consiglio, ed ha invitato tutti i comuni che ne fanno parte alla discussione. Il sindaco oggi ci viene a dire che quest'amministrazione aveva chiesto un incontro con l'assessore Ennio Cascetta per il giorno 28, cheviene rinviato. Ma io voglio dire al sindaco che non si può chiedere un incontro con l'assessore Cascetta solo noi comune di Ariano Irpino. L'incontro va chiesto come area geografica. L'incontro andava chiesto insieme a tutti gli altri comuni; l'incontro andava chiesto innanzitutto insieme all'ente comunità montana. Quello che la Margherita ha chiesto l'ha ottenuto.

Perché la Margherita, il gruppo politico della Margherita, in data 27 ottobre, ha chiesto l'incontro con l'assessore Cascetta: chiedendo che i sindaci di Ariano Irpino in prima fila, Grottaminarda, Flumeri, Sturno, Mirabella, Frigento, ed altri ancora ricadenti nella zona, unitamente agli scriventi ed al presidente dell'ente comunità montana, all'ente Provincia, siano convocati ad una riunione sulla questione per il raddoppio sulla tratta ferroviaria casertana. Pensare che noi possiamo fare la lotta e vincerla da soli, secondo me è sbagliato. Anche perché questa tratta ferroviaria se passa sottoterra, taglierebbe fuori non Ariano, ma cancella la provincia di Avellino.

La ferrovia con l'interporto che noi andremo a fare a Santa Sofia, diviene un punto strategico per l'intera provincia. Tutte le grandi aziende che stanno nella nostra provincia ne possono fare uso. Perché da Avellino - Piano D'Ardine - in 15 minuti un camion carico di materiale, arriva a Grottaminarda per poter essere poi mandato per strada ferrata. È importante questo, è importante non per Ariano ma è importante per tutto il comprensorio di questi comuni che sono a noi vicini. Quindi io dico: non è Napoli, non è Avellino, come il sindaco più volte dice, che ci caccia, che ci si chiude a riccio, no, siamo noi che ci chiudiamo a riccio. Pensiamo di risolvere il problema quando gli altri ne stanno parlando già da due mesi. Questa è la cosa che a me, personalmente, dà, onestamente, fastidio. Nell'ente comunità montana di questo se ne è parlato, ma non oggi però. Ho un deliberato dell'ente comunità montana in data 30/09. Il 30 settembre, benedetto Dio. Noi avevamo chiesto la mozione un sacco di tempo prima, ad agosto. Allora dico: Qualche volta sindaco, vi prego, stateci a sentire, ascoltateci. Noi non vogliamo né il male vostro ma, soprattutto, non vogliamo il male della nostra comunità. Siccome su questa ferrovia, ripeto, ci stiamo battendo dal 1986, sulla strada Lioni, Contursi, Termoli ci stiamo battendo, insomma di queste infrastrutture ne abbiamo bisogno. Senza le quali non andiamo da nessuna parte. Poi sindaco le voglio dire una cosa: o sui giornali, e a Canale 58 ci si crede sempre o non ci si crede mai. Perché se lei poc'anzi ha detto: <<Ma sono giornalini e che sono TV così>>. se ci dicono che nel comando dei vigili urbani esiste un problema. Non mi pare corretto, sindaco, che poi si fanno articoli grandiosissimi perché il sindaco di Ariano Irpino ha avuto una fermata in più di un treno. Bisogna innanzitutto vedere se questo è vero, perché mi pare che ne hanno cancellato uno e ne hanno messo un altro. Ma voglio dire: o a questi giornalini o al canale 58 ci crediamo sempre o non ci dobbiamo credere mai. Grazie.

Consigliere Lo Conte Francesco: Io penso che in questa vicenda il sindaco, l'amministrazione, ma io penso l'intero consiglio comunale non ne usciamo bene. Soprattutto dopo che questa iniziativa che avevamo intrapreso è stata fatta propria dal consiglio comunale di Grottaminarda che si è riunito in sessione straordinaria ed ha invitato anche i consiglieri regionali della zona, molti dei quali hanno, tra l'altro, partecipato. C'è stato pure risalto, per questo, sulla stampa. Dopo che la comunità montana, di cui io ed altri colleghi della minoranza facciamo parte, si è riunita, ha discusso su questo argomento e ha votato e fatto proprio un documento approvato all'unanimità. Ma giunge tardi soprattutto dopo che c'è stata questa importante riunione ad Avellino, alla provincia, questa

riunione sullo sviluppo, che è diventato quasi un appuntamento quindicinale con l'assessore Cascetta. In questa riunione, penso, che di questo argomento si sia parlato moltissimo. Anzi dico che l'assessore Cascetta, che inizialmente aveva, forse perché conosce poco il nostro territorio probabilmente, aveva un poco sottovalutato questa esigenza e questa necessità di questo interporto in valle Ufita che si va ad intersecare anche con il collegamento Tirreno-Adriatico, sinceramente, in quella occasione, Cascetta si è preso le invettive ed i rimproveri di tutti quanti. Io ho sentito tutti i consiglieri regionali, di centro-destra e di centro-sinistra, che hanno opposto una dura critica all'assessore Cascetta e, praticamente - a questa riunione è intervenuto anche il consigliere Bevere, di questo poi ve ne parla lui - è stato opposto un netto rifiuto a questa ipotesi di questo tracciato che bypassa Ariano da parte di tutti gli intervenuti. Non solo dei consiglieri regionali di centro destra e di centro sinistra ma anche delle organizzazioni di categoria e da parte delle organizzazioni sindacali. Quindi giungiamo tardi oggi anche per questo motivo: perché dopo quella riunione e in quella riunione, nelle conclusioni, l'assessore Cascetta dopo che ci sono state queste critiche, lui timidamente ha ammesso, che, probabilmente, esisteva questa necessità. Però ha pregato, nel contempo, anche gli enti, la provincia e gli enti intermedi, di farsi pure promotori. Su questo io non posso che condividere. Dice: Dio santo, se voi questa cosa la ritenete di fondamentale importanza per lo sviluppo della provincia di Avellino, se voi dite che questo interporto va ad intersecarsi con quest'altra strada e che, quindi, rappresenta un collegamento per l'area del salernitano per la Puglia, per la Basilicata e per il Molise, ebbene anche voi fatevi promotori maggiormente di questa richiesta. Oggi ho avuto un incontro con l'assessore ai lavori pubblici, Di Milia, che è intenzionato, proprio alla luce di queste indicazioni che gli sono venute dall'assessore Cascetta, a proporre nella prossima giunta, questa settimana o, al massimo, la settimana prossima, la realizzazione di uno studio di fattibilità. Impegnando della piccole somme, però per cominciare anche la Provincia a mettere in atto uno studio, una ipotesi. Io vorrei, voglio invitare questa sera il sindaco a partecipare. Visto che questa realtà è la seconda realtà della provincia di Avellino, è la realtà che maggiormente è interessata, perché noi siamo il punto di passaggio tra la Campania e la Puglia, a partecipare a questo studio di fattibilità commissionato dalla Provincia, anche investendo delle piccole risorse. Se il sindaco poi sarà disponibile si fisserà un incontro alla provincia per capire in che modo questa iniziativa possa essere presa dalla Provincia e dal Comune di Ariano Irpino. Giungiamo tardi anche per un altro motivo: perché nel frattempo sono state già pubblicate le linee guida per il per 2007/2013 che, se è vero che contengono come elementi essenziali per le nostre zone la realizzazione di questi due corridoi che si chiamano 1 e 8, diciamo che potevano, alla luce di un impegno anche maggiore da parte nostra, tenere in maggiore considerazione le nostre problematiche. Io sono convinto che bisogna agire in maniera celere, senza troppi formalismi sia con la regione Campania, dove, bene o male, sono stati già fatti molti passi. Con la regione Campania sono stati fatti molti passi, la provincia questa ipotesi l'ha prevista nella bozza del piano territoriale di coordinamento, l'ha previsto così come ha previsto il casello autostradale a Tre Torri. Il sottoscritto, quando ci sono state proposte agli assessori provinciali le modifiche da apportare al piano territoriale regionale, si è fatto carico di proporre, con la collaborazione del consigliere Bevere che mi ha dato le notizie, alla regione di inserire, nel piano territoriale regionale, questa dimenticanza. Il secondo canale: è il governo. È inutile che qua ci vogliamo prendere in giro, il secondo canale è il governo. In questo momento l'elemento più forte è rappresentato dal governo centrale. Allora, Dio santo, se noi abbiamo assistito nella campagna elettorale alla venuta di tre o quattro ministri, sindaco, ad Ariano Irpino potrebbe pure venire un'alta personalità. Io penso che ci sta tutta la capacità di intervenire. Quindi io propongo, chiedo che il sindaco si faccia carico di convocare una riunione con i vertici nazionali, con un Ministro, con un direttore generale, con qualcuno che possa poi affiancarsi a delle decisioni che la regione possa prendere. Perché ormai la regione, queste sono le risultanze di un incontro che abbiamo fatto in provincia, l'assessore Cascetta, obtorto collo, ha dovuto ammettere alla fine: <<Benissimo, bene, se voi questa cosa la volete, vuol dire che serve, vuol dire che noi ci attiveremo per...>>. Però questo non basta, perché non è che dipende solo dalla volontà della regione Campania. Allora io chiedo al sindaco di attivarsi insieme a tutto il consiglio comunale, io sono pronto a votare il documento se è fatto in questi

termini, affinché il governo centrale, che poi è quello che potrà essere determinante, in questi ultimi mesi di vita ci possa dare una risposta più rassicurante su questa problema che per noi è di vitale importanza perché: sapete tutti la teoria del quadrilatero industriale, l'ha detto un consigliere regionale ad Avellino, noi in questo modo, con la Contursi-Termoli e con l'interporto ed il trasporto su ferro ci andiamo a collegare con quattro regioni, quindi diventa fondamentale da parte nostra. Grazie.

Presidente del consiglio comunale: Grazie al consigliere Lo Conte. Ci sono altri consiglieri che si iscrivono a parlare? Consigliere Bevere penso che tocchi a lei.

Consigliere Bevere: Vorrei dare qualche altro elemento di chiarezza a una vicenda che è difficile, è contorta. Presenta degli aspetti indubbiamente tecnici ma, soprattutto, politici. Devo dire che creano apprensione a noialtri e creano apprensione anche a chi deve decidere o, meglio, a chi, in un certo qual modo, ha già deciso, o aveva immaginato di percorrere una strada che, evidentemente, non è la strada che intendevamo percorrere no, non è la strada che può favorire lo sviluppo di questo territorio. Io ho colto, tra le parole che ha detto il sindaco e i vari interventi che si sono succeduti, la necessità per tutto questo comprensorio - intanto voglio dire, nel trattare l'argomento e scrivere l'ordine del giorno, non avrei detto: << la stazione nel territorio comunale di Ariano Irpino >> è la stazione nel territorio comunale dell'Ufita nella provincia di Avellino. Perché molto spesso nel trattare questo argomento, e in colloqui privati, e in colloqui pubblici, sia i politici che qualche addetto, spesso hanno rimproverato a questa comunità di volere la stazione di Ariano Irpino. Il campanilismo, la cosa che dovrebbe costare X ci dovrebbe costare un certo importo perché Ariano vuole la stazione ferroviaria. Niente di più errato, niente di più sbagliato perché è un progetto, lo diceva adesso Franco Lo Conte a proposito di quelle citazioni, mi auguro che lo facciano in maniera seria e convinta, perché avere speso fino ad oggi i fondi comunitari in una miriade di spesa a pioggia senza organizzare uno sviluppo serio e senza dare un costrutto serio alle infrastrutture è diventato ridicolo. Mi pare che ci sia un'inversione di tendenza, a voler spendere queste risorse, che sono risorse comunque importanti, per costruire una rete infrastrutturale, perché nella lettura dei documenti sia quelli fatti dal sindaco, sia quelli della programmazione nazionale e regionale, lo sviluppo del sud passa solo attraverso la creazione delle grandi infrastrutture. Viceversa non c'è speranza, non c'è futuro per nessuno. Da queste varie riunioni, assemblee che si sono tenute e alla provincia e alla regione Campania, alle quali per la verità ho partecipato sia da uditore e anche da chi voleva rappresentare le istanze di questa città, è emersa la necessità che questi fondi strutturali vadano spesi e finalizzati ad un'idea di sviluppo concreta che venga attuata sul territorio attraverso le grandi infrastrutture. Mi pare che il percorso che si sono prefissi cammini su queste linee. Ipotesi dei due grandi corridoi europei: corridoio 8 e corridoio 1, l'asse Berlino - Palermo e l'asse Lisbona - Napoli - Bari - Kiev, diciamo la zona dell'Est Europa, passa attraverso questa linea qua. Questa guerra, perché si tratta di una guerra, non è una battaglia è una guerra, è una guerra importante per noi, per noi e per questa comunità, e la si vince attraverso il consenso ed il rapportarsi tutti insieme, maggioranza e minoranza, sia in questa sede, sia in altre sedi, altrimenti la battaglia è dura, è dura da vincere ed anche da affrontare. Perché questi signori ci presentano, oggi, - e guardate quando il sindaco ad un certo punto dice: "Sono stati finanziati e portati in maniera operativa una prima tratta ferroviaria, che va da Vitulano fino ad Apice, per una spesa di 2800 miliardi circa", lui dice una cosa verissima che sottende un ragionamento che parte da lontano. Il raddoppio ferroviario non è mai stato il raddoppio Napoli-Bari, l'ipotesi del raddoppio è la Roma-Bari, non è Napoli-Bari. Napoli, quando ha intuito della necessità di non restare isolata da questo corridoio paneuropeo, si è inserita in questo ragionamento prevaricando, non discutendo con le nostre realtà e proponendo non l'alta velocità, perché sull'alta velocità è un altro ragionamento. Sull'AC, l'alta capacità, l'alta velocità si sono inseriti sul percorso della Napoli-Battipaglia-Reggio Calabria, ma quello prescinde da questo ragionamento qua. Questa è una velocità a 200 Km/h che percorre questi territori e dimezza i tempi di percorrenza da Napoli a Bari da quattro ore e mezza a due ore e venti. Però questa, in questo ragionamento, ce lo siamo detti più volte, è una zona baricentrica a tutto il comprensorio, a tutta la

regione Campania, è baricentrica a quattro regioni. Questi piagnistei o questa necessità di affermare un diritto e un primato, a chi oggi opera con le somme, con le cifre e con gli importi interessa poco. Loro hanno chiamato questa soluzione “*La soluzione diretta*” e la dice lunga la soluzione diretta. Il termine diretta la dice molta lunga. Noi dobbiamo accorciare tempi e somme. La diretta accorcia i tempi e le somme rispetto alla soluzione , la famosa soluzione “B” ricorretta per altro. Perché la prima soluzione portava nel territorio di Grattaminarda, stazione di Grottaminarda. Hanno ricorretto questa soluzione portandola nel territorio di Ariano, avvicinandola un poco più al territorio di Ariano risparmiando un paio di chilometri su questa linea. Però resta sempre un gap di 14 chilometri, rispetto a questa linea diretta, quasi interamente in galleria. Da un documento si evidenzia la spesa per questi investimenti su tutto il mezzogiorno d’Italia sulle ferrovie, che è un investimento straordinario, e nella straordinarietà di questo investimento c’è un potenziamento assolutamente eccellente per quanto riguarda il ridisegno dell’intero sviluppo del mezzogiorno. Ebbene, in questo documento, dicevo, c’è questa tratta che prevede non due milioni di euro, prevede la spesa di 3000 miliardi delle vecchie lire, l’ho letto qui, che è la stessa spesa che era prevista nel piano nazionale trasporti. In questi 3 miliardi di euro l’assessore Cascetta, in un colloquio avuto su questo argomento specifico, riteneva che la spesa occorrente per la tratta Apice – Orsara, era una spesa che si aggirava intorno a 5500 miliardi delle vecchie lire contro i 3000 miliardi della linea diretta. Queste sono cifre da valutare, verificare, da vedere. Non c’è nulla di certo. C’è di certo, però, che è stato consigliato più volte, con insistenza e caparbietà, questa soluzione non a dispetto di chi doveva decidere a monte, cioè lo Stato, il governo, ma per un’esigenza di collegamento immediato, trascurando un altro collegamento. Perché c’era in itinere il progetto della Cancellone-Benevento, hanno accantonato questo progetto della Cancellone-Benevento per puntare tutto e immediatamente su questo intervento della Apice-Orsara. Questo perché? Perché si ricollega sempre a questo ragionamento della Roma-Bari. Perché chi è a monte, chi nel governo sa che questa strada parte da un principio che era la programmazione di questo grande asse di sviluppo, non poteva prescindere da questa tratta per favorire, non si sa a quanti anni, questo percorso della Napoli-Bari. Allora noi ci troviamo in un momento molto critico, critico di questa proposta perché qualcuno ha detto: Ma se noi andiamo ad un progetto operativo, c’è già un progetto preliminare, e quella somma, di 226 milioni di euro, per la progettazione. Con i 130 miliardi per una progettazione esecutiva, ci sono tutte le indagini geognostiche, c’è il progetto di fattibilità, il preliminare, un definitivo, poi successivamente un esecutivo. Questa fase è delicata e straordinariamente importante, perché intanto i sondaggi li stanno facendo lì, sotto Montecalvo. Nonostante la parte politica provinciale si è attivata molto, perché sollecitata, perché interessata, presentando documenti anche piuttosto duri rispetto a questa questione, che supera sia la parte governativa, sia la parte di governo regionale. Ma sottende una grande attenzione sul territorio che data l’importanza di questa stazione strategica in Valle Ufita deve superare qualunque steccato perché altrimenti siamo cancellati, siamo cancellati da ogni forma di sviluppo. Allora i ritardi ai quali si faceva riferimento, sindaco, e di questo ne avevamo parlato, dicemmo facciamola subito questa cosa, non è che avrebbe risolto granché, non avrebbe risolto granché, perché qui o c’è una mobilitazione della classe politica che conta, scusate tra virgolette, scusate, tra chi opera e chi può in qualche maniera sollecitare in maniera propria o impropria, chi deve oggi definire questa sorta di tracciato, viceversa la battaglia la perdiamo. Cascetta ad Avellino, quando è venuto l’ultima volta, ieri sera c’è stato un altro incontro con De Luca, l’assessore ai lavori pubblici, e si è parlato, e il sottoscritto ha sottolineato, in maniera molto energica e dura, la questione della Lioni-Grottaminarda, della quale vi farò un brevissimo accenno.

Bene, in quell’incontro di Cascetta, al quale faceva riferimento Franco Lo Conte, già rispetto ad un colloquio precedente avuto con l’assessore, quella sera fu molto abbottonato, nel senso che disse: non è stato deciso ancora niente. Non è stato deliberato, determinato nulla. Sono delle congetture, noi stiamo ragionando insieme alla regione Puglia, stiamo valutando, stiamo facendo delle ipotesi, delle valutazioni, per capire quale è il percorso che per noi è più adatto a questa cosa. Quindi non abbiamo ancora assolutamente inventato, progettato, o dato delle direttive rispetto alla materia. Quindi noi stiamo, in questo momento, a un dibattito che si è avuto quindici giorni fa, con l’assessore che ha detto: non c’è ancora nulla di definito. Quindi in questa fase qua però è

importante che l'istanza, oltre che venire dal centro, dalla politica diciamo tra virgolette, è importante che l'istanza venga anche dal basso, e venga non dai documenti isolati di una singola comunità che fa istanze e potrei dire fa un po' piagnistei rispetto a questa soluzione che, evidentemente, se non ci vede legati da un comune obiettivo, non sortisce alcun effetto. Allora io ritengo, lo suggerii al sindaco l'altra volta, di avere un momento di incontro con i vari sindaci dell'interland, che sono i sindaci più direttamente interessati, sia di questa comunità, sia della comunità dell'alta Irpinia e riuscire a trovare un raccordo, con un documento finale, che però venga firmato un po' da tutti i sindaci, da tutte le comunità. Che il comune di Grottaminarda abbia presentato il suo documento e chiede: noi non vogliamo essere abbandonati, eccetera, eccetera, vogliamo la stazione in Valle Ufita. Poi scrive Ariano. Quando poi questi vanno a Roma, o parlano col governo di centro destra, o parlano col governo di centro sinistra, e pongono le cifre, e pongono i documenti, io credo che questi potrebbero tranquillamente deviare da questo ragionamento. Allora io non lo so, voi volete fare questo documento? Facciamolo sto documento, ma non so quale effetto potrà sortire se non quello, chiedo scusa ho finito un altro secondo di attenzione, non so se poi questo avrà effetto su chi deve ascoltarci. Che poi questo documento a chi lo mandiamo all'assessore Cascetta? O lo mandiamo al Ministro dei trasporti? Lo mandiamo a tutti quanti, benissimo. Quello stesso documento è stato mandato da questi altri qua, io non credo che ci sarà grande esultanza. Piuttosto starei attento sia a questo e sia ad altre vicende.

Solo per un' informativa, l'altra sera si è parlato, perché sono due fatti che evidentemente viaggiano insieme, della Lioni-Grottaminarda, questo per dare anche una risposta a lei, sindaco, perché molto spesso si cade nell'equivoco, nell'errore di dover necessariamente avere le contrapposizioni sugli argomenti e non intendere che magari, insomma, se c'è un'intesa più allargata le cose viaggiano meglio. Quando si è suonato grancassa, e si è detto: <<Abbiamo vinto la battaglia sulla Lioni-Contursi>> i soldi sulla competitività sono stati tolti dalla finanziaria non ci sono più. Sono stati assegnati, sulla Lioni-Grottaminarda, duemilioni e mezzo di euro sui fondi della FAS i fondi per le aeree sotto utilizzate che vengono assegnati sistematicamente, 5 anni a questa parte, per tutte le regioni meridionali; vengono assegnati alla regione Campania circa 540 milioni di euro da utilizzare per le infrastrutture. Bene, io mi sono letto l'ultima delibera che è stata fatta: per questo territorio, per tutte le zone interne, in questi ultimi cinque anni sono stati assegnati soltanto questi duemilioni e mezzo di euro, non sono stati assegnati altri soldi. Il pre Cipe ha approvato la delibera e l'investimento teorico per la realizzazione di questa strada, quando approverà definitivamente il CIPE imputerà il capitolo sui fondi FAS. Perché non ci sono altri soldi e non ce ne saranno per tantissimi altri anni. Allora io ho chiesto all'assessore ai lavori pubblici, in quanto non solo assessore regionale ma rappresentante di queste aree della provincia di Avellino, di farsi promotore a che ci sia un piano d'investimento quinquennale, perché prima di cinque anni questa strada non esiste, in cinque lotti funzionali che prevede la spesa, da questi 530 milioni di euro, che possa interessare questa strada qua. Allora quando si tirano fuori: <<Ecco noi abbiamo ottenuto finalmente, dopo tanti anni ecc. ecc. siamo riusciti ad ottenere con i fondi sulla competitività, Marzano ha dato...>> Marzano non ha dato niente, ma non perché non volesse dare, perché evidentemente è arrivato il momento in cui una resa dei conti non ha dato più la possibilità. È lo stesso ragionamento ve lo farà Napoli. Quando ci sono le esigenze e le necessità di Napoli rispetto alla comunità di Ariano Irpino, o la comunità dell'Alta Irpinia e della comunità dell'Ufita,

Ebbene vi dico: su queste cose qua o si va insieme, e si va con le idee chiare, soprattutto si va con le idee chiare, altrimenti non andiamo da nessuna parte. Per restare sul tema, e finisco, perché l'argomento è complesso, è lungo, meriterebbe approfondimenti non in sedi pubbliche, poi tirare fuori un'azione politica forte. Vedete il documento vogliamo farlo, firmiamo, però secondo me serve a poco. Però dico: quando ci sono queste occasioni bisogna essere un po' lungimiranti. Come diceva Pasqualino bisogna essere rock, ma tutti quanti, non è che uno è rock e l'altro è lento, il cervello bisogna azionarlo, bisogna interessarsi ai problemi, bisogna misurarsi con i tempi, soprattutto bisogna misurarsi con il senso di sopportazione che ognuno di noi che ha, che è quello di sentire parlare l'architetto Bevere che rompe le scatole continuamente per questi problemi.

Quindi, insomma, se volete che ci raccordiamo su qualche documento che possa essere stigmatizzato e portato alla presenza, oggi si di questo governo, ma la maggiore attenzione la dovrà prestare il futuro governo, il prossimo governo, perché questo governo non deciderà più niente. Però c'è un'emergenza, c'è una contingenza, c'è da decidere e da definire, perché anche un progetto preliminare partirà tra un anno, tra due anni, dovranno fare prima ...i sondaggi. Poi, per altro, su questa soluzione qua, ci potrebbe essere una soluzione alternativa alle due soluzioni, però queste vanno valutate, vanno valutate con attenzione. Prima di arrivare ad una soluzione che possa contemperare l'esigenza degli altri, credo che dobbiamo raccordarci tutti quanti e arrivare ad una posizione di coerenza. Soprattutto rapportarsi all'invito, che faceva Cascetta, di avere il senso della responsabilità istituzionale rispetto a questi problemi. Perché sono i problemi di un'intera collettività, dell'intera regione, la regione Campania e la regione Puglia che si vedono, oggi, un'attenzione particolare sulla realizzazione di queste infrastrutture, non ci possiamo fare sfuggire questa occasione perché un luogo di questa regione rivendica un diritto. Bisogna rivendicare il diritto di tutta la regione. Ma questo ragionamento poi deve valere, non so perché, solo quando si parla di problemi nostri e non deve valere quando si parla di Napoli. La battaglia la dobbiamo condurre non contro Napoli, Napoli divora tutto, divora tutto sia di sinistra, sia di centro, sia di destra; questa battaglia va condotta con intelligenza, con oculatezza, con un progetto; soprattutto con un progetto. Perché non si va a chiedere: <<Vogliamo la stazione in valle Ufita perché è un nostro diritto>> Vogliamo la stazione in valle Ufita perché si sottende questo tipo di ragionamento, sottende questo progetto, e si stigmatizza il progetto. Si dice: Questo è importante perché se ci sono tre interporti regionali noi vogliamo il quarto interporto, che non è un interporto ma potrebbe essere anche una stazione logistica. Bene diventa un punto attrattivo per l'intera regione. Su questo Cascetta , su suggerimento anche del sottoscritto, ritenne che era un'ipotesi, una possibilità sicuramente da prendere in considerazione. Bisogna dire che se c'è il raccordo di Avellino sulla targa di Napoli-Battipaglia, ci deve essere il raccordo da Avellino in valle Ufita attraverso Taurasi e attraverso un collegamento in valle Ufita. Allora se noi riusciamo a portare queste ragioni, che sono le ragioni di una provincia, può darsi che la battaglia la vinciamo, se vogliamo fare le ragioni del campanile, ognuno dicendo: Va bene ma poi è partita prima Grottaminarda e poi arriviamo noi; poi è partito Luogosano, poi è partito ... qua non andiamo da nessuna parte perché le ragioni sono ben altre, le motivazioni sono molto più ben più solide della nostra.

Signor Presidente del consiglio: non ci sono altri consiglieri iscritti a parlare, penso che posso dare la parola al sindaco per la replica. Ah, il consigliere Castagnozzi, prego.

Consigliere Castagnozzi: volevo dire qualcosa, anche alla luce di quello che è stata la discussione nella comunità montana dell'ultimo consiglio. È stata una discussione, anche se stringata, ma sostanzialmente è venuta fuori la esigenza che il territorio si faccia carico della problematica. Però c'è stato, pure stasera, il tentativo di portare sullo specifico politico l'argomento e non sulla questione oggettivamente e reale rispetto al problema. Io voglio dire che sostanzialmente il comune di Ariano, anche se oggi si dice è arrivato in ritardo rispetto a questo appuntamento, però voglio dire che, come comune, le sue indicazioni, e all'epoca ricordo che non è stato soltanto oggetto delle deliberazioni di consiglio di Ariano, ma anche altri comuni, quindi il territorio già allora, nel 86, diede delle indicazioni, tanto è vero che vennero fuori quelle due soluzioni e, diciamo, c'è stata un'indicazione, più o meno precisa, sulla indicazione che percorresse o che desse maggiore risalto a questo territorio, ma non in termini di esclusiva comunicazione e tempi di percorrenza, era motivata, come oggi credo che dobbiamo motivare e dire a questi amici, sia tecnici che politici, delle varie forze politiche, non di quelle di una parte o dell'altra, di tutte le forze politiche, che questo territorio, e quindi complessivamente, la Regione di cui si parlava prima si diceva regione, provincia eccetera. Questo territorio deve avere l'attraversamento di questa arteria, ma per cogliere due obiettivi, per consentire il migliore collegamento tra le due estremità, e per consentire uno sviluppo armonico di questo territorio. E però di questo dico non è che ci sia bisogno che oggi noi andiamo a ribadire questi concetti e inventiamo l'acqua calda. Il problema è che chi ha dato o ha l'esigenza di far sì che

queste strutture nascano sul territorio, alla base del ragionamento non credo che non tenga considerazione questo, se non le tiene in considerazione è un atto di prevaricazione rispetto a questo territorio. Allora, oggi, ci palleggiamo le responsabilità e si dice da una parte: io questi incontri oppure questi contatti non li ho avuti e non li ho, però immagino che, sostanzialmente, non si possa dire, oggi, il territorio di questa realtà non è considerato perché si privilegia un discorso che fa il governo e lo dice una parte. L'altra parte dice: è la Regione che indica, perché è stata demandata, eccetera. Allora, il territorio, non il comune di Ariano solo, il territorio e quindi le forze politiche, perché il territorio è composto dalle varie realtà politiche e dalle varie realtà amministrative, si fa carico, se ci riesce, credo che abbia anche, a questo punto, il diritto, perché comunque quello che sta per nascere o si ipotizza di far nascere sul territorio, interessa le realtà, mette, tenta di mettere io dico, intorno ad un tavolo le varie figure, i vari attori della problematica, quindi il governo, le ferrovie, la regione e la provincia. Per cui, credo che un documento del consiglio comunale, e che possa essere allargato anche ad altri comuni, ma insomma stasera discutiamo del consiglio comunale, la comunità montana, Luciano, per la verità è stato fatto, il verbale doveva essere redatto, non lo so se poi è stato, però credo che il senso della discussione che è venuta, nella comunità montana, era questo, di mettere intorno ad un tavolo le figure che poi devono essere quelle che devono decidere definitivamente su questo argomento e verificare la effettiva volontà delle parti e far sì che questa realtà, il territorio possa dire la sua, perché non è giusto che si subisca. È logico che poi all'interno di questo discorso chi ha maggiore peso, anche di tipo politico, non per mettersi dalla parte del più debole, ma insomma chi ha maggiore peso politico che faccia valerlo questo peso politico e non ci sia la corsa a scambiare il più o il meno impegno sulla problematica. Per cui io sarei per un documento che abbia queste caratteristiche. La possibilità di coinvolgere attorno ad un tavolo i vari attori, affinché possa venir fuori la problematica e le eventuali soluzioni.

Signor Presidente del Consiglio: consigliere Santoro.

Consigliere Santoro: vogliamo ridurre un argomento, tipo le ferrovie, molto probabilmente, io volevo inserirmi nella scia del consigliere...

Signor Presidente del Consiglio: consigliere Santoro però, giusto per chiarezza, perché il comportamento dei consiglieri deve disciplinare l'andamento dei lavori. Ogni consigliere può parlare per dieci minuti, per carità, se lei vuole una replica per arricchire il ragionamento che stiamo facendo, ben venga; se vuole fare un altro intervento purtroppo non è che possiamo ascoltarla per altri dieci minuti. Le chiedo formalmente scusa, però deve attenersi un po' alle norme regolamentari.

Consigliere Santoro: presidente, non so cosa risponderle.

Signor Presidente del Consiglio: non si tratta che uno non vuole ascoltare un argomento importante, si tratta che lei deve rispettare il consiglio, ha avuto dieci minuti per parlare. Se si tratta di inserirsi per arricchire il discorso, ben venga, se vuole fare un altro intervento, mi dispiace, devo avere rispetto di tutti i consiglieri.

Consigliere Santoro: presidente, quando lei non rispetta il consiglio cosa devo fare?devo fare una mozione di sfiducia perché questo argomento era una mozione a venti giorni, quindi lei doveva portare un argomento dopo venti giorni in consiglio comunale, perché non lo ha fatto? Allora, sindaco, quando

Signor Presidente del Consiglio: Premesso che la conferenza dei capigruppo, lei lo sa molto bene ed era presente, la conferenza dei capigruppo ha deciso, all'unanimità, di fare un passaggio preliminare con una lettera di invito a Cascetta, quindi cortesemente.

Consigliere Santoro: in questa città, con questo modo di fare vostro, arrogante e stucchevole, perché il vostro modo è un modo stucchevole, si ha questo risultato. Quando noi abbiamo detto, come Margherita, ad agosto, attiviamoci perché ci sono queste notizie che giungono a tutti quanti, non avevamo detto che si doveva attivare Pasqualino Santoro o Luciano Leone, ma che si doveva attivare il comune di Ariano Irpino, come città, perché capofila di un territorio e portare avanti questa problematica o farla sentire insieme, come diceva il consigliere Castagnozzi. Ecco perché mi aggancio e sono lieto di questa proposta, ma arriva dopo quattro mesi, da agosto ad oggi, per far sedere intorno a un tavolo tutte le istituzioni coinvolte e far sentire la voce di un territorio. Era questo il nostro obiettivo. Lei se ne viene adesso non mi vuole dare la parola per una replica, non vuole discutere la mozione su un argomento così importante.

Signor Presidente del Consiglio: non ho detto questo, consigliere Santoro, ho detto che io devo..

Consigliere Santoro: allora io faccio adesso una mozione per la sfiducia al presidente, perché lei non svolge il suo ruolo.

Signor Presidente del Consiglio: ma faccia quello che vuole, io devo avere rispetto. La sfiducia nei confronti del presidente, lei sa, impari il regolamento, non esiste. Premesso questo, quindi che non esiste la sfiducia, io devo avere rispetto per ventuno consiglieri comunali. Allora lei ha dieci minuti e parla per dieci minuti. Lei parla per dieci minuti, mi sembra che si stia parlando sull'argomento in maniera sufficiente.

Consigliere Santoro: Penso che sulla scorta della necessità di coinvolgere un territorio, interamente, e prendendo atto che non vi siete attivati nei tempi giusti, perché forse presi da una verifica politica interna amministrativa infinita, prendiamo atto della volontà di questa amministrazione, e siamo disponibili a sottoscrivere un documento in quella direzione.

Signor Presidente del Consiglio: se non ci sono altri interventi dichiaro chiusa la discussione e do la parola al sindaco per la replica.

Signor Sindaco: Vorrei fare una piccola replica, soprattutto al consigliere Leone. Il consigliere Leone deve ricordarsi un attimo la storia di questa vicenda. Noi a metà settembre, tutti insieme come capigruppo, abbiamo detto che fare la corsa a chi faceva per primo il consiglio comunale per produrre un documento, probabilmente, di scarsa utilità pratica, era forse inutile ed, invece, opportuno incontrare pubblicamente l'assessore Cascetta a Napoli per cercare di capire da Cascetta quale era la posizione della Regione Campania rispetto a questo problema. E abbiamo concordato tutti insieme. Io ho scritto una lettera il 27 settembre all'assessore Cascetta, dopo che il consiglio comunale di Grottaminarda aveva già deliberato, ma eravamo tutti consapevoli di questo, che il percorso giusto era quello della lettera a Cascetta a nome dell'intero consiglio comunale per avere un incontro e per chiarirci, una volta per tutte, documenti alla mano, anziché questi foglietti che girano e che sono spesso impropri. Dopo di che, l'8 ottobre, il sottoscritto ha saputo dai giornali che l'assessore Cascetta era invitato ad Avellino dalla provincia per il giorno 10 ottobre pomeriggio. Io ho chiamato la presidente De Simone, sostanzialmente facendole capire che io ero interessato a partecipare, essenzialmente per questo problema. La presidente De Simone mi ha detto: sindaco, io non l'ho invitata, purtroppo lei non può venire. Il 10 mattina, io ho incontrato il presidente Bassolino, il presidente Bassolino ha sostenuto di nuovo la tesi che siccome era ben lieto che a fine anno il quadruplicamento della linea ferroviaria Roma-Napoli si completava e che, pertanto, in meno di un'ora e mezza si raggiungeva Roma con Napoli, era assurdo che si impiegassero quattro ore per attivare da Napoli a Bari. Questa era la posizione del presidente Bassolino, il quale lo ha detto due volte all'interno del convegno e poi io gli ho chiesto una minima spiegazione su questo punto. Dopo di che, molto elegantemente devo dire, nonostante una sottolineatura polemica che ha fatto il consigliere Ninfadoro, e ha detto: ma come non si invita alla provincia il comune di Ariano

Irpino in un incontro istituzionale? Va bene, diciamolo, una sottolineatura non la volevo dire, possiamo dire che è stata una caduta di stile da parte della provincia, visto che c'era stata questa occasione di incontro il 10 ottobre.

A me sembra, francamente assurdo che l'assessore Cascetta sia a tal punto prezioso da non invitare, non il sindaco di Ariano, ma i capigruppo consiliari, come noi gli abbiamo chiesto per un chiarimento su questo punto. Però ripeto, noi con grande eleganza continueremo a chiedere un incontro all'assessore Cascetta che, insomma, è considerato grande regista di queste operazioni, grande esperto di problemi di trasporto, di trasporto ferroviario, di intermodalità. Questo è il punto.

Per quanto riguarda il governo. Il governo ha stanziato, con l'ultima delibera del Cipe del 29 settembre 2005, 24 mila miliardi di lire, che è la quota – non sulla carta, ci sono progettazioni, finanziamenti di opere, eccetera. L'appalto del tratto da Bovino a Cervaro è stato appaltato con i fondi del 2002 del Cipe, non i fondi precedenti. Ma giusto per dirle, ma questo per la storia perché non mi va di fare polemiche, anche l'onorevole Mario Pepe nella seduta 502 dell'11 marzo 99, in una interpellanza presentata appunto sul raddoppio della direttrice ferroviaria Caserta-Foggia, si lamenta, ecco qui: *“signor presidente, il sottosegretario Angelini, pur rifacendosi con sofferenza ed infausto esito, a quanto riferito dalle ferrovie dello Stato, lo giudica non soddisfacente, infatti anche lei non è soddisfatto per quanto ha dovuto dire in questa aula, se stessimo facendo una discussione politica, potrei pensare che vi è o una remissione del mandato da parte degli organi di governo oppure una remissione del mandato da parte degli organi gestionali delle Ferrovie dello Stato. Terzium non datur. Questo è il quadro della situazione. Vorrei dire al sottosegretario che ha ascoltato quali sono i tempi, personalmente sono per la contestualità degli interventi. Se obiettivamente crediamo in una politica di prenotazione del mezzogiorno, in particolare in questa parte che è più debole, seppure evidenziando una dotazione industriale significativa e con la possibilità di allocare altre iniziative produttive, ma non riusciamo a risolvere il problema delle intermodalità di un servizio infrastrutturale fondamentale, quale è quello della rete ferrata, è chiaro, allora, che rischiamo di banalizzarne anche la stessa politica meridionalistica che talvolta, in maniera enfatica, affidiamo a categorie macro economiche, che indubbiamente si scontrano con la realtà. Colgo l'insoddisfazione che ha manifestato lo stesso sottosegretario. Vorrei che a livello del Ministero dei Trasporti vi fosse un input nei confronti delle ferrovie, perché i tempi da recitata sembrano da esito biblico, tali, comunque, da impoverire e vanificare le iniziative delle autonomie locali presenti ed operanti sul territorio e che, spontaneamente, producono fatti innovativi in termini di sviluppo. Ribadisco, quindi, l'insoddisfazione piena per la relazione che è stata fatta concernenti organi che comunque sono in collegamento con la politica del Ministero dei Trasporti e la invito, nelle sedi competenti, a farsi che l'area della Campania interna possa essere dotata al più presto dei servizi che ho messo in evidenza nell'interpellanza presentata”*.

Quindi come vede, consigliere Leone, questa polemica, questa volta era centro-sinistra per centro-sinistra, quindi Mario Pepe che interpella il sottosegretario di stato Angelini, legislatura 96-2001, è vecchia. Noi dovremmo, secondo me, preoccuparci, tutti insieme, che arrivino più risorse per le strade ferrate, per le ferrovie, nel mezzogiorno. Attualmente il problema è che si sta privilegiando, un po' troppo, il tratto che va fino a Battipaglia e si sta pensando poco al tratto interno, si sta pensando troppo poco alla direttrice che collega i due mari. Quindi, secondo me, noi dobbiamo chiedere al governo più risorse, per il potenziamento complessivo di questa linea e, poi, dobbiamo chiedere a regione e provincia di farsi sentire perché i percorsi non possono essere basati solo sui minuti in più o in meno, ma debbono tener presente delle cose che, devo dire, molto puntualmente l'onorevole Pepe ha detto.

Signor Presidente del consiglio: allora il sindaco ha fatto questa proposta nella parte finale, di invitare sia il Governo che la Regione ognuno per le proprie competenze; il governo per la parte delle risorse da assegnare al sud e la regione Campania per quanto riguarda le ferrovie dello stato relativamente alla progettazione del territorio e delle reti ferroviarie.

Allora, ripercorrendo un poco tutti quelli che sono stati gli interventi che si sono susseguiti, il documento deve:

- 1)- responsabilizzare gli organi competenti, ognuno appunto per le proprie competenze e quindi il governo per lo stanziamento delle risorse economiche, ferrovie dello stato e regione Campania per il potenziamento delle reti e per la progettualità,
- 2)- chiedere un incontro congiunto (o in via subordinata incontri separati) tra tutti i Comuni ricadenti nella tratta di competenza ed il Governo (Ministero delle Infrastrutture), la Regione Campania, Trenitalia e la Amministrazione Provinciale di Avellino.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Udita la discussione;

Considerato che lo sviluppo del Mezzogiorno d'Italia ed in particolare delle aree interne è legato alla realizzazione di grandi infrastrutture;

Considerato che l'ipotesi di un tracciato sotterraneo della tratta ferroviaria Apice - Montaguto, con l'eliminazione della stazione in Valle Ufita costituisce, a fronte di modeste economie di spesa, una concreta minaccia alle potenzialità di sviluppo sociale ed economico dell'intera Provincia di Avellino;

Rilevato che la stazione Valle Ufita raccordata con la rete viabile esistente e con quella da realizzare (Lioni - Grottaminarda) è baricentrica rispetto a quattro Regioni;

Ritenuto necessario adottare, di concerto con le Amministrazioni Comunali interessate, tutte le iniziative dirette ad eliminare un grave pericolo per lo sviluppo del territorio;

all'unanimità dei voti espressi per alzata di mano

D E L I B E R A

Di ribadire la necessità che il raddoppio del tratto ferroviario Apice - Orsara preveda la stazione ferroviaria Valle Ufita in loc. Santa Sofia di Ariano Irpino;

di fare voti al Governo per lo stanziamento delle risorse economiche necessarie;

alle Ferrovie dello Stato e alla Regione Campania per il potenziamento delle reti e per la progettualità;

di chiedere un incontro congiunto (o in via subordinata separato) tra i Comuni interessati alla realizzazione del tracciato ferroviario che prevede la Stazione Valle Ufita ed il Governo, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Campania, l'Amministrazione Provinciale di Avellino e Trenitalia.

Di quanto sopra si è redatto il presente verbale che, previa lettura e conferma, viene sottoscritto:

*Il Presidente del Consiglio
Giuseppe Mastandrea*

*Il Segretario Generale
Francesco Pizzillo*

per copia conforme ad uso amministrativo

Ariano Irpino li.....

Il Segretario Generale

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Copia della presente deliberazione, giusta dichiarazione del Messo Comunale, è stata pubblicata all'Albo Pretorio di questo Comune dal e vi rimarrà fino a tutto il quindicesimo giorno successivo.

Il Messo Comunale

Il Segretario Generale

Ariano Irpino li _____

E S E C U T I V I T A'

La presente deliberazione è divenuta esecutiva per:

- decorrenza dei termini ai sensi dell'art.134, comma 3 del D.Lgs. 267/2000;
- ai sensi dell'art. 134, comma 4 del D.Lgs. 267/2000;

Dal Municipio, li

Il Segretario Generale