



X LEGISLATURA
LXVIII SESSIONE ORDINARIA DELL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA
RESOCONTO STENOGRAFICO N. 72
Seduta di martedì 05 dicembre 2017

Presidenza del Presidente Donatella PORZI
INDI
del Vicepresidente Valerio MANCINI

INDICE -QUESTION TIME

(convocazione prot. n. 18420 del 29/11/2017 – odg aggiuntivo prot. n. 18556 del 01/12/2017)

Oggetto n.137 – Atto n. 1450	Smacchi.....12,14
<i>Chiarimenti urgenti in merito al futuro dei dipendenti delle aziende IMS e Isotta Fraschini (ex Pozzi) di Spoleto</i>	Chianella, Assessore.....13
.....4	
Presidente.....4-7	Oggetto n.124 – Atto n. 1405
Squarta.....4,7	<i>Stato di attuazione della deliberazione dell'Assemblea legislativa n. 34 del 15/12/2015 (Adozione di iniziative da parte della Giunta regionale per risolvere il problema dell'inquinamento dei fiumi Marroggia, Clitunno, Timia e Teverone)</i>
Paparelli, Assessore.....5,614
	Presidente.....14-16
Oggetto n.94 – Atto n. 1251	Rometti.....14,16
<i>Intendimenti della Giunta regionale volti ad evitare eventuali, future sovrapposizioni temporali di manifestazioni culturali come Umbria Jazz e Festival dei Due Mondi</i>	Cecchini, Assessore.....15
.....8	
Presidente.....8,9	Oggetto n.130 – Atto n. 1433
Casciari.....8,10	<i>Intervenute perdite e infiltrazioni di acqua nel reparto di Radiologia dell'Ospedale di Città di Castello – Intendimenti della Giunta regionale a seguito dell'accaduto</i>
Cecchini, Assessore.....917
	Presidente.....17,18
Oggetto n.109 – Atto n. 1326	Mancini.....17,18
<i>Soppressione del Compartimento della Polizia stradale per l'Umbria – Intendimenti della Giunta regionale al riguardo</i>	Barberini, Assessore.....18
.....10	
Presidente.....10,11	Oggetto n.133 – Atto n. 1441
Solinas.....10,11	<i>Gestione dell'Aeroporto dell'Umbria - Recupero dei 500.000 euro anticipati a Fly Volare – Informazioni della Giunta regionale al riguardo</i>
Chianella, Assessore.....1119
	Presidente.....19,20
Oggetto n.118 – Atto n. 1386	
<i>Contributi per interventi di prevenzione del rischio sismico su edifici privati</i>	
.....7	
Presidente.....12-14	



Ricci.....	19,21	Presidente.....	21,22,24,25
Chianella, Assessore.....	20	Liberati.....	21,25
		Chianella, Assessore.....	22,24
Oggetto n.140 – Atto n. 1460		<u>Non trattato:</u>	
<i>Esistenza di un cronoprogramma relativo al raddoppio delle tratte ferroviarie Foligno-Fabriano, Spoleto-Terni e Spoleto-Campello sul Clitunno – Opportunità della realizzazione di un ennesimo svincolo della strada di grande comunicazione E45, a fronte delle indifferibili necessità riguardanti la viabilità della città di Terni e il tratto ternano della strada statale n. 675 – Informazioni della Giunta regionale al riguardo</i>	21	Oggetto n.139 – Atto n. 1458	
		<i>Presunta sussistenza di conflitti di interessi di un dirigente della Giunta regionale in relazione ad una società operante nel campo della riqualificazione energetica degli edifici – Informazioni e intendimenti della Giunta regionale al riguardo</i>	



INDICE - ORDINE DEL GIORNO DI SEDUTA (convocazione prot. n. 18420 del 29/11/2017)

Oggetto n.1

Approvazione processi verbali di precedenti sedute
.....25

Oggetto n.2

Comunicazioni del Presidente dell'Assemblea
legislativa.....25

Rinviato in Commissione:

Oggetto n.3 – Atto n. 78

Progetto di realizzazione della stazione ferroviaria
per l'alta velocità denominata Medioetruria:
sperpero di risorse pubbliche e assenza di
velocizzazione dei collegamenti tra l'Umbria e le
città di Roma e Milano – Soluzioni alternative da
perseguire – Adozione di iniziative al riguardo da
parte della G.r.....26
Presidente.....26,28,29,32,34-36,40,42,44,47,49,52
Liberati.....26,29,47,49
Ricci.....29
Leonelli.....32
Rometti.....34,35
Nevi.....36
Solinas.....40
Mancini.....42
Brega.....45
Fiorini.....48
Chianella, Assessore.....49

Non trattati:

Oggetto n.4 – Atto n. 812

L.r. 09/04/2015, n. 11 - Mancata individuazione da
parte della G.r. della sede legale dell'Azienda
U.S.L. n. 2 – Adozione di iniziative da parte della
Giunta medesima affinché tale sede sia stabilita
nella città di Terni

Oggetto n.5 – Atto n. 1032

Instaurazione in Umbria di un sistema di filiera
corta che sappia valorizzare la qualità della carne
ottenuta dall'attività di contenimento della specie
cinghiale – Iniziative da adottarsi da parte della
Giunta regionale al riguardo

Oggetto n.6 – Atto n. 1096

Sollecito alla Giunta regionale per azioni
immediate dirette a superare il vigente
Regolamento regionale 30/11/1999, n. 34 (Prelievo
venatorio della specie cinghiale) al fine di produrre
una nuova normativa in materia

Oggetto n.7 – Atto n. 1336

Avvio della procedura per l'approvazione del nuovo
Piano regionale di gestione integrata dei rifiuti e
conseguente eliminazione della previsione di
impianti per il trattamento termico sul territorio
regionale

Oggetto n.8 – Atto n. 1384

Impegno della Giunta regionale ad esentare dal
pagamento della tassa di circolazione per gli
automezzi di proprietà delle Organizzazioni di
volontariato (Onlus) con sede in Umbria e iscritte
al registro regionale

Oggetto n.9 – Atto n. 1432

ridefinizione delle date per la quantificazione del
calo di fatturato delle imprese al fine della
detassazione prevista per le zone colpite dal sisma
del 30/10/2016

Oggetto n.10 – Atto n. 1182

Accordo di programma tra Regione e Comune di
Città di Castello per interventi immediati
riguardanti il consolidamento e il riuso della
struttura ex Ospedale di Città di Castello

Sull'ordine dei lavori:

Presidente.....52

Sospensioni.....52



X LEGISLATURA
LXVIII SESSIONE ORDINARIA DELL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA

- Presidenza del Presidente Porzi -
Consigliere Segretario Mancini

La seduta inizia alle ore 10.30.

PRESIDENTE. Buongiorno a tutti. Iniziamo subito con la seduta del Question Time. Vi prego cortesemente di prendere posto. Iniziamo con l'oggetto 137.

Ricordo sia a chi interroga, sia a chi risponde, di essere tassativo sui tempi, altrimenti andiamo sempre fuori e non riusciamo a rispettare il nostro ordine del giorno.

OGGETTO N. 137 – CHIARIMENTI URGENTI IN MERITO AL FUTURO DEI DIPENDENTI DELLE AZIENDE IMS E ISOTTA FRASCHINI (EX POZZI) DI SPOLETO – Atto numero: 1450

Tipo Atto: Interrogazione

Presentata da: Consr. Squarta

PRESIDENTE. Per l'illustrazione la parola al Consigliere Squarta.

Marco SQUARTA (*Presidente del Gruppo Fratelli d'Italia - Alleanza Nazionale*).

Grazie, Presidente. Questa è una tematica di un'importanza enorme per la nostra regione, perché parliamo del futuro di decine e decine di famiglie in Umbria, che purtroppo vivono con l'angoscia di non sapere qual è il loro futuro; credo che la Regione, chi rappresenta e chi governa questa Regione, non possa in nessun modo abbandonarle, perché soprattutto hanno necessità di avere chiarezza.

Il 25 luglio 2017 una delegazione dei dipendenti di IMS e Isotta Fraschini è stata ricevuta a Palazzo Cesaroni dalla Presidente dell'Assemblea legislativa dell'Umbria e dall'Assessore regionale allo Sviluppo economico.

I lavoratori hanno chiesto, in quell'occasione, notizie e chiarimenti rispetto al proprio futuro, anche in vista del termine della cassa integrazione, termine previsto per la fine del mese di ottobre.

L'Assessore Paparelli ha in quell'occasione asserito che: "L'area su cui insiste la Pozzi è un'area di crisi su cui sono stati sperimentati diversi strumenti, che non hanno tuttavia prodotto investimenti. Con la decretazione sul terremoto, Spoleto è stata inserita nell'area di crisi non complessa. Nel merito, per le quattro regioni colpite dal sisma sono state previste risorse per 50 milioni di euro e all'Umbria ne spetteranno 7, che verranno dedicati all'area per mettere in atto processi di riqualificazione e di reindustrializzazione, che avranno il via a fine estate. Sono in corso trattative e proposte di acquisto, che necessitano ovviamente della massima riservatezza, ma che la Regione sta seguendo con attenzione, auspicando che le varie situazioni vadano



nella direzione da tutti auspicata. La Regione sta lavorando in diverse direzioni e soprattutto sulla capacità, di concerto con il curatore, di trovare chi è davvero interessato all'investimento. Abbiamo creato le migliori condizioni climatiche e finanziarie affinché il potenziale investitore possa essere accolto nel modo migliore. Abbiamo messo a disposizione anche un pacchetto, nel quale sono previsti incentivi affinché anche gli stessi lavoratori possano essere parte attiva della ripresa produttiva. Al termine dell'incontro, l'Assessore Paparelli ha rassicurato i lavoratori rispetto al fatto che, nel mese di settembre, avrebbe invitato una rappresentanza dei lavoratori per fare nuovamente il punto della situazione e fornire un aggiornamento rispetto alle manifestazioni di interesse e alle trattative in corso, alla presenza dello stesso curatore fallimentare.

Ad oggi l'unica certezza è che la cassa integrazione per gli operai del settore ghisa è in scadenza a marzo 2018 e per gli operai del settore alluminio è stata rinnovata fino ad aprile 2018; se non interverranno novità sostanziali, gli stabilimenti, alla scadenza definitiva della CIGS, andranno inevitabilmente incontro alla chiusura.

Nessuna convocazione dei lavoratori è ancora intervenuta da parte dell'Assessorato e nessun chiarimento è stato fornito rispetto alle manifestazioni di interesse e alle trattative che sarebbero in corso con possibili acquirenti. È tuttavia notizia recente di stampa locale che sarebbe da poco stata presentata manifestazione di interesse per l'acquisizione di una delle due aziende.

Per questo io chiedo e interrogo l'Assessore competente per conoscere: quante e quali manifestazioni di interesse e trattative sono attualmente in corso per l'acquisizione delle due aziende, o di una delle due aziende, e cosa ne sarebbe dei dipendenti di IMS e Isotta Fraschini, se si arrivasse alla scadenza della cassa integrazione straordinaria senza aver perfezionato alcuna acquisizione.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Squarta.

Prego un po' di silenzio in Aula; mi scuso con il pubblico, ma non si possono battere le mani, è vietato dal nostro Regolamento. Grazie.

Per la risposta la parola all'Assessore Paparelli.

Fabio PAPARELLI (*Vice Presidente e Assessore all'economia, commercio, turismo e sport*).

Grazie, Presidente. Io eviterei anche – lo dico al Consigliere Squarta – di fare propagande inutili, con talune affermazioni che peraltro la invito a verificare, come le dirò nella risposta, perché la vicenda è complessa, noi la seguiamo in maniera molto attenta e quasi quotidiana. Senza – per brevità di tempo – rifare la storia, dico solo che le aziende del gruppo, in Umbria, sono ferme da tempo, a causa soprattutto delle difficoltà connesse al reperimento delle risorse finanziarie necessarie.

La cassa integrazione straordinaria è stata attivata dal luglio 2014; prima dell'avvio della procedura di amministrazione straordinaria, erano intercorsi contatti con aziende di proprietà cinese per l'attivazione di un affitto di azienda, che avrebbe portato alla concentrazione della produzione su Spoleto, con riferimento all'Isotta Fraschini.



Per IMS la situazione è più complessa, essendo necessaria, oltre all'onerosa riattivazione degli impianti fusori, anche una difficile verifica sui clienti e sulla tedesca Layer, in particolare. In passato, erano stati verificati gli interessamenti di alcuni gruppi esteri, come l'israeliana Mogdal.

La situazione non è di semplice gestione, dicevo, in quanto va considerata la particolarità dei settori di riferimento e la lunga sospensione delle attività, che possono portare a difficoltà di recupero dell'attività di impresa. I commissari dell'Isotta e dell'IMS hanno ottenuto dal Mise il via libera per procedere alla cessione dei complessi aziendali. In entrambi i casi la procedura di amministrazione straordinaria ha previsto che dalla cessione dell'azienda rimangano esclusi gli immobili, per evitare un peso eccessivo rispetto ai potenziali acquirenti, almeno nella fase iniziale di riavvio delle attività.

Noi abbiamo seguito costantemente l'avanzamento della procedura, con i commissari giudiziari, con i rappresentanti dei lavoratori e con il Comune di Spoleto. L'Assessore Paparelli non solo ha avuto successivi incontri rispetto a quelli tenuti qui, sia di carattere tecnico che di carattere politico, sia di carattere informale, a Spoleto, sia pubblico, perché abbiamo fatto insieme al Comune di Spoleto, con la presenza di tutte le rappresentanze sindacali, una seduta pubblica sulle crisi che riguardano Spoleto, in particolare su questa vicenda. Tra l'altro, è in programma un Consiglio comunale aperto per il mese di gennaio, al quale ho già dato l'adesione.

Sono stati più volte organizzati anche incontri tecnici, per verificare possibili interessamenti con imprese e professionisti, che hanno portato anche a una manifestazione di interesse preliminare, che ha consentito la proroga dei termini della procedura e, di conseguenza, degli ammortizzatori sociali, perché l'obiettivo che ci eravamo posti – il primo obiettivo – in quell'incontro era, intanto, allineare le scadenze degli ammortizzatori sociali a marzo 2018, proprio per consentire e consentirci ulteriori possibilità.

Al 31 ottobre non risultavano formalizzate offerte vincolanti per l'acquisto dei complessi aziendali di IMS e di Isotta Fraschini, relativamente all'impianto di Spoleto. Per quanto riguarda l'impianto di Dongo, la procedura ha ricevuto una manifestazione d'interesse di un gruppo cinese.

Le strutture tecniche della Regione hanno costantemente monitorato la situazione, in raccordo con gli organi della procedura; recentemente è stato riaperto un avviso pubblico, finalizzato alla presentazione di manifestazioni d'interesse per il complesso aziendale di Spoleto. In esito a tale riapertura, peraltro non ancora scaduta, la procedura ha ricevuto, nel corso del mese di novembre, una manifestazione d'interesse che avrà quindi accesso...

PRESIDENTE. Assessore, la invito a rispettare i tempi, grazie.

Fabio PAPARELLI (*Vice Presidente e Assessore all'economia, commercio, turismo e sport*).

Manifestazione di interesse che avrà quindi accesso al data-room, al fine di acquisire informazioni sulle caratteristiche dell'azienda. In esito a tale percorso, per rispondere



all'interrogazione, ai fini dell'avanzamento della procedura e dell'eventuale avvio di trattative, dovrà essere formulata l'offerta vincolante, che sarà valutata sulla base dei contenuti economici e dei livelli occupazionali, oltre che delle affidabilità.

La procedura sta avviando anche le attività che dovrebbero portare alla proroga degli ammortizzatori sociali al 31 marzo 2018, che non è una cosa scontata; si danno per acquisite cose che, invece, se non ci fossero stati questi passaggi e questa manifestazione d'interesse, la procedura non avrebbe potuto attivare. Siamo in contatto con tutto questo, sapendo che su Spoleto possiamo avvalerci di un'ulteriore leva finanziaria: oltre al fatto che l'area è stata parte dell'accordo di programma Merloni, c'è il fatto che il Comune di Spoleto è ricompreso nell'area di crisi non complessa tra i Comuni maggiormente danneggiati dal sisma, per cui sono stati stanziati 7 milioni, che potranno essere utilizzati dall'investitore sia per rilanciare il tema del turismo che quello della manifatturiera.

Quanto alle tutele per i lavoratori, successivamente al 31 marzo, nell'ipotesi che si sta cercando di scongiurare, di assenza di offerte vincolanti, la procedura di amministrazione, non avendo conseguito l'obiettivo della cessione dei complessi aziendali, si chiuderebbe e si aprirebbe la fase della procedura fallimentare. In questo caso, per i lavoratori si avvierebbero le procedure per il licenziamento, con le tutele derivanti per gli stessi dall'accesso alla Naspi, per un massimo di 24 mesi, oltre agli strumenti di politiche attive, quali l'assegno di ricollocazione. Di tutto questo, vista la delicatezza, sono state e sono costantemente informate sia le Istituzioni che le rappresentanze. È evidente che questo che ho citato alla fine è solo un caso, un'ipotesi di scuola, perché noi auspichiamo e lavoriamo affinché in questi mesi si possa concretizzare quello che non è stato possibile fare nei mesi passati.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore Paparelli.

La parola al Consigliere Squarta per la replica. La prego, velocissimo nella risposta, altrimenti vi invito a non fare interrogazioni, ma mozioni e altro tipo di interventi, per dare più spazio alla discussione, come gli argomenti che stiamo trattando meritano. Grazie.

Marco SQUARTA (*Presidente del Gruppo Fratelli d'Italia - Alleanza Nazionale*).

Grazie, Presidente. Vede, Assessore Paparelli, chi mi conosce sa che, anche se siamo su posizioni diverse, ogni volta che ci sono questioni importanti, per me le appartenenze politiche non contano o la propaganda non conta; occorre tutelare il futuro e le aspettative legittime di decine e decine di lavoratori. Quindi, anche in questa circostanza, la politica dovrebbe superare le rispettive divisioni e capire quanto sia importante questo nodo cruciale. Quindi quello che noi continueremo a fare è vigilare affinché la politica, per quanto di sua competenza, non molli l'osso per quanto riguarda questa problematica e continui a battersi e a "stare sul pezzo" per quanto riguarda la cessione – speriamo che possa arrivare anche in tempi rapidi, e soprattutto con delle garanzie per questi lavoratori – e, in via subordinata, nella denegata ipotesi in cui non si dovesse arrivare a questa situazione, affinché vengano



garantite tutte le tutele che la legge prevede per queste decine e decine di lavoratori. Noi continueremo a vigilare affinché questo accada.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Squarta.
Chiamo l'oggetto n. 94.

OGGETTO N. 94 – INTENDIMENTI DELLA GIUNTA REGIONALE VOLTI AD EVITARE EVENTUALI, FUTURE SOVRAPPOSIZIONI TEMPORALI DI MANIFESTAZIONI CULTURALI COME UMBRIA JAZZ E FESTIVAL DEI DUE MONDI – Atto numero: 1251

Tipo Atto: Interrogazione

Presentata da: Consr. Casciari

PRESIDENTE. Per l'illustrazione la parola al Consigliere Casciari.

Carla CASCIARI (*Gruppo Partito Democratico*).

Grazie, Presidente. Questa interrogazione non è nuovissima, però è comunque attuale, visto che ancora facciamo ancora i conti con la difficoltà a far ripartire e a rilanciare il turismo in Umbria. I dati pre e post terremoto, purtroppo, ci hanno lasciato una situazione che è stata da poco approfondita nella Commissione competente; anche se questo trend positivo è stato negativamente interrotto dopo le scosse sismiche, a partire dalla primavera del 2017 ha visto una leggera risalita nelle presenze e negli arrivi turistici. Comunque non possiamo abbassare la guardia e dobbiamo continuare a investire perché l'Umbria torni a essere una meta privilegiata durante tutto l'anno, cosa che naturalmente compenserà un po', speriamo, le perdite che gli operatori del settore hanno avuto e continuano in parte ad avere.

Purtroppo, però, d'altra parte, anche nell'ultima edizione di due tra le più importanti manifestazioni con richiamo nazionale e internazionale, Umbria Jazz e Festival dei Due Mondi, c'è stata una sovrapposizione di date, dal 7 al 16 luglio, anche se il Festival dei Due Mondi era iniziato il 30 giugno, in concomitanza con altri eventi minori, ma con cartelloni di richiamo, in altre città, come ad esempio Foligno, ma anche la piccola San Venanzo, con un festival d'autore.

Lo stesso Assessore Fernanda Cecchini, in un'intervista di luglio, aveva sottolineato la necessità di far dialogare i due maxi eventi, che purtroppo, però, annunciano le date dell'edizione successiva nella conferenza stampa finale dell'anno precedente, quindi l'ultimo giorno della kermesse.

Sebbene l'edizione del Festival dei Due Mondi abbia fatto registrare un sold-out, Umbria Jazz invece ha fatto registrare una flessione di presenze, dovuta anche, purtroppo, alle nuove norme sulla sicurezza, che ne limitano in qualche modo il suo aspetto di socialità, visto che la città di Perugia o altre città vivono molto di jazz nelle piazze.

La Regione è socia di entrambe le fondazioni e sostiene finanziariamente sia Umbria Jazz che il Festival dei Due Mondi. Quindi chiedo quali possano essere le intenzioni



della Giunta regionale per evitare delle ulteriori e future sovrapposizioni delle due manifestazioni, anche se molti sostengono che non hanno lo stesso pubblico, ma credo che una completa sovrapposizione possa ingenerare qualche limitazione negli accessi a un pubblico che potrebbe essere interessato e così garantirebbe nella nostra regione un'attrazione turistica sicuramente più variegata, ma anche nel tempo più diluita. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Casciari.
Per la risposta la parola all'Assessore Cecchini.

Fernanda CECCHINI (*Assessore all'agricoltura, cultura e ambiente*).

Questo è un problema che si ripropone tutti gli anni, anche per il fatto che i festival si svolgono negli stessi periodi, il Festival di Spoleto dura sedici giorni e Umbria Jazz dieci giorni; solitamente, c'è una sovrapposizione, che ha visto comunque negli anni una settimana di concomitanza nel 2015, solo tre giorni nel 2016 e solo nel 2017 ha visto concludersi entrambi i festival il 16; questo forse anche per il fatto che il terremoto, nell'area che comprende Spoleto, ha messo nelle condizioni di dover avere più tempo a disposizione per garantire l'incolumità e la sicurezza. A volte, le date sono frutto anche della disponibilità di grandi artisti che, naturalmente, a volte, hanno il potere di modificare i calendari perché, se uno vuole un grande artista che è libero in una determinata settimana, ne consegue che il festival aggiusta un po' il periodo, tenendo conto di questo. Questo è successo anche a Spoleto con Muti. Detto questo, la sovrapposizione è non per Umbria Jazz, che ha mantenuto il periodo di riferimento, come sempre, e Spoleto ha, appunto, posticipato.

Come Regione, nel passato, e lo faremo anche in futuro, cerchiamo di sensibilizzare perché si tenga conto di un'offerta culturale che sia disponibile per tutti quanti, quindi meno è in concomitanza e più è accessibile a tutti coloro che vogliono partecipare. La verità è che, da un punto di vista turistico, è da verificare quanto la concomitanza porti negatività, nel senso che in quel periodo l'Umbria ha una maggiore potenza e una forza comunicativa a livello nazionale e anche europeo, che credo porti valore aggiunto. Le due manifestazioni sono state entrambe positive, molto bene il Festival di Spoleto, che aveva un grande cartellone; discreto, non ottimo, Umbria Jazz, che tiene anche conto di una stagione che non aveva grandi star come gli anni passati; poi, il conteggio di biglietti si fa anche tenendo conto che, se c'è solo una serata che fa migliaia di biglietti, quella fa la differenza.

Quindi c'è la piena disponibilità della Regione a sensibilizzare perché i due festival tengano conto di questi requisiti, anche se la verità è che l'Umbria, che è terra di festival e di grandi eventi, ha sempre e avrà anche in futuro la difficoltà di fare una cosa per volta, proprio per il fatto che, per fortuna, c'è una bella ricchezza.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore Cecchini.
La parola al Consigliere Casciari per la replica.



Carla CASCIARI (*Gruppo Partito Democratico*).

Grazie, Assessore. Mi fa piacere che la Giunta sia sensibile a questo tema, che ritengo, nella completa sovrapposizione, dannoso per l'*income* turistico, perché comunque si creano degli affollamenti che magari, in alcune città – penso alla città di Spoleto – potrebbero essere meglio diluiti nel corso dell'anno, anche se capisco che la stagione estiva è quella, però non nella completa sovrapposizione.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Casciari.

Chiamo l'oggetto n. 109.

OGGETTO N. 109 – SOPPRESSIONE DEL COMPARTIMENTO DELLA POLIZIA STRADALE PER L'UMBRIA – INTENDIMENTI DELLA GIUNTA REGIONALE AL RIGUARDO – Atto numero: 1326

Tipo Atto: Interrogazione

Presentata da: Consr. Solinas

PRESIDENTE. Per l'illustrazione la parola al Consigliere Solinas.

Attilio SOLINAS (*Gruppo Misto Articolo UNO – Movimento democratico e progressista*).

Grazie, signora Presidente. Il decreto del Ministero dell'Interno dell'11 settembre 2002 individua i posti di funzione da riservare ai dirigenti superiori e ai primi dirigenti della Polizia di Stato, assegnati al Dipartimento della Pubblica Sicurezza e agli Uffici periferici dell'Amministrazione della Pubblica Sicurezza.

Il decreto del Ministro dell'Interno del 24 maggio 2017 modifica la tabella B del predetto decreto e prevede, nella parte dedicata alla Polizia Stradale, nel contempo, l'eliminazione della voce "Perugia" dai posti di dirigente compartimento Polizia stradale, qualifica primo dirigente, e l'inserimento della medesima voce tra i posti di dirigente sezione Polizia Stradale, qualifica primo dirigente.

Il decreto del Capo della Polizia, Direttore Generale della Pubblica Sicurezza, del 30 maggio 2017, tra l'altro, sopprime il compartimento della Polizia Stradale per l'Umbria e attribuisce la relativa competenza territoriale al compartimento della Polizia Stradale per il Lazio, con sede in Roma. La predetta riorganizzazione ha prodotto, di fatto, un oggettivo indebolimento della struttura della Polizia Stradale di Perugia e in Umbria. Il declassamento della Polizia Stradale sopra evidenziato, con il trasferimento del relativo presidio decisionale presso un'altra regione, non è che l'ultimo tassello di un'ormai consolidata strategia, che prevede il ridimensionamento della presenza dello Stato, dei suoi servizi o quantomeno dei suoi vertici dal nostro territorio.

Quindi, con la presente interrogazione interrogo la Giunta regionale per sapere se è intenzionata a intervenire presso il Governo nazionale, in particolare presso il Ministro dell'Interno, per restituire il compartimento della Polizia Stradale per l'Umbria e se è intenzionata, più in generale, a difendere in tutte le sedi necessarie il



mantenimento sul nostro territorio regionale dei vertici decisionali delle Amministrazioni dello Stato tuttora presenti. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Solinas.
Per la risposta la parola all'Assessore Chianella.

Giuseppe CHIANELLA (*Assessore alle infrastrutture e lavori pubblici*).

Grazie, Presidente. Grazie, Consigliere Solinas, per aver evidenziato nella sua interpellanza questa questione. Effettivamente, con decreto del Ministro dell'Interno dell'11 settembre 2002, sono stati individuati i posti di funzione da riservare ai dirigenti superiori e ai primi dirigenti della Polizia di Stato assegnati al Dipartimento della Pubblica Sicurezza e agli Uffici periferici dell'Amministrazione della Pubblica Sicurezza. Poi, con decreto del Ministro dell'Interno del 24 maggio 2017, è stata modificata la tabella B del predetto decreto, prevedendo, nella parte dedicata alla Polizia Stradale, nel contempo l'eliminazione della voce "Perugia" da posti di dirigente di compartimento stradale, qualifica di primo dirigente, e l'inserimento della medesima voce tra i posti di dirigente sezione Polizia Stradale, qualifica di primo dirigente. Con decreto, poi, del Capo della Polizia, Direttore generale della Pubblica Sicurezza, del 30 maggio 2017, è stato soppresso il compartimento della Polizia stradale per l'Umbria ed è stata attribuita la relativa competenza territoriale al compartimento della Polizia Stradale per il Lazio, con sede in Roma.

Per quanto precede, non si può che condividere, ovviamente, l'iniziativa fatta e l'assoluta necessità di intervenire in ogni sede opportuna, al fine di contrastare il fenomeno alcune volte diffuso di depauperare ulteriormente il territorio, causa anche di un ulteriore indebolimento delle strutture, come questa della Polizia Stradale, in Umbria. Tale declassamento della Polizia Stradale sopra evidenziato, con il trasferimento del relativo presidio decisionale presso un'altra regione, determina un ridimensionamento della presenza dello Stato o quantomeno dei suoi vertici sul territorio umbro. A ciò si devono aggiungere anche altre iniziative di razionalizzazione.

La Giunta regionale, pertanto, è determinata, come ha già fatto nel recente passato, a portare avanti iniziative che, in alcuni casi, hanno raggiunto importanti risultati, come quello, per esempio, degli uffici postali, per garantire il ripristino, laddove possibile, della situazione ante rispetto a questi decreti.

Quindi, la Giunta regionale si attiverà in questo senso, Consigliere.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore Chianella.
La parola al Consigliere Solinas per la replica.

Attilio SOLINAS (*Gruppo Misto Articolo UNO – Movimento democratico e progressista*).

Grazie, Assessore. Ho apprezzato la sua risposta, la sua replica e confido nella vigilanza da parte della Giunta regionale, in particolare del suo Assessorato, su



questo tema, che sta molto a cuore ai cittadini e anche agli operatori della Pubblica Sicurezza e della Polizia Stradale. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Solinas.
Chiamo l'oggetto n. 118.

OGGETTO N. 118 – CONTRIBUTI PER INTERVENTI DI PREVENZIONE DEL RISCHIO SISMICO SU EDIFICI PRIVATI – Atto numero: 1386

Tipo Atto: Interrogazione

Presentata da: Consr. Smacchi

PRESIDENTE. Per l'illustrazione la parola al Consigliere Smacchi.

Andrea SMACCHI (*Gruppo Partito Democratico*).

Grazie, Presidente. Buongiorno ai colleghi, buongiorno agli Assessori, in particolare all'Assessore Chianella.

Com'è noto, Assessore, purtroppo, anche in conseguenza degli eventi sismici del 2016, l'Umbria è una regione ad alto tasso di pericolosità sismica, con oltre il 50 per cento del territorio contraddistinto e classificato come zona ad alto rischio sismico. In questo quadro è sempre più fondamentale, per ridurre le conseguenze drammatiche di un terremoto, attuare una politica di prevenzione sismica volta a evitare o a ridurre al minimo le possibilità che si verificano da anni, conseguenti ad eventi sismici.

Considerato che, con decreto del 15 aprile 2013, il Dipartimento di Protezione Civile nazionale ha ripartito tra le Regioni italiane le risorse finanziarie per l'attivazione delle azioni di prevenzione sismica a valere sulla legge 77/2009, con le quali risorse l'Umbria ha avviato due programmi per interventi strutturali di miglioramento sismico di edifici privati; considerato che, con decreto del 14 dicembre 2015, il Dipartimento di Protezione Civile nazionale, dopo averle ripartite, le ha assegnate, queste risorse, proprio per l'attivazione in tempi brevi delle azioni di prevenzione sismica; considerato che la Regione Umbria, preso atto delle crisi sismiche verificatesi, ha ritenuto imprescindibile utilizzare a scorrimento la graduatoria di merito dei soggetti considerati ammissibili al contributo, ma non finanziati per carenza di fondi, non ancora esaurita, approvata con delibera n. 575 del 23 maggio 2016, dove ancora risultano 209 richieste ammissibili a contributo, ma non finanziate; considerato che la Regione Umbria, con delibera del 6 settembre 2016, ha destinato per interventi di prevenzione del rischio sismico risorse pari a 3.260.806,67 euro, per finanziare ulteriori 65 richieste di contributo ammesse, di cui 2 milioni e 366 mila la Giunta li ha trovati attraverso le risorse che aveva destinato alla riduzione del rischio sismico, per l'annualità 2014, e 894.553 euro come economie registrate nell'annualità 2015; considerato che gli interventi ammessi a contributo su edifici di proprietà privata rientrano in due categorie: intervento di rafforzamento locale e interventi di miglioramento sismico; evidenziato che il numero degli interventi ammessi a contributo, come detto, è di 65 e riguarda i Comuni di Città di Castello, Umbertide,



Gubbio, Pietralunga e Montone; nello specifico, 8 interventi a Città di Castello, per 381.750 euro, 48 interventi a Gubbio per 2.484.750 euro, uno a Montone per 20 mila euro, 2 a Pietralunga per 59.500 euro, 6 a Umbertide per 295 mila euro; ad oggi, Assessore, per la maggior parte di queste richieste non c'è stata l'erogazione del contributo, quindi molti degli interventi privati risultano, purtroppo, ancora fermi. In questo quadro, Assessore, la interrogo al fine di capire quando questa graduatoria sarà sbloccata, proprio per completare questi interventi di miglioramento sismico ammessi a contributo, vista anche l'importanza di prevenire i danni conseguenti dai terremoti, che purtroppo colpiscono frequentemente la nostra Regione.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Smacchi.
Per la risposta la parola all'Assessore Chianella.

Giuseppe CHIANELLA (*Assessore alle infrastrutture e lavori pubblici*).

Grazie, Presidente. Grazie, Consigliere Smacchi. La Legge 77/2009, in realtà, stabilisce l'istituzione di un fondo per la prevenzione del rischio sismico, con importi importanti, di 145 milioni per l'anno 2015 e 44 milioni per l'anno 2016. L'attuazione dell'iniziativa è avvenuta con emanazione delle ordinanze 293/2015 e 344/2016.

Esiste, in realtà, una graduatoria più generale; a suo tempo, l'Umbria era stata suddivisa in due zone, zona nord e zona sud, ed erano state attivate delle graduatorie, una approvata nel 2013, per quanto riguarda gli interventi su edifici privati nell'Umbria cosiddetta "nord", e l'altra con DGR 171 del febbraio 2015, graduatoria su interventi privati della cosiddetta "zona sud".

Sono stati poi finanziati una serie di interventi, con i fondi determinati da queste ordinanze commissariali, e sono andati via via a scorrimento le graduatorie a suo tempo definite. La graduatoria di Umbria Sud, che era quella però più "corta", cioè quella dove c'erano meno domande, è stata sostanzialmente esaurita, mentre altre domande rimangono da finanziare nella zona nord.

Questo Assessorato, l'Assessorato che io rappresento, aveva predisposto delle delibere, nel luglio scorso, per il finanziamento complessivo a scorrimento, che avrebbe visto probabilmente l'esaurimento della graduatoria stessa nella zona nord; senonché, però, questi atti, nel luglio scorso, sono stati ritirati perché, nelle interlocuzioni che la Giunta aveva con il Commissario della ricostruzione, sembrava che questi fondi fossero stati invece utilizzati per l'attivazione di altri interventi, soprattutto sulle scuole della regione. Quindi, sostanzialmente, noi abbiamo bloccato queste procedure con questa interlocuzione. Poi è cambiato il Commissario. Ad oggi non abbiamo ancora una risposta rispetto a questo, quindi è chiaro che avremmo dato "priorità" a edifici sensibili, come possono essere le stesse scuole, che comunque hanno finanziamenti anche diversi.

Questi fondi sono nell'avanzo della Regione dell'Umbria, chiederemo la loro reinscrizione nel bilancio 2018, sono fondi che riguardano edifici pubblici strategici per circa 5,5 milioni e, per quanto riguarda gli edifici privati, riguardo ai Comuni che lei ha citato nella sua interpellanza, di circa 4,6 milioni. Quindi i fondi ci sono, sono lì,



bisogna capire i programmi più generali del nuovo Commissario della ricostruzione; con l'interlocuzione che avremo, presumibilmente in questi ultimi tempi o all'inizio del prossimo anno, definiremo questa situazione. Chiederemo comunque la reiscrizione di questi fondi, che sono appostati nell'avanzo di amministrazione. Grazie.

- Assume la Presidenza il Vicepresidente Mancini -

PRESIDENTE. Grazie, Assessore Chianella.
La parola al Consigliere Smacchi per la replica.

Andrea SMACCHI (*Gruppo Partito Democratico*).

Grazie, Presidente. Grazie, Assessore. Credo che sia veramente urgente intanto sbloccare questi fondi perché, purtroppo, lo abbiamo visto anche durante i lavori in Commissione, ormai questo avanzo vincolato sta completamente ingessando anche le possibilità – poche, in verità – che abbiamo di movimento e di flessibilità, con riferimento al bilancio, sia 2016/2017, ma ora in particolare quello relativo al 2018.

È chiaro che questo tema della prevenzione sismica è un tema essenziale, basilare. Glielo dico perché sono convinto che, se c'è stata una possibilità di utilizzare questi fondi al fine di integrare quelli già dedicati agli edifici pubblici, in particolare alle scuole, è chiaro che nessuno condanna questa scelta; è altrettanto vero che un percorso era iniziato, una graduatoria era esistente, molte persone avevano fatto affidamento su queste risorse, proprio per migliorare la protezione sismica dei propri immobili.

Quindi, le chiedo se è possibile un monitoraggio e anche una sollecitazione alla nuova Commissaria, al fine di dare delle risposte certe a tutta la nostra comunità, in particolare a quella dell'Umbria del nord. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Smacchi.
Chiamo l'oggetto n. 124.

OGGETTO N. 124 – STATO DI ATTUAZIONE DELLA DELIBERAZIONE DELL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA N. 34 DEL 15/12/2015 (ADOZIONE DI INIZIATIVE DA PARTE DELLA GIUNTA REGIONALE PER RISOLVERE IL PROBLEMA DELL'INQUINAMENTO DEI FIUMI MARROGGIA, CLITUNNO, TIMIA E TEVERONE) – Atto numero: 1405

Tipo Atto: Interrogazione

Presentata da: Consr. Rometti

PRESIDENTE. Per l'illustrazione la parola al Consigliere Rometti.

Silvano ROMETTI (*Presidente del Gruppo Socialisti Riformisti - Territori per l'Umbria*).



L'interrogazione è di qualche tempo fa, ho visto che ci sono stati alcuni passaggi successivi su questo tema, che hanno riguardato direttamente anche la Giunta regionale. Parliamo della situazione ambientale e, in particolare, della qualità del reticolo idrico dei fiumi Marroggia, Clitunno, Timia e Teverone, che riguarda il Comune di Bevagna e il contorno, che è uno degli ambiti, oggettivamente, anche rispetto alla situazione nostra regionale, della qualità delle acque dei nostri fiumi in Umbria, uno degli ambiti forse più critici, rispetto a una situazione tutto sommata soddisfacente. Non a caso, fu insediato negli anni scorsi un contratto di fiume, che è uno strumento in cui, attraverso una programmazione negoziata con i soggetti interessati e le Istituzioni, si cerca di mettere mano ai problemi e a conseguire gli obiettivi di risanamento possibili.

Fu istituito un tavolo del contratto di fiume; all'inizio di questa legislatura, l'Assemblea legislativa impegnava la Giunta regionale, con una mozione, con una risoluzione, ad andare avanti sugli obiettivi che ci si era dati con il programma di risanamento stesso. Quindi, di fatto, si chiedeva alla Giunta di adottare tutte le iniziative necessarie per risolvere il problema dell'inquinamento dei fiumi Marroggia, Clitunno, Timia e Teverone, di riattivare quanto prima il tavolo del contratto di fiume e di rafforzare un percorso di prevenzione dall'inquinamento, attraverso un coinvolgimento con tutti i soggetti interessati.

Quindi l'interrogazione, in buona sostanza tende, a chiedere a che punto siamo; so che ci sono state, in queste settimane, anche iniziative pubbliche, che hanno coinvolto direttamente l'Assessore e le Istituzioni locali, a partire dal Comune di Bevagna. Quindi, è questo il senso dell'interrogazione che ho proposto.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Rometti.

Per la risposta la parola all'Assessore Cecchini.

Fernanda CECCHINI (*Assessore all'agricoltura, cultura e ambiente*).

Ringrazio il Consigliere Rometti per l'interrogazione, che dà anche modo di informare il Consiglio regionale sullo stato di avanzamento delle iniziative che riguardano una parte dell'Umbria, che ha problemi consistenti su tutto il sistema dei fiumi. Ad oggi il contratto di fiume di cui parlava ha prodotto un quadro delle conoscenze che ha avuto lo scopo di fornire un adeguato apporto conoscitivo, sia per quanto riguarda la parte legata alle qualità dell'acqua, sia per gli interventi volti alla valorizzazione del sistema fluviale.

A questo si aggiunge il monitoraggio continuo che ARPA fa, che mette nelle condizioni di avere un quadro conoscitivo aggiornato mensilmente.

Il Piano di tutela delle acque, che arriverà in Consiglio regionale a breve, visto che la Giunta lo ha adottato e già il CAL ha fatto la sua partecipazione, tiene conto naturalmente del lavoro fatto in questi anni, aggiorna la situazione e dà anche una situazione che vede considerare ancora i fiumi, soprattutto il Timia, il Teverone e il Marroggia, di qualità scarsa, pur avendo migliorato sensibilmente la situazione rispetto agli anni passati. Questo, evidentemente, è frutto sia degli accorgimenti che



sono intervenuti – per esempio, posso pensare a quello che prevede lo stesso Piano zootecnico in termini di quantitativi, modalità e uso dei concimi e dei liquami – sia per tutto il lavoro che è stato fatto sulla parte fognaria, anche di depurazione, portando a compimento i lavori sugli agglomerati superiori ai 10 mila abitanti, con interventi che hanno visto impegnata la Regione, insieme ai soggetti gestori, in questi anni.

Migliori sono le situazioni del Clitunno, dal punto di vista della qualità dell'acqua.

In questi giorni, tra l'altro, ci sono anche progetti importanti, da un punto di vista della riqualificazione del percorso fluviale, redatti come piano di fattibilità, presentati alla Regione, ai bandi dello sviluppo rurale, da parte del Comune di Bevagna; crediamo poi che, nel momento in cui la graduatoria sarà definitiva, possa trovare soddisfazione anche un primo intervento di valorizzazione ambientale.

Per tornare alla tempistica del contratto di paesaggio, il tavolo si è riunito ormai qualche mese fa; nel frattempo, con il Sindaco di Bevagna abbiamo concordato un'assemblea pubblica, anche tenendo conto della forte siccità che ha colpito l'Umbria e l'Italia in quest'ultima stagione, che quindi ha messo in seria difficoltà la qualità dell'acqua e la vita dei pesci. Da quell'assemblea è scaturita la volontà di insediare un tavolo tecnico, anche a supporto del contratto di paesaggio, per entrare nel merito, assieme anche a VUS, alle associazioni dei produttori, alle associazioni di categoria, sia agricole che industriali e artigianali, per vedere in che modo mettere in azione misure che possano dare un miglioramento alla qualità dell'acqua.

Questa, naturalmente, è una parte del lavoro che il contratto di fiume si è proposto, dal momento che il contratto di fiume è, come si dice, un contratto che vuol mettere insieme tutte quante le problematiche e le occasioni positive per dare poi un'organicità agli interventi che vengono fatti sull'ambiente, sul paesaggio e, prima di tutto, sulla qualità dell'acqua.

Il 7 c'è l'insediamento di questo tavolo tecnico.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore Cecchini.

La parola al Consigliere Rometti per la replica.

Silvano ROMETTI (*Presidente del Gruppo Socialisti Riformisti - Territori per l'Umbria*).

Prendo atto della risposta dell'Assessore, quindi prendo anche atto del fatto che la Giunta regionale sta seguendo questo argomento. Sono situazioni che hanno una complessità, perché le cause e le fonti di inquinamento sono variegate, quindi bisogna avere una dimensione del problema sempre molto ampia. Comunque credo, come ha detto l'Assessore, che rilanciare l'attività del tavolo, attraverso anche un supporto tecnico, sia il modo per avere una capacità conoscitiva e anche una qualità di intervento che può progressivamente portare a un miglioramento della situazione che in questo momento abbiamo di fronte.

- Assume la Presidenza il Presidente Porzi -



PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Rometti.
Chiamo l'oggetto n. 130.

OGGETTO N. 130 – INTERVENUTE PERDITE E INFILTRAZIONI DI ACQUA NEL REPARTO DI RADIOLOGIA DELL'OSPEDALE DI CITTA' DI CASTELLO – INTENDIMENTI DELLA GIUNTA REGIONALE A SEGUITO DELL'ACCADUTO
– Atto numero: 1433

Tipo Atto: Interrogazione

Presentata da: Consr. Mancini e Fiorini

PRESIDENTE. Per l'illustrazione la parola al Consigliere Mancini.

Valerio MANCINI (*Presidente del Gruppo Lega Nord Umbria - Salvini - Lega Umbria*).

Grazie, Presidente. Un'ennesima interrogazione rivolta all'Assessore Barberini, circa la qualità delle strutture ospedaliere della regione Umbria. Questa segue ed è la terza interrogazione, Assessore, come lei ricorderà, che ha in oggetto accadimenti ed eventi nei nostri presidi ospedalieri. Arrivo, chiaramente, a questo di Città di Castello, datato 13 novembre, guarda caso, il giorno del nostro Santo Patrono. Qui l'interrogazione allega due immagini, ovviamente in bianco e nero, ma erano a colori, della radiologia del reparto, dove si è verificato appunto un allagamento; un allagamento, però, non dal pavimento, come qualcuno potrebbe pensare, ma dal soffitto.

Quindi, come a Foligno, anche nell'ospedale di Città di Castello, alla prima pioggia, abbiamo i reparti invasi dall'acqua. Naturalmente, uno pensa a una perdita degli impianti di area condizionata, oppure a una normale tubatura idrica; invece, come ho potuto constatare di persona, ma anche raccogliendo le testimonianze degli operatori sanitari, che voglio ringraziare per il loro attento e proficuo lavoro, che ha preservato tutta l'impiantistica e non ha comunque interrotto il servizio programmato per i giorni successivi, comunque io sono andato a vedere e, con mio stupore, ma non più di tanto, vista anche l'esperienza di Foligno, ho visto un soffitto nel nostro nosocomio fatto con del normale brecciolino, con delle coperture sulle quali viene appoggiato del materiale, della ghiaia. Ora non so, mi sembra quantomeno inusuale che, a suo tempo, si sia fatto questo tipo di copertura.

Tra l'altro, voglio ricordare che il nostro presidio è stato inaugurato, Assessore, solo 17 anni fa; quindi, dopo 17 anni, abbiamo cospicue perdite dai soffitti, proprio perché questa copertura dimostra di essere stata fatta quantomeno non a regola d'arte, e comunque, rispetto alla zona climatica dell'Italia, ma ovviamente dell'Umbria, inopportuna. È una copertura inusuale, perché non si vede molto nelle strutture pubbliche, ma tantomeno in quelle private, quindi si presuppone che quel tipo di progettazione sia quantomeno illogica, rispetto all'uso e alla durata. È evidente che oggi sta presentando il conto, quella progettazione. Lo voglio ricordare, quella è una copertura che, ripeto, ha solo 17 anni rispetto alla vita dell'ospedale. Se paragoniamo questa durata ad altre strutture, vediamo che è molto risibile.



Pertanto le chiedo, Assessore, se sono previste, o avete in mente di prevedere, manutenzioni straordinarie per evitare questi eventi, tra l'altro non limitati al reparto di radiologia, ma, per quanto mi consta, anche ad altri reparti. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Mancini.
Per la risposta la parola all'Assessore Barberini.

Luca BARBERINI (*Assessore alla salute e welfare*).

La questione che viene sollevata merita una doverosa premessa: l'ospedale di Città di Castello nasce a seguito di una progettazione conclusasi nel 1979, la realizzazione è stata effettuata in più stralci, proprio a partire dal 1979, e si è conclusa poi nell'anno 2000. Il fenomeno delle infiltrazioni che viene esposto, rappresentato nell'interrogazione, è purtroppo tipico, nel momento in cui si ha di fronte una struttura con una copertura piana, terrazzata, secondo la tipologia costruttiva dell'epoca.

L'infiltrazione rappresentata non ha comunque determinato alcuna interruzione dell'attività nei locali in cui veniva svolta ed è una infiltrazione definita dai tecnici di bassa intensità, riconducibile a cosa? A una fessurazione delle guaine di impermeabilizzazione in corrispondenza dei giunti tecnici. A tutto questo si sta ponendo rimedio, comunque, malgrado il quadro rappresentato e malgrado non ci siano particolari situazioni ostative all'esercizio dell'attività sanitaria, è ovvio che è necessario intervenire; è stato fatto già un primo intervento, che ha riguardato 1.500 metri quadrati della struttura, restano da fare altri 5.000 metri quadrati.

L'intervento è già stato programmato, è già stato finanziato e inserito all'interno degli interventi finanziati dalla legge 67/88, ex articolo 20, che è la legge di programmazione di interventi di natura sanitaria, interventi che costeranno all'incirca, non solo di impermeabilizzazione, ma anche altri interventi di miglioramento del presidio ospedaliero di Città di Castello, oltre 1 milione.

La Giunta regionale, con delibera 134/2017, ha disposto alla ASL, ente attuatore, la consegna della progettazione necessaria, ai fini del perfezionamento della richiesta di finanziamento da parte del Ministero della Salute. Quindi mi sento di poter dire che nel prossimo anno sarà completato, essendoci le risorse, essendo avviata la fase di progettazione, devono essere effettuate le procedure di gara, ma nel corso del prossimo anno sarà completato l'intervento di manutenzione straordinaria, proprio perché i lavori sono stati preventivati e ci sono le risorse per eseguire tale intervento.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore Barberini.
La parola al Consigliere Mancini per la replica.

Valerio MANCINI (*Presidente del Gruppo Lega Nord Umbria - Salvini - Lega Umbria*).

Grazie, Presidente. Grazie, Assessore, io la prendo in parola; lei parla di un anno, parla di 1 milione di euro finanziati dal Ministero della Salute, parla della delibera 134, che avvia i procedimenti tecnico-giuridici per l'affidamento dei lavori. Quindi il



prossimo anno, più o meno a Natale, dovremmo vedere i risultati, questo più o meno è l'arco temporale.

Tuttavia, come lei ha evidenziato, faccio una nota politica, che non la riguarda, ovviamente, perché né io né lei eravamo impegnati nell'attività legislativa e tantomeno politica, però parliamo di una struttura che lei dice che è stata progettata nel 1979; i cittadini tifernati forse non l'hanno dimenticato, ma quell'ospedale per arrivare allo stato attuale ha impiegato praticamente trent'anni. In questi trent'anni, ovviamente, c'è una responsabilità politica di chi governa e chi ha governato questa Regione, che via via, ogni tanto, presenta conti salati come questo, come è successo anche nell'ospedale di Foligno.

Quindi, cosa vuol dire? Un'attenzione importante alla progettazione di future opere, per quanto riguarda opere pubbliche, una maggiore attenzione perché poi, comunque, dobbiamo rimetterci le mani, sottraendo risorse importanti, caro Assessore, a quella vera missione istituzionale della sanità, che è la cura della persona, la riduzione delle liste di attesa e la tutela sociale. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Mancini.

Chiamo l'oggetto n. 133.

OGGETTO N. 133 – GESTIONE DELL'AEROPORTO DELL'UMBRIA – RECUPERO DEI 500.000 EURO ANTICIPATI A FLY VOLARE – INFORMAZIONI DELLA GIUNTA REGIONALE AL RIGUARDO – Atto numero: 1441

Tipo Atto: Interrogazione

Presentata da: Consr. Ricci

PRESIDENTE. Per l'illustrazione la parola al Consigliere Ricci.

Claudio RICCI (*Presidente del Gruppo Ricci Presidente*).

Grazie, signor Presidente dell'Assemblea legislativa. In data 1° giugno 2017, SASE, gestione dell'Aeroporto, contraeva un contratto con Blujet in Roma; in questo contratto vi era la dizione che le posizioni attive e passive potevano essere trasferite a Fly Volare, con sede in Malta, però a sua volta partecipata al 100 per cento da Blujet. Eravamo quindi in presenza di una società all'interno dell'altra.

Il contratto, peraltro, dava 90 giorni per ottenere le due autorizzazioni necessarie per sviluppare i servizi aerei, quindi alla firma dello stesso contratto tutti erano consapevoli che non vi erano le autorizzazioni necessarie; malgrado questo, è stato fatto un deposito cauzionale, in data 5 giugno 2017, per un totale di 500 mila euro.

Il 31 luglio viene svolta la conferenza stampa di presentazione, ma già il 1° agosto 2017 l'Ente Nazionale Aeroporti Civili diffidava Fly Volare Blujet, in quanto priva delle due autorizzazioni necessarie per svolgere i servizi. Peraltro, signori Consiglieri regionali, in II Commissione, in data 16 ottobre 2017, sia la SASE, gestione Aeroporto, che Sviluppumbria erano fiduciosi di un esito positivo, sinanche degli aspetti



contrattuali, mentre, però, già il 4 ottobre 2017 avevano chiesto con una lettera l'immediata restituzione dei 500 mila euro.

In data 14 novembre 2017, io ebbi a svolgere già un'interrogazione in Assemblea legislativa e mi fu riferito che Fly Volare aveva posto la volontà di restituire la cifra, ma già invece il 3 novembre il legale aveva attivato il recupero coattivo. Arriviamo quindi al 30 novembre 2017, con le dichiarazioni che in quella data sarebbero stati restituiti i 500 mila euro.

Chiedo, quindi, qual è la situazione attuale, in questa dinamica situazione che presenta certamente delle leggerezze, degli aspetti poco chiari e anche, credo, oggettivamente, un ambito in cui si è cercato sinanche di diluire – ma utilizzo un termine cortese – le informazioni, che invece andavano addotte più chiaramente, sia in sede di Commissione consiliare che in sede di Assemblea legislativa. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Ricci.

Per la risposta la parola all'Assessore Chianella.

Giuseppe CHIANELLA (*Assessore alle infrastrutture e lavori pubblici*).

Grazie, Presidente. Grazie, Consigliere Ricci. Com'è già noto, perché è stata oggetto di una precedente e recente interpellanza, in merito all'attuale reale situazione contrattuale fra SASE e Fly Volare, si rammenta che, con lettera del 4 ottobre, come diceva anche il Consigliere Ricci, a firma del Presidente SASE, si è proceduto alla risoluzione del contratto di attivazione dei collegamenti aerei, con richiesta di restituzione della somma di 500 mila euro, versata a titolo di deposito cauzionale, come previsto dal contratto stesso.

Con lettera 10 novembre, la Blujet Srl, Fly Volare, cioè, ha manifestato la pronta volontà a restituire, come da richiesta, il deposito cauzionale e a risolvere il contratto di attivazione dei collegamenti aerei in essere con SASE, restituzione che doveva avvenire entro il 30 novembre. La restituzione, però, al 30 novembre non è avvenuta, come annunciato e, da informazioni assunte presso la società SASE, in data 1° dicembre 2017 è stato notificato apposito decreto ingiuntivo alla società Fly Volare, non escludendo da parte della stessa società anche altre successive azioni giudiziarie, al fine, da parte della società stessa, di rientrare in possesso della somma di 500 mila euro a suo tempo versata.

La Giunta regionale, ovviamente, sta seguendo questa questione, così come la stanno seguendo gli altri partner, ad iniziare dalla Camera di Commercio, il Comune di Perugia, il Comune di Assisi ed altri, affinché questa questione abbia una sua naturale conclusione, che è stata anche oggi oggetto di cronaca sulle pagine dei giornali regionali. Quindi, per quanto ci riguarda, Consigliere Ricci, seguiamo attentamente questa questione e, ovviamente, l'esito di questa questione non può che essere la restituzione dei 500 mila euro.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore Chianella.

La parola al Consigliere Ricci per la replica.



Claudio RICCI (*Presidente del Gruppo Ricci Presidente*).

Grazie, signor Presidente dell'Assemblea legislativa. Volevo testé citare che questo sarà il mio ultimo intervento su questo tema, credendo di aver svolto, in linea con il mandato di ciascuno di noi Consiglieri regionali, l'attività di controllo sugli atti e anche di proposta sugli stessi atti.

Ringrazio anche l'Assessore con delega che, seppur con quadri di responsabilità indiretti, ha avuto sempre la cortesia di inoltrare le adeguate informazioni e di questo sono a ringraziare. Prendo altresì atto che a oggi la cifra di 500 mila euro non è stata restituita, come invece era stato evidenziato da tutti i vertici legati a questa vicenda, in data 30 novembre, nella quale doveva avvenire la restituzione, ma essa non si è determinata.

Io mi auguro questo, e concludo: che ovviamente i 500 mila euro siano ripresi dal quadro Fly Volare Blujet, perché i servizi non sono mai stati svolti, non sono state mai ottenute le autorizzazioni che occorreva determinare, e soprattutto non sono mai state determinate le 9 linee aeree che dovevano essere attivate, nonché il basamento di un aeromobile presso l'Aeroporto internazionale dell'Umbria.

Credo anche che, quando saranno, mi auguro, restituiti tutti 500 mila euro, debbano essere utilizzati – e qui concordo – per lo sviluppo di linee aeree, ma cercando di sviluppare accordi con compagnie aeree solide, che abbiano una storia aeronautica di servizi ai viaggiatori, abbiano un'ottima rete commerciale, capace di attrarre non solo passeggeri, ma anche turisti nella nostra regione. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Ricci.

Passiamo all'ultima interrogazione della mattinata. Chiamo l'oggetto n. 139.

OGGETTO N. 140 – ESISTENZA DI UN CRONOPROGRAMMA RELATIVO AL RADDOPPIO DELLE TRATTE FERROVIARIE FOLIGNO-FABRIANO, SPOLETO-TERNI E SPOLETO-CAMPELLO SUL CLITUNNO – OPPORTUNITA' DELLA REALIZZAZIONE DI UN ENNESIMO SVINCOLO DELLA STRADA DI GRANDE COMUNICAZIONE E45, A FRONTE DELLE INDIFFERIBILI NECESSITÀ RIGUARDANTI LA VIABILITÀ DELLA CITTÀ DI TERNI E IL TRATTO TERNANO DELLA STRADA STATALE N. 675 – INFORMAZIONI DELLA GIUNTA REGIONALE AL RIGUARDO – Atto numero: 1460

Tipo Atto: Interrogazione

Presentata da: Consr. Liberati e Carbonari

PRESIDENTE. Per l'illustrazione la parola al Consigliere Liberati.

Andrea LIBERATI (*Presidente del Gruppo MoVimento 5 stelle - Umbria*).

Grazie, Presidente. Abbiamo cercato di interrogare la Giunta regionale in merito al fatto che c'è il rischio che sulle infrastrutture si crei un'ulteriore divaricazione tra territori, oltre quelle già esistenti. E allora abbiamo chiesto di sapere se esista un



credibile cronoprogramma per quanto riguarda il raddoppio dei residui brani monobinario della Orte-Falconara, in particolare tra, è noto, Foligno e Fabriano, tra Spoleto e Campello – qui siamo un po' più avanti, ma sono 23 anni che vanno avanti i lavori – e tra Spoleto e Terni, la nota galleria, questo anche perché l'Orte-Falconara è ferma da circa 150 anni, in buona sostanza, oltre ai lavori di fine anni '90 per la galleria di Narni, e la stessa è senza investimenti da oltre un secolo. Questo si pone anche in termini molto cogenti, vista la saturazione di altre linee. Questo sul piano ferroviario.

Per quanto riguarda invece la gomma, ci siamo soffermati sulle anomalie che stanno emergendo; semplicemente raccogliendo informazioni anche da ANAS, abbiamo appreso che qualche manina ha inserito il nuovo svincolo di Pantalla, che a noi pare assurdo, circa 15 milioni di euro buttati per l'ennesimo svincolo, quando Pantalla ne ha già uno a poche centinaia di metri, per servire eventualmente l'ospedale, ma, ripeto, è già lì lo svincolo, 15 milioni di euro, mentre gli svincoli di Terni Nord, Ovest, pericolosissimi, sono fermi dagli anni '70. Purtroppo, c'è una dequalificazione, un declassamento di 11 chilometri dell'ex raccordo Terni-Orte, che oggi è semplice strada extraurbana principale.

Quindi c'è una discrasia, una divaricazione di territori che bisogna evitare, evitando soprattutto gli sprechi; quello di Pantalla, a nostro avviso, è un autentico spreco, 15 milioni di euro potevano essere investiti, eventualmente, su una maggiore sicurezza stradale di quei brani della E 45 e dell'ex raccordo Terni-Orte che sono rimasti indietro. Abbiamo visto svincoli senza illuminazione, svincoli privi di standard di sicurezza generali e tante altre situazioni, come quella della strada Le Campore, che ancora, dopo vent'anni, non hanno la rotonda stradale e sono teatro di gravissimi incidenti, oppure ancora il viadotto Toano, a Terni Est, a tre corsie, senza new jersey, anche lì è stato purtroppo teatro di altri incidenti mortali. Allora, intervenire su questo, anziché produrre e riprodurre svincoli a iosa.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Liberati.

Per la risposta la parola all'Assessore Chianella.

Giuseppe CHIANELLA (*Assessore alle infrastrutture e lavori pubblici*).

Grazie, Presidente. Grazie, Consigliere Liberati. Il raddoppio ferroviario Orte-Falconara, ovviamente, assume un'importanza fondamentale per l'Umbria e le Marche, nel collegamento sud verso Roma e verso l'aeroporto di Fiumicino. I lavori ferroviari sulla Orte-Falconara, dal punto di vista infrastrutturale, oltre alla linea direttissima Firenze-Roma, che però, pur toccandolo, non serve direttamente il territorio regionale, sia la linea Firenze-Roma, sia la linea Orte-Falconara, entrambe classificate come rete fondamentale nello schema di RFI; gli interventi che dovrebbero interessare, nell'ambito del contratto di programma RFI più generale, sono il raddoppio della tratta Fabriano, il progetto ha uno sviluppo complessivo di circa 4 chilometri, di cui parte in affiancamento alla sede ferroviaria esistente e parte in variante. La parte di tracciato ferroviario in variante si sviluppa in galleria naturale



per circa 1,6 chilometri. Il raddoppio della tratta Spoleto-Campello, il progetto ha uno sviluppo complessivo di 9,8 chilometri, di cui 6,3 chilometri di raddoppio, in affiancamento alla sede ferroviaria esistente di circa 3,5 chilometri in variante, in galleria artificiale, per quanto concerne il completamento del raddoppio.

Dopo la risoluzione unilaterale del contratto dell'appaltatore Tecnis, RFI sta provvedendo al necessario aggiornamento della progettazione esecutiva, per indire una nuova gara; quindi è presumibile che i lavori richiederanno, terminata la gara, circa due anni. Entro il 2020 per il raddoppio, questi sono i tempi del cronoprogramma. I tempi di realizzazione sono questi, mentre l'attivazione del nuovo binario semplice avverrà intorno alla metà del 2018.

Poi ci sono altre tratte, per esempio, sul versante marchigiano, come la Castelplanio-Montecarotto, ma di questo non parliamo. L'intervento più importante, tuttavia, è quello della tratta Spoleto-Terni. Nel contratto di programma RFI, l'opera appare come raddoppio Orte-Falconara, tratta Spoleto-Terni, è riportato nella tabella A, portafoglio investimenti in corso di programmazione, potenziamento e sviluppo infrastrutturale, rete convenzionale alta capacità, con un costo di circa 600 milioni di euro, i quali 600 milioni di euro hanno attualmente una copertura complessiva di 11 milioni e un fabbisogno di circa 560 milioni. Quindi, è ovvio che l'opera ha un costo di natura eccezionale.

Per quanto riguarda invece le infrastrutture stradali, che sono state anche oggetto di un'iniziativa da parte del Gruppo che rappresenta il Consigliere, alcuni giorni fa, dobbiamo dire che oltre il 60 per cento degli interventi di risanamento profondo della pavimentazione eseguiti da ANAS nell'ultimo anno, per un investimento complessivo di 7,4 milioni di euro, hanno riguardato l'itinerario E 45 in provincia di Terni, quindi oltre il 60 per cento degli interventi di risanamento che ha fatto ANAS. Vanno poi ricordati altri interventi già completati da ANAS negli ultimi due anni, tra cui i lavori di manutenzione straordinaria per circa 500 mila euro del viadotto Toano-San Carlo, sulla strada statale 675 umbro-laziale, in prossimità dello svincolo di Terni Est, che hanno riguardato la sostituzione di giunti di dilatazione, il risanamento della pavimentazione per l'intera lunghezza del viadotto, il rifacimento della segnaletica orizzontale e l'installazione di nuove reti laterali per impedire la caduta o il lancio di oggetti.

Inoltre, altri interventi hanno avuto per oggetto i lavori di ammodernamento del viadotto Fiacchignano, in Narni, per un valore complessivo di oltre 4,7 milioni di euro, i quali hanno riguardato il completo risanamento strutturale dell'impalcato e delle solette, nonché la sostituzione delle barriere laterali di sicurezza e del new jersey centrale. Da ultimo, l'ammodernamento del viadotto Selciata, in prossimità dello svincolo di Sangemini Nord e del viadotto Castagnola, tra gli svincoli Narni Scalo e Amelia, per un investimento complessivo di 2,5 milioni di euro.

In precedenza, erano stati realizzati altri importanti interventi, per un investimento complessivo di 12 milioni di euro, volti all'introduzione di nuovi standard di sicurezza europei, negli impianti tecnologici e nelle gallerie Collecapretto e San Pellegrino, entrambe in provincia di Terni, ubicati rispettivamente sulla strada statale



3 bis Tiberina ed E 45, tra gli svincoli di Sangemini Nord e Montecastrilli, e sulla strada statale 675 umbro-laziale, tra gli svincoli Amelia, Narni, Capitone.

A tutto ciò si aggiungeranno, a breve, altre importanti opere sul tratto San Carlo, innesto E 45, laddove è stata completata la progettazione per l'adeguamento dello svincolo. Sono di imminente avvio le procedure di affidamento dei lavori, presumibilmente entro l'anno, per un investimento di 3,5 milioni di euro. Sono inoltre in corso di affidamento altri lavori per la chiusura di varchi lungo lo spartitraffico centrale, per un investimento complessivo di 1,3 milioni di euro, che interesseranno tutti i varchi presenti lungo la strada statale 675 umbro-laziale, da San Carlo di Terni fino al confine laziale, nonché 18 varchi lungo la strada statale 3 bis Tiberina, in entrambe le province di Perugia e Terni.

PRESIDENTE. Assessore, sono sei minuti.

Giuseppe CHIANELLA (*Assessore alle infrastrutture e lavori pubblici*).

Ho capito, ma l'interpellanza ci voleva una conferenza per sviscerarla tutta.

PRESIDENTE. Infatti. Vi chiedo cortesemente di organizzare meglio i vostri interventi e le risposte, perché non possiamo impiegare la mattinata...

Giuseppe CHIANELLA (*Assessore alle infrastrutture e lavori pubblici*).

Credo che il Consigliere Liberati si aspettasse una risposta di questo tipo.

PRESIDENTE. Magari la risposta al Consigliere Liberati la consegnerà scritta.

Giuseppe CHIANELLA (*Assessore alle infrastrutture e lavori pubblici*).

Vado velocemente alla conclusione.

Più in generale, per la riqualificazione e il potenziamento dell'itinerario E 45 ed E 55 Orte-Mestre, comprendendo pertanto la strada statale 7 da Orte, sia la strada statale 3 bis Tiberina da Terni, oltre il confine provinciale, sono in corso le gare d'appalto per l'affidamento dei lavori di risanamento profondo della pavimentazione, 66 milioni di euro nel tratto umbro, di cui 21 milioni di imminente avvio, il risanamento strutturale di ponti e viadotti, 30 milioni di euro sul tratto umbro, la sostituzione delle barriere di sicurezza, 35 milioni di euro sul tratto umbro.

Chiudo qui. Dico semplicemente che ci saranno altri interventi che verranno fatti, l'attenzione da parte di ANAS – e quindi i programmi che sono stati messi in campo e che verranno gestiti prossimamente su queste infrastrutture – è importante e tiene conto sia del territorio della provincia di Terni che di quello della provincia di Perugia.

Da ultimo, la questione dello svincolo di Pantalla: è un'infrastruttura a suo tempo programmata, da quando si parlava della trasformazione della E 45 in autostrada; non sono 15 milioni, com'è scritto nella stessa interpellanza, ma 10 milioni, così è una previsione di massima; è nel Piano del 2018, che dobbiamo però ancora discutere.



Comunque, quello svincolo – chiudo, Presidente, e mi scuso – ovviamente dovrà servire l'ospedale di Pantalla, quindi è un'uscita assolutamente importante.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore Chianella.

La parola al Consigliere Liberati per la replica. Velocemente, prego.

Andrea LIBERATI (*Presidente del Gruppo Movimento 5 stelle - Umbria*).

Intanto, grazie. Sul raddoppio della Orte-Falconara di fatto non c'è niente, purtroppo, e quello di Campello slitta ulteriormente al 2020, è bene averlo detto.

Per quanto riguarda la gomma, io le ho chiesto puntualmente di quegli 11 chilometri; invece, su quegli 11 chilometri, in particolare sullo svincolo Terni Nord-Ovest, sul viadotto Toano, new jersey mancante, e sull'illuminazione mancante in altre tratte, lei di fatto non ha risposto. Ci ha comunque confortato in merito a interventi che si susseguiranno da quelle parti, non proprio su quella "terra di nessuno", che sono quegli 11 chilometri dell'ex raccordo Terni-Orte. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Liberati.

Abbiamo concluso la sessione straordinaria legata al Question Time.

Passiamo alla nostra attività, con l'ordine del giorno che segue.

OGGETTO N. 1 – APPROVAZIONE PROCESSI VERBALI DI PRECEDENTI SEDUTE.

PRESIDENTE. Do notizia dell'avvenuto deposito presso la Segreteria dell'Assemblea legislativa, a norma dell'articolo 57, comma 2, del Regolamento interno, del processo verbale relativo alla seduta del **28 novembre 2017**.

Non essendoci osservazioni, detto verbale si intende approvato, ai sensi dell'articolo 48, comma 3, del medesimo Regolamento.

OGGETTO N. 2 – COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE DELL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA.

PRESIDENTE. Comunico l'assenza dell'Assessore Bartolini per motivi istituzionali.

Comunico, inoltre, l'adozione dei seguenti decreti del Presidente della Giunta regionale:

- **n. 216/2017**, concernente *"Commissione provinciale di vigilanza sui locali di pubblico spettacolo di Perugia. Designazione dei componenti di spettanza regionale."*
- **n. 217/2017**, concernente *"Fondazione Teatro Stabile dell'Umbria. Designazione dei componenti di spettanza regionale nel Collegio dei Revisori dei Conti, ai sensi dell'articolo 2 della legge regionale 19 febbraio 1992, n. 4."*
- **n. 2247/2017**, concernente *"Legge regionale 27 marzo 2000, n. 30 e successive modificazioni e art. 4, legge regionale 19 novembre 2015, n. 16. Nomina del"*



Commissario straordinario dell'Agenzia regionale umbra per la ricerca socio-economica e territoriale, denominata 'Agenzia Umbria ricerche'."

Comunico, infine, che il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, con proprio decreto del 22 novembre 2017, ha provveduto alla nomina della Consigliera di parità effettiva e della Consigliera di parità supplente della Regione Umbria.

Passiamo ora all'oggetto n. 3.

OGGETTO N. 3 – PROGETTO DI REALIZZAZIONE DELLA STAZIONE FERROVIARIA PER L'ALTA VELOCITÀ DENOMINATA MEDIOETRURIA: SPERPERO DI RISORSE PUBBLICHE E ASSENZA DI VELOCIZZAZIONE DEI COLLEGAMENTI TRA L'UMBRIA E LE CITTÀ DI ROMA E MILANO – SOLUZIONI ALTERNATIVE DA PERSEGUIRE – ADOZIONE DI INIZIATIVE AL RIGUARDO DA PARTE DELLA G.R. – Atto numero: 78

Tipo Atto: Mozione

Presentata da: Consr. Liberati e Carbonari

PRESIDENTE. Prego, Consigliere Liberati.

Andrea LIBERATI (*Presidente del Gruppo Movimento 5 stelle - Umbria*).

Grazie, Presidente. Mi auguro intanto, in premessa, che la Presidente della Giunta appaia in Aula, me lo auguro vivamente perché parliamo di una problematica di stretta attualità, che ha a che fare con le esigenze di lavoratori, di pendolari, con l'immagine dell'Umbria, con la questione dell'attrattività turistica, ma anche di altro genere, dell'Umbria, quindi a dire quanto sia fattibile arrivare dalle nostre parti, ad esempio, avendo insediato un'attività produttiva.

E allora c'è questa mozione di due anni e mezzo fa, che torna in Aula e che era centrata sul dire no alla Medioetruria. È un argomento che è dei nostri giorni ancora, perché è nel Piano trasporti regionale. Noi vorremmo capire dalla viva voce della Presidente di Giunta, nell'attesa che qualcuno della Giunta si manifesti, perché in questo momento le poltrone sono tutte vuote, vorremmo capire dalla Presidente di Giunta se si intenda stralciare o meno questo faraonico progetto, del costo di circa 100 milioni di euro, che gran parte di voi ha assecondato, ha voluto, ha desiderato, ha auspicato per la nostra regione; un progetto faraonico che avrebbe imposto alla città di Perugia, così come a tutta l'Umbria nord, da Foligno in su, di andare a prendere il treno veloce in questa sesta ulteriore interconnessione da costruire in Toscana, a circa 50 chilometri dal capoluogo regionale, non raggiungibile di fatto facilmente da parte dell'utenza, perché sarebbe stata una stazione costruita ex novo e non connessa, appunto, alla Foligno-Terontola.

Questo è un tema molto serio, il dibattito è stato bloccato per circa due anni su questa vicenda. All'epoca, nell'agosto 2015, proponevamo di utilizzare le interconnessioni già esistenti, ce ne sono molte, per collegarsi all'alta velocità. Ricordiamo cosa sono le interconnessioni: sono questi svincoli ferroviari che, negli anni '70, chi realizzò la



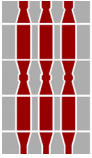
direttissima volle prevedere su Orte, Orvieto, Chiusi, Arezzo, Valdarno. Quindi, a fronte di queste interconnessioni già esistenti, si poteva ovviamente considerare l'utilità, in particolare in quel momento storico, visto che il dibattito era su Medioetruria, di fruirne pienamente.

Poi il dibattito, come sapete, si è concentrato sulla possibilità, che noi già prefiguravamo nella mozione, di utilizzare dei Freccia da far passare sulla nostra linea, così come poi la Basilicata ha effettivamente fatto, su linee ordinarie. Per quanto riguarda i Freccia, nel 2014 già i nostri gruppi parlamentari avevano previsto una partenza da Roma, poi un passaggio in Umbria, Terni, Spoleto e Foligno, e ancora poi Perugia, verso Firenze e Milano.

Che cosa è stato fatto, in questi due anni e mezzo? Un dibattito assurdo, incentrato appunto sulla Medioetruria, poi si è visto che si poteva arretrare il treno forse da Arezzo, ma non ci sono ancora – ecco perché sarebbe importante che la Presidente di Giunta fosse qua e che l'Assessore ai trasporti fosse qua – non ci sono ancora, a pochi giorni dall'avvento del nuovo orario invernale, dati ufficiali al riguardo. Questo treno da Arezzo arretrato su Perugia c'è? Premesso che noi non siamo del tutto d'accordo, nel senso che, una volta che lo arretri da Arezzo a Perugia, allora lo arretri per tutta la regione e riesci a servire tutta la regione, tanto lo stai pagando, perché questo accadrà, si sta partecipando alla spesa, come accade per quanto riguarda tutti i treni regionali con contratto di servizio Trenitalia, 37 milioni di euro l'anno; potevamo trovare un modo per risparmiare qualcosa, ottimizzare la spesa e avere a costo zero il nostro Freccia, invece no.

Ecco perché, ripeto, sarebbe importante che la Presidente di Giunta fosse qua. Devo dire che, a fronte dell'assenza della Presidente di Giunta, mi trovo un po' in difficoltà perché è necessario in questo momento – siamo al 5 dicembre – che ci vengano date risposte chiare, ufficiali, determinate, decise; invece no, di nuovo il Presidente è fantasma, non ci siamo, non ci siamo perché è un argomento, ripeto, di stretta attualità.

Rispetto alla vicenda dell'arretramento del Freccia su Perugia, dicevamo, sarebbe stato possibile sicuramente coprire tutta la regione, l'alternativa era quella di seguire una delle idee esistenti, proposta dal Movimento 5 Stelle, Camera dei Deputati, che era quella di utilizzare un Freccia via Umbria, da Roma a Milano e viceversa. Certo, non è soltanto la nostra idea, a dirla tutta, è anche l'idea del Comitato Ultimo Treno, è anche l'idea di diversi soggetti, osservatori e tecnici, che da tempo stanno sul pezzo e hanno avanzato proposte di alta credibilità, che sono state bellamente ignorate sin dal momento in cui è stato deciso, con un atto d'imperio, di andare avanti sulla Medioetruria, che avrebbe escluso ovviamente l'Umbria da qualsiasi partecipazione al moderno, alla modernità, perché? Perché tu bypassi completamente la nostra regione e la lasci in quel medioevo ferroviario in cui si trova, con una FCU di fatto chiusa, e lo sarà per anni, diciamola tutta perché, qualora venisse riaperta, lo sarà soltanto una tratta, quella tra Perugia o forse Umbertide e Città di Castello, lo sarà da qui a 24 mesi, ma il resto della Ferrovia Centrale Umbra sarà lungamente chiusa, osservatori e tecnici parlano di almeno 40 mesi; peraltro, tra Perugia e Terni non ci



sono i requisiti di sicurezza e, aggiungo, a proposito di infrastrutture, perché è bene fare una discussione più generale sulla situazione dell'Umbria, tra Perugia e Terni la situazione è questa, ma tra Sant'Anna e Ponte San Giovanni, dopo dieci mesi, non si è mossa foglia, non è iniziato un lavoro. Avevate detto che avreste iniziato subito i lavori, per quanto riguarda la bonifica bellica eventuale eccetera, mai fatto alcunché. Io credo che bisogna essere operativi e non fermarsi a una situazione di stallo, che tuttora perdura.

Quindi, la situazione è questa. Abbiamo detto, per quanto riguarda l'alta velocità ferroviaria, che all'epoca c'erano delle idee, che sono in qualche modo ancora valide; noi abbiamo parlato oggi, per quanto riguarda l'Umbria sud, di Orte come solo complementare; è ovvio che, nel momento in cui tu porti il Freccia in Umbria, tu servi le nostre città. Lo slogan del Freccia era: "Da centro città a centro città", ma questa è un po' la ratio del servizio ferroviario, che ci arriva dentro le città. Quindi se tu lo porti a Perugia, hai sicuramente la possibilità di servire anche Assisi, Foligno, Spoleto e Terni, non devi proporre soltanto – questa la sapevamo anche noi, tanto che lo abbiamo detto due anni e mezzo fa – che ci porti a Orte, quella è una soluzione che poteva essere addirittura portata avanti dieci anni fa, quindici anni fa, vent'anni fa, con l'alta velocità, quando non c'erano ancora i Freccia, ma c'erano gli ETR Pendolino. Invece no. Ma le nostre città, che hanno una centralità in Umbria, che hanno un'attrattività potenziale di immagine, quando vuoi servirle, non possiamo pensare di portare tutto il nostro flusso sulla direttissima, talvolta in orari antelucani, e, di fatto, costringere sempre i nostri cittadini, o visitatori, o imprenditori, allo scalo ad Orte scalo, o ad Arezzo o a Terontola, o non so dove. Non credo che sia una cosa seria per l'Umbria.

O abbiamo una centralità e i nostri centri urbani hanno una loro attrattività e centralità ferroviaria, che è anche economica, che è una leva, altrimenti le stazioni che si trovano nelle nostre città non avrebbero molto senso, andiamo tutti altrove a prendere il treno veloce. È chiaro che c'è un risparmio in termini di costi, con fermate che si trovano a mezzacosta – scusate la ripetizione lessicale – è ovvio che c'è un risparmio, ma deve essere, ripeto, solo complementare. Il treno me lo devi portare a servire le nostre principali comunità, tanto più dopo la vicenda del terremoto, perché avevamo detto che, come compensazione per questa regione, qualcosa sarebbe arrivato, avevate promesso questo; invece ancora niente.

Quindi il dibattito è purtroppo fermo da due o tre anni, a causa del fatto che la pianificazione strategica della logistica in Umbria è stata sbagliata, tanto che c'è ancora in quel Piano trasporti, che dura fino al 2024 e che si può rivedere soltanto dopo alcuni anni, c'è ancora la Medioetruria, così come c'era, peraltro – devo dire, però qui a ragione – la manutenzione in costanza di apertura della FCU. Nel Piano trasporti si prevedeva di tenere aperta la FCU; invece questo non è stato fatto, è stata chiusa.

PRESIDENTE. Consigliere, tempo.



Andrea LIBERATI (*Presidente del Gruppo Movimento 5 stelle - Umbria*).

Prego? Sono quindici minuti.

PRESIDENTE. Dieci.

Andrea LIBERATI (*Presidente del Gruppo Movimento 5 stelle - Umbria*).

A me risultano quindici.

PRESIDENTE. Dieci e cinque per la replica, per essere precisi.

(Intervento fuori microfono)

Andrea LIBERATI (*Presidente del Gruppo Movimento 5 stelle - Umbria*).

Ho detto circa 15, sono più di 10, comunque, i milioni necessari, vogliamo aprire anche l'altro fronte, lo svincolo di Pantalla? Una cosa assurda, a nostro modo di vedere, ma qualche manina ce l'ha messa nella pianificazione pluriennale ANAS. Ma stiamo parlando di ferrovie.

Tornando alla questione ferrovie, credo che la nostra Regione debba volare più alto, debba avere interlocuzioni forti con Trenitalia, tali da portarci nelle nostre città, anzitutto – sono prioritarie le nostre città – collegamenti veloci e diretti, a Perugia come a Terni, a Foligno come a Spoleto e Assisi, che ha 6 milioni di presenze e un servizio scandaloso, a mio modo di vedere. Da parte vostra, ripeto, qualche parola chiara sia sull'orario invernale, che ormai sta per partire, sia per quanto riguarda l'arretramento del Frecciarossa su Perugia, e perché non prolungarlo sul resto dell'Umbria? Poi, chiarire se il servizio su Orte sarà solo complementare, rispetto alla necessità di servire direttamente e senza scalo anche la città di Terni, così come Spoleto. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. Andiamo adesso con agli interventi programmati, passiamo subito al Consigliere Ricci.

Claudio RICCI (*Presidente del Gruppo Ricci Presidente*).

Grazie, Presidente. In premessa credo di dover ringraziare il Consigliere Andrea Liberati e il Gruppo in Consiglio regionale del Movimento 5 Stelle, che ha riproposto un tema, che però ritengo, illustri Consiglieri regionali, che sarà oggetto probabilmente non di questa X Legislatura regionale, ma per quello che stiamo rilevando, tale tema sarà, mi auguro, oggetto operativo della XI Legislatura regionale. Peraltro, voglio anche citare un emendamento che fu approvato dall'Assemblea legislativa nel corso dell'approvazione del Piano regionale trasporti, emendamento che probabilmente si inquadra, si incornicia nelle riflessioni che stiamo sviluppando. Era un emendamento, peraltro, non solo proposto da me, ma anche fortemente condiviso dal Consigliere Andrea Smacchi, che invitava la Giunta regionale ad intentare almeno un progetto di fattibilità, ma io aggiungo almeno un metaprogetto,



sull'idea che spesso è stata citata, anche da ampi comitati in Umbria, della variante ferroviaria ad alta velocità Roma-Ancona, che doveva anche intercettare e toccare l'Aeroporto internazionale dell'Umbria e vedere lì una stazione a media-alta velocità ferroviaria. Tale emendamento approvato aveva anche l'obiettivo di interagire e quindi aprire, dal punto di vista trasportistico, ulteriori possibilità per le aree eugubino-gualdesi. Lo ricordo perché fu scritto in Aula, durante una delle pause, e fu approvato come emendamento.

Certamente questa è una prospettiva strategica, ovviamente ne prendo atto anche tecnicamente che è solo una prospettiva strategica, ma che andrebbe messa a premessa di uno studio più complessivo, ma soprattutto di una maggiore consapevolezza che stiamo parlando di un tema determinante per l'Umbria, perché alla fine, anche per mie pregresse, come le vostre, esperienze amministrative, le progettualità si realizzano se si è consapevoli che quello è un elemento prioritario per il proprio mandato e per la Regione Umbria, in questo caso, a cui affidiamo i nostri servizi di proposizione istituzionale.

Per quanto riguarda la stazione pronosticata ad alta velocità ferroviaria in Toscana, posso anche osservare, conoscendo abbastanza bene la Regione e anche le dicotomie istituzionali e politico-sociali, che vi è in questo momento un'ampia riflessione tra il polo di Arezzo e le altre localizzazioni nelle quali si vorrebbe indicare la stazione ad alta velocità ferroviaria, e quindi ancora sugli aspetti – io ho qui ampia documentazione, anche recente, come credo sia in possesso di ognuno dei Consiglieri regionali – sinanche su quell'aspetto collegato con l'individuazione della stazione in Toscana, vi è un'ampia riflessione, che chiamerei istituzionale e politica.

Per quanto riguarda invece i termini di sviluppo, sono chiari; recentemente, molti sono stati gli studi di economia, di marketing, ma anche di cultura e di turismo, che hanno affermato nel nostro Paese una cosa essenziale: nei prossimi cinque-dieci anni, dove si sviluppano poli, stazioni, servizi ad alta velocità, si ha il maggiore sviluppo potenziale di ogni altro elemento economico, culturale e sociale. Ma questo rientra più genericamente in un'altra riflessione. Oggi gli elementi di dialogo economico non sono più fra Comuni, fra Regioni, fra Stati, ma sono fra città, sono fra centri intermodali di trasporto, sono tra poli produttivi, sono tra poli culturali e universitari, sono tra poli di servizio, cioè le polarità oggi rappresentano gli elementi di riferimento economico, è tra le polarità che si sviluppano i ponti di sviluppo culturali, sociali ed economici.

E da qui, quindi, la sempre maggiore valenza strategica e anche attrattiva, di opportunità e di investimenti, di avere nella nostra regione stazioni a media e alta velocità e servizi a media e alta velocità ferroviaria. Perché non sono più solo servizi, non sono solo più elementi afferenti al trasporto pubblico locale o comunque genericamente intesi, vanno ben oltre l'idea dei trasporti, sono oggetti attrattivi di sviluppo economico e sociale.

Andando però a quadri molto più concreti e operativi, io mi auguro che possa trovare propulsione, innanzitutto, nel tema delle infrastrutture ferroviarie, il completamento di quello che in maniera generica chiamiamo il "raddoppio" della Spoleto-Terni,



perché questo è uno degli elementi nodali di ciò di cui stiamo riflettendo. Così come dovrebbe trovare propulsione operativa il raddoppio selettivo, almeno in alcuni punti, della Foligno-Terontola, perché comunque è solo in questo modo che noi ridiamo accessibilità ferroviaria a un ambito più ampio dell'Umbria; è su questo disegno strategico che poi si determina l'importanza di una riqualificazione ottimale, che è cominciata, ma deve proseguire in maniera sempre più incisiva, della Ferrovia Centrale Umbra, che può determinare ulteriori connessioni tra il polo di Perugia, i poli di Terni e anche quelli a nord dell'Umbria, quindi Città di Castello, in particolare, sino all'area di San Sepolcro, lavorando non solo sull'armamento ferroviario, che comunque è un elemento importante, ma lavorando sull'innovazione tecnologica, lavorando sui nuovi vettori anche della tipologia tram-treni, lavorando sulla riqualificazione delle stazioni, lavorando quindi su un sistema che possa portare la Ferrovia Centrale Umbra a diventare una metropolitana leggera, diffusa nel territorio, perché è solo in questo modo che potrà diventare ampiamente attrattiva.

Quindi, io sostengo l'idea che dobbiamo ribaricentrare il sistema ferroviario nel quadro umbro, aggiungendo un termine, che era presente, signori Consiglieri regionali, sempre nel Piano regionale trasporti. È stato evocato il termine, si parlava di "misure compensative", quindi credo che la richiesta che i servizi ad alta velocità ferroviaria possano interessare Terni, Spoleto, Foligno, Assisi, Perugia e Terontola, per la zona del lago Trasimeno, e poi intercettare Arezzo e lì entrare in alta velocità ferroviaria, sia da traguardare come elemento compensativo, in attesa di riqualificare le infrastrutture ferroviarie, aggiungendo, quando parliamo del modello Basilicata, cioè un Frecciarossa 1000 che transita a media-bassa velocità in alcune stazioni e poi, arrivati al nodo di Salerno-Napoli, arriva sinanche, si introduce e viene instradato nell'alta velocità ferroviaria, che sono servizi a pagamento, per i quali la stessa Regione Basilicata nella posta di bilancio ha scritto "fino a 3 milioni di euro", perché se avviene – io ho qui la delibera, in cui c'è scritto 3, mi riferisco a questo – come sta avvenendo, che i servizi a pagamento funzionano, questo ambito viene ripagato in parte da coloro che lo utilizzano.

Do un'informazione aggiuntiva: in questo momento, noi spesso parliamo dei Frecciarossa 1000, ma c'è un ambito di parziale dismissione e riutilizzo di convogli ferroviari ugualmente di alta tecnologia, sono i Frecciarossa 500, che potrebbero anch'essi essere adeguatamente impiegati, proprio per servizi quali quelli compensativi.

Concludo, auspicando che queste riflessioni trovino due quadri: uno strategico e uno, invece, più operativo di medio periodo, soprattutto si riprenda comunque l'idea, nel quadro del raddoppio della Spoleto-Terni e del raddoppio selettivo della Foligno-Terontola, di prevedere la stazione ferroviaria media e alta velocità in prossimità dell'Aeroporto perché, indipendente poi dalle prospettive strategico-istituzionali, ogni piccolo aeroporto ha una potenzialità di sviluppo per molti fattori, ma soprattutto se è collegato in maniera ferroviaria agli hub, agli aeroporti più ampi, localizzati nelle immediate vicinanze. Grazie.



PRESIDENTE. Grazie. La parola adesso va al Consigliere Leonelli.

Giacomo Leonello LEONELLI (*Presidente del Gruppo Partito Democratico*).

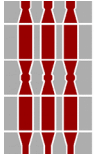
Grazie, Presidente. Noi oggi rischiamo di replicare un dibattito che abbiamo fatto a luglio, più o meno stiamo dicendo le stesse cose, il Consigliere Ricci ha fatto un intervento più o meno simile a quello che fece a luglio, probabilmente lo farò anch'io. Sono cambiati, da un lato, gli abiti, perché a luglio eravamo tutti con giacche leggere e fuori c'era un bel sole, oggi siamo invece vestiti in maniera più pesante, ma rischiamo di dire due volte le stesse cose.

In realtà, ci sono tre novità nel panorama, rispetto a un lavoro che stiamo portando in maniera istituzionale corretta. Quella discussione di luglio nacque perché avevamo fatto tre mozioni, che poi cercammo di mettere insieme in un unico atto; c'era quella del sottoscritto e di altri colleghi del PD, che parlava dell'arretramento del Frecciarossa a Perugia, c'erano altre mozioni di altri colleghi, alla fine siamo arrivati a un documento unitario, che aveva quattro proposte sul tema del collegamento all'alta velocità, tanto che su quel documento approvato a luglio abbiamo avviato un percorso nella Commissione di controllo. E non è così un caso che il tema dell'alta velocità sia tornato prepotentemente alla ribalta delle cronache locali, circa quindici-venti giorni fa, è tornato alla ribalta delle cronache locali semplicemente perché nella Commissione Controllo del Consiglio regionale è stato chiamato l'Assessore Chianella per verificare, appunto, l'attuazione di quella mozione che votammo a luglio; probabilmente dovrà anche tornare, a quanto mi pare di ricordare, perché si ragionò in quella sede dell'arretramento del Frecciarossa e, chiaramente, rimase impregiudicata, qualche giorno fa, tutta la verifica sull'attuazione delle altre ipotesi.

Tutto questo per dire che io credo che ci sia anche un metodo che vada rispettato. Il Movimento 5 Stelle propone questa mozione, firmata agosto 2015, vedo qui, praticamente due anni prima rispetto a quando noi abbiamo votato quella mozione in quest'Aula, in maniera unitaria, la riscrive all'ordine del giorno per dibattere di questo tema. Io credo che ci sia un problema di metodo, perché di cose da fare ne abbiamo tante e, magari, quando esauriamo una discussione e per di più produciamo degli atti in maniera unitaria, è utile cercare di portare avanti quello.

Ora, però, io non voterò questa mozione, non solo per questo preambolo che ho fatto rispetto al metodo di lavoro, ma anche per un altro elemento: io contesto il carattere di questa mozione, che tende a escludere altre ipotesi. È una mozione che vuole escludere, è una mozione che cade nell'errore che più volte abbiamo commesso, quello di dire: questa è la soluzione, tutto il resto è sbagliato, o questo o niente. Questo è, io credo, il peggiore approccio possibile su questo tema, perché è quello che ci ha tenuti fermi al palo per anni. Dire: questa è la soluzione, io so quello che serve, tutto il resto sono bazzecole, aria fritta, non serve, ci sono costi, spese ecc..

Io credo che su questo, invece, sia stato positivo l'approccio che, sia come maggioranza, ma devo dire anche come opposizione, abbiamo cercato di tenere negli ultimi tempi, quello di dire: intanto partiamo; se vogliamo collegare questa regione all'alta velocità, partiamo. Al momento, la soluzione più semplice sembra quella di



partire con l'arretramento da Arezzo a Perugia del Frecciarossa? Bene, partiamo. Ce ne sono altre in campo. Di alcune ha parlato la Presidente, alcune sono venute fuori sui giornali, come l'ipotesi del Frecciabianca a Chiusi. La Presidente ha parlato dell'ipotesi di Orte, mi trova concorde. Gli altri elementi di novità sono questi; quella mozione all'epoca, a luglio, non parlava di questa ipotesi di Orte. È un'ipotesi che personalmente mi trova concorde, perché penso che possa dare risposta, comunque, a un bacino di utenza dell'Umbria del sud e a città importanti come Terni e Spoleto.

Insomma, credo che un approccio positivo sia quello per il quale questa Regione decide di fare un passo avanti e di partire. L'approccio con il quale si vota una mozione dicendo che tutto il resto è sbagliato, io non lo condivido, ma perché non condivido il fatto che tutto il resto sia sbagliato. Credo che di tutte le ipotesi che abbiamo messo in campo abbiamo risposte diverse. Della Medioetruria, peraltro presente nel Piano regionale dei trasporti, è sbagliato dire che non serve a nulla e non serve a nessuno, perché io penso, per esempio, che, ove fosse fatta, potrebbe servire una porzione di territorio, la cosiddetta Umbria ovest, tutta l'area del Trasimeno, in parte l'area del nord, l'area di Città di Castello; potrebbe essere un servizio che comunque dà una risposta a quel territorio, senza toglierne altri. L'altro errore che commettiamo su questo tema è quello di pensare che, se un territorio ha un servizio, allora c'è un danno per tutti gli altri, questo è un errore, un errore che non ci porta da nessuna parte e fa solo riverberare certi campanilismi che frenano lo sviluppo della nostra regione.

Io credo che ogni soluzione che possiamo andare a mettere in campo dia una risposta, lavoriamo su tutte, però partiamo; peraltro, questo è il metodo che penso sia quello utile e sul quale ci siamo battuti. La stessa Medioetruria, lo abbiamo detto, è evidente che non dà una risposta a Spoleto e a Terni, ma può darla all'Umbria Ovest (lago), diciamo nord-ovest, come Orte è evidente che non mi dà una risposta a Città di Castello, ma intanto mi dà una risposta a quella porzione di territorio, che è appunto l'Umbria del sud. L'idea, invece, che si persevera in questa mozione è un'idea che non mi convince affatto, peraltro non mi convince neanche nel merito, permettetemi.

Il Movimento 5 Stelle, oggi, ci dice che la loro ipotesi, di fatto, è quella del treno che parte da Roma alle sei, poi è a Terni alle sette, poi è a Perugia alle otto, a Firenze alle dieci, arriva a Milano alle undici e tre quarti; scusate, ma uno a Milano alle undici e tre quarti che ci va a fare? Shopping? Se io ho bisogno di lavorare, se sono un imprenditore, se sono un professionista, se ho magari un appuntamento alle nove o alle dieci, perché è difficile che ho un appuntamento di lavoro... non so, forse in Spagna hanno orari un po' più "lounge", ma in Italia, in genere, gli appuntamenti di lavoro in Italia sono presto, alle nove, alle dieci di mattina; io mi presento alle undici e tre quarti? Se è domenica, c'è l'anticipo del campionato a mezzogiorno e mezzo, magari vado a vedere l'Inter o il Milan, ma per il resto non ho capito a chi potrebbe servire questo treno. Peraltro già c'è il Tacito, che arriva più o meno in quegli orari.

Se invece vogliamo dare una risposta sul tema dell'alta velocità, diamo una risposta a quei servizi che oggi in Umbria non ci sono, senza fare demagogia, sapendo che tutti i territori sono importanti, sapendo che sicuramente ci sono esigenze impegnative sul



tema dei collegamenti ferroviari del capoluogo di regione, rispetto al resto dei capoluoghi di regione. Detto questo, ci sono una serie di operazioni sul tavolo; le più semplici da portare a casa, intanto, sono l'arretramento del Frecciarossa a Perugia e Orte per i territori dell'Umbria del sud? Così è emerso dal dibattito di queste settimane. Lavoriamoci, partiamo intanto da quello che è più a portata di mano, senza tagliare fuori altre ipotesi. Peraltro, parlando di Medioetruria, parliamo di una roba che, se nasce, nasce attraverso un matrimonio, e i matrimoni si fanno in due; quello che abbiamo riscontrato in questi anni è che, se c'è una regione titubante a fare la Medioetruria, è la Toscana, per cui possiamo anche prenderne atto e lasciarla sullo fondo. Quello che non condivido è questo approccio, che vuole certificare quella che è la soluzione migliore per qualcuno, togliendo tutte le altre. Ribadisco, è la migliore strada per non fare nulla. E noi, sinceramente, di non fare nulla in Umbria ci siamo un po' stancati, sul tema delle infrastrutture e dell'alta velocità soprattutto.

- Assume la Presidenza il Vicepresidente Mancini -

PRESIDENTE. Prego, Consigliere Rometti.

Silvano ROMETTI (*Presidente del Gruppo Socialisti Riformisti - Territori per l'Umbria*).

Un altro modo di non fare nulla è quello di cambiare idea spesso e, purtroppo, a noi umbri molto spesso succede. Noi siamo riusciti a conseguire, in questi anni, risultati importanti sulle infrastrutture stradali, perché l'Umbria sul versante delle infrastrutture stradali ha mantenuto negli anni, negli ultimi vent'anni, una programmazione ferma, il sistema cosiddetto "a pettine", una longitudinale che è la E 45 e alcune trasversali, che collegano l'est con l'ovest. Purtroppo, questo non sta accadendo, invece, nel settore di cui stiamo parlando, che è il vero ritardo infrastrutturale della nostra regione. Sull'aeroporto stiamo andando avanti, adesso bisognerà migliorare i collegamenti, ma sicuramente abbiamo un bell'aeroporto; sulle infrastrutture stradali siamo molto avanti. Il ferro è la vera debolezza infrastrutturale dell'Umbria. Io sento interventi di coloro che hanno approvato, un anno e mezzo fa, il Piano regionale trasporti; io credo che il sistema migliore per non fare nulla, appunto, sia cambiare idea spesso e andare a zigzag su questioni dove, invece, una lungimiranza strategica è fondamentale, secondo me.

Quindi io voterò contro questa mozione, perché è contro l'impostazione nella quale io credo e perché afferma delle cose che non stanno né in cielo, né in terra. L'alta velocità non è il colore del treno, l'alta velocità è il tipo di binario, è il tipo di infrastruttura. È inutile che noi chiediamo a treni come il Frecciarossa o il Frecciabianca di passare su binari dove la velocità massima consentita strutturalmente... Come la chiamiamo? Invece che passare con un treno di quelli... ci facciamo passare un treno...

(Intervento fuori microfono del Consigliere Liberati)

Devi stare calmo! Io ti ascolto...



- Assume la Presidenza il Presidente Porzi -

PRESIDENTE. Collegli, per favore! Liberati, lasciamo finire...

Silvano ROMETTI (*Presidente del Gruppo Socialisti Riformisti - Territori per l'Umbria*).
L'alta velocità non è...

(Interventi fuori microfono, sovrapposti, dei Consiglieri Liberati e Leonelli).

PRESIDENTE. Consigliere Leonelli, Consigliere Liberati, vi prego!

Silvano ROMETTI (*Presidente del Gruppo Socialisti Riformisti - Territori per l'Umbria*).
Va bene, una sceneggiata al giorno leva il medico di turno.

PRESIDENTE. Per favore...

Silvano ROMETTI (*Presidente del Gruppo Socialisti Riformisti - Territori per l'Umbria*).
Ogni Consiglio bisogna farne una.

PRESIDENTE. Se continuiamo così, sospendo la seduta. Per favore, Consigliere Liberati!

Silvano ROMETTI (*Presidente del Gruppo Socialisti Riformisti - Territori per l'Umbria*).
Andrea, ogni Consiglio bisogna farne una, dai.
Allora, dicevo, l'alta velocità, ribadisco...

PRESIDENTE. Alla prossima sovrapposizione io chiudo la seduta!

Silvano ROMETTI (*Presidente del Gruppo Socialisti Riformisti - Territori per l'Umbria*).
Dicevo che l'alta velocità non è il colore del treno, ma è il tipo di infrastruttura. Purtroppo in Umbria l'alta velocità non c'è, l'alta velocità è sulla longitudinale, una, neanche sull'Adriatica, e noi siamo sulle trasversali.
Quindi io confermo che, secondo me, l'idea, l'intuizione, come hanno fatto in Emilia Romagna, di intercettare l'alta velocità a una distanza di 50-60 chilometri dal capoluogo, inferiore per tante altre parti dell'Umbria e un po' superiore per altre parti dell'Umbria, è l'idea strategica di fondo, alla quale non dobbiamo rinunciare. Questa non è un'idea, è un progetto cui hanno lavorato Ministero, Ferrovie dello Stato, due Regioni, una Commissione tecnica, ha un bacino di utenza potenziale interessante, molto interessante, e questo, secondo me, è uno degli obiettivi fermi, se vogliamo agganciare veramente l'alta velocità, come hanno fatto a Reggio Emilia: vanno lì con la macchina, lasciano la macchina e sono collegati con tutta la rete dell'alta velocità, che è in fase di espansione e che è quella.



Altre soluzioni sono dei palliativi. Il Frecciarossa che attraversa tutta l'Umbria, oggettivamente, è un'idea che, secondo me, Ferrovie dello Stato... auguri a chi andrà a fare la trattativa con Ferrovie dello Stato! Auguri perché, siccome ho un minimo di cognizione di causa, credo che sia un'opzione...

L'arretramento a Perugia del Frecciarossa sicuramente, in questo momento, è una prima risposta, non è una risposta strutturale, perché la Medioetruria significa sette o otto corse al giorno, sette o otto fermate, andata e ritorno. Non so quanta costa, l'Assessore ce lo dirà; siccome sono treni che si pagano con il biglietto degli utenti, non credo che ci faranno operazioni gratis, vediamo quanto costa. Arretrare questo treno è una prima risposta, sicuramente è un orario abbastanza... comunque può essere un collegamento con Milano da sperimentare, perché per Milano c'era un aereo e c'era un'utenza che sicuramente, con un treno di questo tipo, potrebbe trovare una risposta. Quindi credo che non dobbiamo abbandonare quell'idea, quel progetto che era stato portato avanti, in cui anche la Regione Toscana credeva molto e dove esistono le condizioni perché possa essere realizzato con costi compatibili. Non c'è bisogno di fare una stazione faraonica, come hanno fatto a Reggio Emilia, che è costata tanto, soprattutto dal punto di vista architettonico; però, a mio avviso, questa è una soluzione a portata di mano, che bisogna perseguire.

Poi per Terni, se c'è la fermata di Orte, anche qui vedo dei problemi tecnici; teniamo conto che per Terni, rispetto a tutta l'Umbria da Foligno in su, per Terni c'è il collegamento con Roma in 45 minuti. Noi invece, purtroppo, per andare a Roma abbiamo la galleria Spoleto-Terni, con tutte le difficoltà della ferrovia che conosciamo. Penso che questa mozione, innanzitutto, contraddica totalmente quello che è stato scritto nel Piano regionale dei trasporti, che è una programmazione recente, alla quale si è lavorato con tecnici e con esperti, quindi non mi sento assolutamente di dividerla, per le motivazioni che ho detto.

PRESIDENTE. La parola adesso va al Consigliere Nevi.

Raffaele NEVI (*Presidente del Gruppo Forza Italia*).

Grazie, Presidente. Leonelli, quando è intervenuto, diceva una cosa vera: non so quante volte le Commissioni e il Consiglio regionale si sono occupati di questo tema, e ha ragione. Ha ragione, però ci dobbiamo chiedere il perché ci occupiamo di questo tema. Il perché è semplice, caro Assessore Chianella: perché voi, purtroppo, contate molto ma molto poco, ve lo devo dire chiaro, almeno ci parliamo chiari una volta per tutte. Qui abbiamo bisogno non di discutere tra noi cose spesso al limite della decenza, ma qui abbiamo la necessità che, se esiste un Governo regionale – se esiste, perché mi viene questo dubbio – deve prendere in mano la situazione, andare alle Ferrovie dello Stato, dal Ministro, dal Presidente del Consiglio dei Ministri, da chi vi pare, però bisogna risolvere la questione in tempi rapidi perché, nel frattempo che voi discutete dei congressi, delle candidature, del lodo Orlandi, che ci ha tenuto fermi per un anno e mezzo eccetera, il mondo va avanti, il mondo si collega meglio di noi. La Basilicata si collega meglio di noi e noi rimaniamo nell'Ottocento! Ma non è una



parola a caso, è veramente così. Purtroppo, il dramma è che, a parte una breve parentesi della Lorenzetti, lo dobbiamo dire, che ha fatto qualcosa, anche grazie al Governo Berlusconi, in quegli anni, con la Legge Obiettivo... Eh sì, sì, ridete, ridete, però è così, purtroppo: l'accoppiata Lorenzetti e Governo Berlusconi ha fatto cose magari anche eccessive, qualcuno dice, forse la Quadrilatero è un'opera pubblica eccessiva, però in quegli anni abbiamo inserito il raddoppio della Spoleto-Terni, lo abbiamo portato fino al Cipe, per l'infrastruttura, perché tanto il nodo, come diceva giustamente Rometti – che un po' se ne intende, avendo fatto l'Assessore – sono le infrastrutture. È inutile che fai camminare una Ferrari su una strada bianca, togliamocelo dalla testa.

La cosa fondamentale sono le infrastrutture. In questa regione non si fa più nulla da anni, purtroppo, per lo scarso peso, quasi inesistente, di chi governa la Regione nei confronti del Governo nazionale. Questo è il punto. È vero, per carità, siamo in tempi più difficili del passato, dove si largheggiava di più, tutto vero, ma altre Regioni stanno andando avanti, altri fanno le cose, piano piano, si mettono lì, anticamera del Ministro; come si faceva nella gloriosa Prima Repubblica, si deve fare oggi, non con i comunicati stampa sul giornalino dell'Umbria, noi qui dobbiamo fare un'azione di lobbying quotidiana. Quando l'altro giorno ho letto la statistica che la Presidente della Regione è molto presente sul nostro territorio, ho detto: ecco qua, questa è la dimostrazione dei nostri problemi. La Presidente della Regione non deve stare sul territorio a inaugurare le sagre di paese, che per carità, vivaddio, sono importantissime; no, la Presidente della Regione deve stare a Roma o a Bruxelles, a portare giù i soldi da investire e si deve vedere qual è il risultato! Purtroppo il risultato è zero. Zero! Se fate il calcolo in questi anni, ve ne rendete conto.

E poi serve anche chiarezza e un dibattito serio, che rappresenti tutta l'Umbria. Qui andiamo avanti con Leonelli, che è il segretario regionale del PD, che fa una mozione – ricordiamoci da dove siamo nati – per l'arretramento da Arezzo a Perugia di un treno, non dieci coppie di treni, ma un treno. Va benissimo, infatti sono d'accordo, l'ho detto e ridetto; ma se noi pensiamo che abbiamo risolto i nostri problemi infrastrutturali con quella roba lì, voi state su Marte! Ma neanche sulla Luna, su Marte, cioè molto più lontani! Noi abbiamo bisogno di una programmazione strategica seria. La Medioetruria la lascerei sullo sfondo, noi qui ci divertiamo, facciamo tante cose, ma sulla Medioetruria neanche ci mettiamo bocca, perché la Medioetruria, la fanno o non la fanno, decidono le Ferrovie dello Stato, se quella è una roba seria. Mi pare che, tra l'altro, ci stiano ripensando e mi pare che ci sia una ripresa, secondo me positiva, di quella che è l'idea di utilizzare di più le interconnessioni esistenti, come scritto per certi versi qui.

Quindi, non è che "mi appicco", come si dice dalle nostre parti, alla Medioetruria, anzi, non me ne importa assolutamente nulla, io "mi appicco" alla necessità che la nostra Regione abbia la possibilità di accedere in tempi più normali e più decenti all'alta velocità; quindi certamente noi dobbiamo fare in modo che ci sia questa possibilità, utilizzando cosa? Le possibilità reali perché, Consigliere Liberati, noi possiamo dire tutto, possiamo dire anche che il Frecciarossa 1000 lo facciamo, adesso



stiamo rifacendo i lavori della FCU e lo facciamo passare sulla FCU, io lo voglio far passare vicino a Montecastrilli, perché io abito a Montecastrilli, la FCU passa ad Acquasparta, quindi posso utilizzare quella cosa lì. Se noi vogliamo affrontare così i problemi, benissimo, però questa è una cosa ridicola. È anche ridicolo, lo sa tutto il mondo, far passare un Frecciarossa 1000 su un'infrastruttura dove può andare a novanta all'ora, perché di questo stiamo parlando.

Noi dobbiamo fare diverse cose, secondo me, e dico pure che, se siamo persone serie, ritiriamo tutta questa roba, facciamo una volta per tutte una bella risoluzione, possibilmente unitaria – perché non siamo neanche così distanti – del Consiglio regionale; poi, però, basta, non ne parliamo più, perché tanto poi conta solo se abbiamo qualcuno, che conta qualcosa, che vada a Roma e faccia le cose.

La questione è dentro l'Umbria, perché abbiamo il problema di Foligno, un problema gigantesco, perché Foligno purtroppo ha delle problematiche; abbiamo il problema di Spoleto, abbiamo il problema di Perugia, che è ancora gravissimo, soprattutto per i pendolari, perché chi deve andare da Perugia a Roma affronta un "viaggio della speranza", gli conviene cento volte lasciar perdere. Per esempio, il Tacito è un treno che ha funzionato, funziona e si può anche utilizzare dentro l'Umbria; è chiaro che, se al Tacito facciamo fare cinquecento fermate, quello ci mette sette ore per andare a Milano; se gliene facciamo fare, invece, la metà o un terzo di quelle che fa oggi, magari per andare a Milano scopriamo che ci vogliono quattro ore, tre ore e tre quarti, qualcuno dice. Questa penso che sia una cosa seria, tra l'altro l'avevamo scritta nella mozione, quindi potrebbe essere utile. Però parte da Terni, quindi abbiamo bisogno di collegamenti più veloci per i folignati e per gli spoletini con Roma, quindi anche qui un Frecciabianca, abbiamo fatto la battaglia per il tema di Spoleto Frecciabianca; queste sono cose che, secondo me, possono dare un beneficio importante perché a guadagnare una mezz'oretta, un quarto d'ora o venti minuti ci vuole poco, non è che ci vuole il Frecciarossa 1000, ci vuole poco. Bisogna fare in modo che su questo ci sia un'interlocazione forte.

Poi, c'è il tema di Orte, io penso che quello sia l'uovo di Colombo: due o tre corse, ce lo dicono da dentro le Ferrovie che far fermare due o tre coppie di Frecciarossa 1000 a Orte è una cosa che si può fare e forse anche senza spendere soldi; adesso non so se è vero, certamente io non ho interlocazioni a livello istituzionale, quindi mi limito alle chiacchiere del bar, però sono baretta abbastanza importanti, dentro le Ferrovie ci dicono che quella è una cosa che ci può stare, specie se ci spingono due Regioni. E quello non serve, Consigliere Rometti, solo a Terni, quello serve a tutta una fascia che va da Foligno fino a Orvieto, secondo me. Certo, dopo magari dobbiamo chiedere che i treni che fanno riferimento a Orte siano un po' coordinati, che ci sia un coordinamento, ma un ternano che deve andare a prendere il Frecciarossa – sennò sembra che Terni sia il centro del mondo – perde un'ora per andare a Roma, poi c'è il problema delle coincidenze, il problema del sali e riscendi, la famosa rottura di carico, che è un problema enorme. Noi abbiamo sempre gente che va a Milano, che ci dice che è un'odissea. Quindi il tema di Orte fa risparmiare un'ora e mezza, può far risparmiare anche due ore, poi c'è un beneficio assoluto, perché non c'è il problema



del congestionamento di Roma, dove le corse aumentano sempre di più; avete visto che anche Italo e tutti stanno moltiplicando le corse, quindi far fermare tre o quattro coppie di treni a Orte è possibile e lo possiamo fare.

Dopodiché, se le ferrovie decidessero di fare la stazione Medioetruria – secondo me non lo decideranno mai – allora facciamo la battaglia per farla fare a Farneta, perché Farneta è meglio di Arezzo; capisco che lì c'è la Boschi, quindi conta un po' di più di noi, conta parecchio più di noi, tant'è vero che Arezzo, guarda caso, che non è Orte... Il Frecciarossa per arrivare ad Arezzo fa un giro che è il doppio di Orte, il doppio! Ad Arezzo ci sono quattro coppie di Frecciarossa 1000, perché? Perché ad Arezzo c'è qualcuno che conta qualcosa, forse. E allora ritorniamo al primo tema, quello fondamentale. Io non sono contrario alla Medioetruria, se la fanno a Farneta, perché tutto il lago Trasimeno sta lì, anche in termini turistici può essere una cosa molto importante.

Questa mozione la vedo assolutamente riduttiva e fatta un po' sulla base della spinta populista anti-Medioetruria, che ci sta tutta, perché poi girano pure i matti che si preoccupano di cose di cui, tra l'altro, non dobbiamo occuparci perché, se le Ferrovie dello Stato hanno un bilancio in pareggio e pensano che questa si autofinanzia, senza fondi pubblici, non ho capito perché dobbiamo dire di no noi, tutto sommato ci viene incontro. Però bisogna costruire una cosa che riesca ad essere utile per tutta la nostra regione, non per una parte della nostra regione, altrimenti ha ragione Liberati, quando dice: l'infrastruttura che va a novanta all'ora una volta per Perugia va bene e per le altre no? È una cosa completamente diversa. Ce l'hanno spiegata, abbiamo capito che lì il treno va a dormire ad Arezzo, è una cosa completamente diversa, le cui condizioni particolarissime lo consentono e forse neanche senza troppo spendere, ce lo dirà l'Assessore, forse, quanto ci costerà questa cosa. Però penso che con poco possiamo arrivare a dotare la nostra regione di un collegamento più veloce, più semplice, con l'alta velocità, e migliorare anche i collegamenti per i cosiddetti pendolari, che comunque, sottolineo, sono la maggior parte; quando parliamo del servizio Frecciarossa, parliamo di una percentuale che non so definire, quindi non la faccio, ma minimale rispetto al tema dei pendolari, che non dobbiamo neanche per un attimo considerare viaggiatori di serie B, perché quelle, invece, sono persone che per lavoro si spostano e hanno diritto a che ci sia un'attenzione.

Stiamo facendo in questi giorni la battaglia, vedo congiuntamente – bene – per evitare che il treno Intercity da Orvieto a Roma non fermi a Orte, ed è una cosa secondo me molto positiva, ma anche lì dipende dal peso politico che si mette sul tavolo. Nel frattempo è arrivata anche la Presidente, io penso che qui serva che sui trasporti, che è l'emergenza vera, si metta tutto il peso politico sul tavolo e si cerchi di trovare finalmente soluzioni, sennò passano altri sei mesi e facciamo altri tre dibattiti all'interno del Consiglio regionale, che poi servono a poco, perché sappiamo che su questi argomenti quello che conta è la trattativa, il peso politico e la credibilità degli interlocutori. Certo, se andiamo là e gli diciamo che il Frecciarossa 1000 lo facciamo passare sulla linea della FCU, ci ridono in faccia e ci dicono: arrivederci e grazie. Adesso estremizzo, ma siamo lì, io l'ho già sentita: adesso facciamo le infrastrutture



nuove e quindi il Frecciarossa può passare anche lì. Ma anche farlo passare di là è una follia, rispetto alla quale ti ridono dietro. Allora dobbiamo fare proposte serie, credibili...

(Intervento fuori microfono della Presidente Marini: "Non c'è città italiana capoluogo di regione che non abbia...").

Proposte credibili, serie, però alla fine pretendere anche delle risposte, sennò, ripeto, arriviamo dopo la Basilicata.

- Assume la Presidenza il Vicepresidente Mancini -

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Nevi. Abbiamo l'intervento del Consigliere Solinas. Prego, Consigliere.

Attilio SOLINAS (*Gruppo Misto Articolo UNO – Movimento democratico e progressista*).

Grazie, Vicepresidente Mancini. Entro volentieri nel dibattito sull'alta velocità, apprezzo l'iniziativa del Movimento 5 Stelle di aver sollevato nuovamente la questione e portato il dibattito in Consiglio regionale, su un tema di grande interesse per gli umbri. La prima cosa che voglio dire, come ho detto anche in altre occasioni, è che tutti gli umbri devono avere la possibilità di accedere all'alta velocità, nel modo più veloce e più moderno possibile.

Fatta questa premessa, ovviamente, credo che su questo tema, tema molto complesso e delicato, le questioni politiche, i ragionamenti politici, gli sforzi di tirare la coperta dalla propria parte lascino il tempo che trovano. Questa è una questione tecnica. Quando approvammo, ormai qualche anno fa, il Piano regionale dei trasporti, ragionammo a fondo sul tema dell'alta velocità e venne fuori un lavoro molto consistente, molto articolato, di una Commissione interregionale con la Toscana, alla quale partecipammo come Istituzione anche noi, che definì in maniera dettagliata le questioni tecniche che sono alla base delle scelte e delle soluzioni per le fermate dell'alta velocità. Non dimentichiamo mai che il treno Freccia, che sia Frecciarossa, che sia Italo, o quello che è, l'alta velocità, ha delle connotazioni tecniche particolari: è un treno che deve viaggiare a 300 all'ora, se si vuole essere moderni e rapidi nei collegamenti, ha bisogno di infrastrutture ferroviarie particolari, è un servizio che risponde a logiche commerciali perché, fino a prova contraria, Trenitalia è un servizio privato, a meno che non venga nazionalizzato nel breve termine, è un servizio privato che risponde a logiche commerciali, che pratica prezzi consistenti; è un treno che risponde a delle esigenze di trasferimento, direi, quasi "elitario" di persone che si spostano per motivi di lavoro, ma ovviamente non esclude il fatto che anche un certo tipo di turismo possa utilizzare il trasporto ad alta velocità.

Quindi le soluzioni che furono definite nel Piano regionale dei trasporti prevedevano la soluzione della fermata Medioetruria; tale soluzione risponde anche ai criteri di cui parlavo prima, una valutazione di domanda commerciale, anche sulla base di



esperienze di altre regioni. Penso alla fermata Mediopadana, che ha avuto un successo notevole, che copre varie province della Pianura Padana, dell'Emilia Romagna e della Lombardia, che ha molte corse e molte fermate dell'alta velocità e recepisce clientela da questo ampio territorio.

Quindi la Medioetruria risponde al contesto interregionale, copre le province di Perugia, Arezzo e Siena. Ora il tema di dove metterla e dove farla fermare è un tema ancora in discussione, io auspico che si trovi una soluzione; io condivido la necessità di essere pragmatici e di perseguire una discussione a livello nazionale con Trenitalia, di cui ha parlato il Consigliere Nevi, ma contrariamente a lui, mi fido dell'Assessore Chianella e so che ci sta lavorando. La Giunta regionale sta lavorando a un accordo; ho avuto modo di parlare anche personalmente con il Presidente della Regione Toscana, che è orientato a definire la fermata della Medioetruria, eventualmente, nella sede che è più consona anche all'Umbria, quella di Cortona, quindi di Farneta, che è più vicina anche a Perugia.

Quindi la soluzione, secondo me, su cui puntare anche per il futuro è questa della stazione Medioetruria, ovviamente deve essere raggiungibile facilmente, velocemente, con mezzi rapidi ed efficienti, sia ferroviari che stradali; quindi la popolazione interessata a questa fermata deve essere messa nelle condizioni di usufruire di servizi di collegamento adeguati.

La sperimentazione proposta, che credo partirà a breve, che prevede la partenza, la mattina, molto presto da Perugia di un treno Frecciarossa verso il nord, è una soluzione da praticare e da verificare in termini di utenza; io ho qualche dubbio – faccio l'esempio di Assisi o di Foligno, quindi l'area nella provincia di Perugia – che cittadini, la mattina presto, si rechino a Perugia e lascino la macchina al parcheggio per prendere il treno a quell'ora. Comunque, si verificherà con questa sperimentazione, vedremo quello che verrà fuori, in termini di utenza, e se sarà praticabile.

Per quanto riguarda la questione dell'Umbria del sud, che ha assolutamente tutti i diritti ad avere un collegamento di alta velocità, si valuterà la questione di Orte; non so quello che ci dirà dopo l'Assessore Chianella sul tema della fermata ad Orte. È ovvio che una fermata a Orte, come si diceva prima, ha i suoi vantaggi, perché coprirebbe l'area dell'Umbria del sud.

Quindi, penso che la mozione lasci il tempo che trova, sicuramente non la voterò. Il tema rimane cruciale e bisogna continuare a ragionarci. Sono state avanzate proposte, negli ultimi mesi, di far passare un Frecciarossa dentro l'Umbria, facendolo fermare in città come Foligno e Spoleto. Della questione di Spoleto ne parlammo a suo tempo, a Spoleto passa già un Freccia, per una fermata a Spoleto fu approvata una mozione, quindi va sicuramente confermata la necessità di una fermata del Freccia che collega Roma ad Ancona, se non sbaglio, Spoleto ha diritto a una sua fermata dell'alta velocità, anche per favorire quel territorio; ma far fermare il Frecciarossa nelle città della provincia più piccole non ha senso, dal punto di vista tecnico e strutturale, non farebbe guadagnare tempo. L'unico vantaggio sarebbe che il cittadino sale direttamente sul Freccia, ma il Freccia per raggiungere la direttissima e viaggiare alla



sua velocità abituale, tecnicamente confermata, che è di 300 all'ora, ci mette il tempo che ci mette un treno normale, cari colleghi Consiglieri, non avrebbe alcun vantaggio dal punto di vista della tempistica di percorrenza e soprattutto bisognerebbe valutare la reale domanda di utenza in questo ambito. Quindi servono studi in questo senso, ma io credo che non sia tecnicamente perseguibile questa via.

Quindi, bene che si parli ancora di questo tema, auspico che dalla risposta dell'Assessore Chianella avremo ulteriori indicazioni su quello che bolle in pentola nella trattativa con Trenitalia, nella trattativa a livello nazionale, per la fermata della Medioetruria. Ovviamente, e con questo chiudo, ribadisco la necessità di portare avanti quanto progettato per i vari raddoppi ferroviari previsti dal Piano regionale dei trasporti: la messa in sicurezza, la ristrutturazione dei binari nelle aree e nei punti del territorio dove le infrastrutture ferroviarie sono vecchie e devono essere rinnovate; quindi tutto quello che era programmato deve essere realizzato in modo rapido ed efficace.

Io sono favorevole a proseguire nel discorso e nella trattativa, ma, come ho già detto prima, non concordo con questa mozione, quindi non voterò.

- Assume la Presidenza il Presidente Porzi -

PRESIDENTE. Grazie. Prego il Vice Presidente Mancini di intervenire.

Valerio MANCINI (*Presidente del Gruppo Lega Nord Umbria - Salvini - Lega Umbria*).

Chiedo scusa al collega Brega, ma avevamo due liste, siccome ci siamo assentati, se vuole cedo la parola... La ringrazio.

Presidente, ringrazio i colleghi del Movimento 5 Stelle, Liberati e Carbonari, perché su questo documento hanno avuto la volontà e l'idea positiva di riaprire un dibattito importante sui trasporti, tra l'altro non chiuso ormai da mesi, per le importanti e non piacevoli notizie che hanno riguardato il tema trasporti nella nostra regione: la chiusura della FCU, con la convulsa partenza dei lavori, dopo due anni; il problema Fly Marche e Fly Volare, per quanto concerne l'aeroporto internazionale dell'Umbria, come ricordato stamani ulteriormente dal collega Claudio Ricci; poi, ancora una volta, il tema della ferrovia, Rete Ferroviaria Italiana, riportato ampiamente nel nostro Piano regionale trasporti, che io ho ritrovato. Era fine 2015, quando fu approvato; il centrodestra, per quello che mi ricordo, si astenne, ma fu esibita questa mia simpatica proposizione, definendo il Piano regionale dei trasporti 2014/2024, tra l'altro approvato un anno e mezzo dopo, "libro dei sogni", cioè: "vorrei, ma non posso".

Vorrei cosa? Vorrei avere una struttura, vorrei avere un aeroporto che funzioni, vorrei avere una rete ferroviaria che non si sia rovinata e deteriorata per un'evidente cattiva programmazione e vorrei una rete ferroviaria, nella mia regione, che sia degna di un Paese civile. E così purtroppo non è, quindi rimane il condizionale, rimane il "vorrei", ma non c'è la sostanza. Ovviamente, i colleghi del 5 Stelle dicono che, ancora una volta, si rischia di sprecare del denaro. In effetti, sono d'accordo anche un po' con loro, perché fino adesso si è investito e sprecato molto e il risultato è questa cartina



che voglio far vedere: è l'Umbria, naturalmente le linee rosse sono le linee importanti, ferroviarie, ce ne passa una, e quest'una è per la maggior parte a un binario solo. Quindi non possiamo immaginare nella nostra regione treni particolarmente veloci, perché la struttura è intasata, non è pienamente sicura, per la velocità che alcuni convogli meriterebbero.

Perché in questi anni non si è provveduto a fare quello che doveva essere fatto? Ovvio: incapacità politica. Chi ha preceduto l'Assessore Chianella – non vedo il Consigliere Rometti – non è stato capace, attraverso le leve parlamentari, di far arrivare investimenti in questa regione degni di un Paese e di una regione civile; di quelli prima di loro non conosco i nomi, non ne abbiamo memoria, vuol dire che un granché non sono stati, la gente li ha già scordati, non hanno portato nulla. Sono stati più in gamba i politici delle regioni vicine, ne cito uno: l'On. Fanfani, che però, benché aretino, esattamente di Pieve Santo Stefano, aveva... Medioevo?

(Intervento dell'Assessore Chianella fuori microfono)

Voi ci riportate nel Medioevo, Assessore Chianella! È Medioevo, ma erano svegli, tant'è che l'On. Fanfani ha fatto fare la cosiddetta curva della struttura dell'alta velocità, lambendo la città di Arezzo. Forse era più umbro lui di qualcun altro dei tanti umbri che qui brandiscono il nome del PD umbro e chissà quali risultati.

Nella parte sud, l'alta velocità nell'orvietano viaggia molto vicino alla rete ordinaria. Pubblicamente la Lega, e il sottoscritto in particolar modo, ha suggerito anche in dibattiti pubblici che, finché non è possibile avere una rete ferroviaria umbra degna di supportare questi convogli, ma soprattutto velocità importanti, noi dobbiamo appoggiarci alle reti vicine possibili. Nella fattispecie, le linee fondamentali che attraversano l'Umbria, ad ormai quasi 65 anni dalla fine della guerra, quasi 70, pardon, sono solo a 559 chilometri di binario, cioè un'inezia. Di questi 559, solo 268 sono linee fondamentali e solo 183 chilometri a doppio binario. Il problema del Frecciarossa su Perugia o nella tratta Foligno-Arezzo è tutto qua, in questa linea nera, che va verso il lago Trasimeno, dove c'è un binario unico, dove dal punto di vista architettonico è stata costruita negli anni questa ferrovia vicino ai centri abitati, quindi bisogna anche procedere a velocità non particolarmente elevate, per ovvi motivi di rumore e di impatto.

Quindi non c'è un'infrastruttura degna di accogliere locomotori, quindi convogli con velocità importanti. Chiaramente il Frecciarossa sulla città di Perugia è un elemento positivo, perlomeno per evitare di arrivare, prendere la macchina, parcheggiare eccetera. Però resta il fatto che, in attesa di tutte queste ipotesi, l'alta velocità passa sostanzialmente nella bassa Umbria, nella bassa Etruria e nell'alta Etruria e la posizione della Lega su questo deve essere, penso, obiettiva e anche pragmatica: ci si appoggia in quelle reti dove è possibile appoggiarci, in attesa che l'Umbria abbia una sua struttura, che purtroppo, bisogna dirlo, non si avrà sicuramente, con questo sistema e con questo andazzo politico. Non l'abbiamo ottenuto per questi 70 anni e non penso che ulteriori promesse chi governa questa Regione le possa rilanciare,



ormai la credibilità e l'azione politica di chi governa questa Regione è ai minimi storici, malgrado gli strani sondaggi comparsi in qualche quotidiano online.

Quindi, al di là del rispetto ambientale, dell'eventuale investimento di risorse, la posizione della Lega è quella di un pragmatico approccio a ciò che è possibile ottenere nell'immediato, perché è evidente, come ricordava più volte nel suo intervento il collega Ricci, non si parla di passeggeri, ma di attività economiche importantissime, le ricadute delle infrastrutture sui territori sono importanti, quelle dell'aeroporto che funziona valgono il 5 per cento del Pil, sicuramente quelle delle ferrovie ancora di più; una vocazione turistica dell'Umbria può non essere ben servita da una buona rete ferroviaria? Purtroppo lo dobbiamo dire, non si è stati capaci, a livello parlamentare, di sostenere un progetto autorevole, lo ha ricordato anche il collega Nevi.

Il problema è che i parlamentari del PD sono impegnati perennemente in campagne elettorali. Ne voglio citare alcuni: per quello che riguarda l'Alto Tevere, non hanno portato un centesimo alla nostra valle, spero che i cittadini, il prossimo marzo, glielo ricordino, dandogli sì un bel biglietto del treno per andare a casa, ma solo andata, ma per rimanerci proprio, perché di danni all'Umbria ne hanno fatti abbastanza. Naturalmente, noi siamo ben lieti di offrirglielo; una volta che sono andati a casa loro, toccherà ovviamente anche alla Giunta.

Non è sostenibile in alcun modo, chiaramente non è un mio no a un'idea di ambientalismo, che intimamente, Consigliere Liberati e Consigliere Carbonari, sostengo; quello che è stato sbagliato, lo voglio dire, perché l'ho verificato con i miei occhi, è che si sta riqualificando la stazione di Arezzo ed era un'occasione buona per fare lì una stazione degna, a tutti gli effetti, che sarebbe comunque valsa da hub per l'alta Valle Umbria, che comunque conta 100 mila abitanti. Ma l'obiettivo resta non Orte, resta l'orvietano, la comunità dell'orvietano, gli 8 Comuni dell'orvietano devono e possono facilmente pretendere una fermata della bassa Umbria. Questo è necessario, perché con l'autostrada a Terni si arriva veloci, tra la bassa Umbria e l'alta Toscana, di fatto, c'è sempre stata una compenetrazione dal punto di vista infrastrutturale, ma anche economico; questo in attesa di avere una nostra rete ad alta velocità, o perlomeno avere delle reti a doppio binario.

Quindi il mio è un voto che poi certificherà il mio Capogruppo, però effettivamente mi premeva ringraziarvi per aver trattato nuovamente il tema dei trasporti. Non possiamo ancora una volta andare a Roma e dire "ni", "na"; chi sarà il prossimo Governo alla Regione Umbria deve dare risposte certe, perché è evidente che 70 anni di immobilismo stanno talmente gravando in senso negativo sull'economia che non ci possiamo permettere ulteriori ritardi. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Consigliere Brega, tocca a lei.

Eros BREGA (*Gruppo Partito Democratico*).

Grazie, Presidente. Giustamente, oggi è una giornata dedicata alle mozioni – alle emozioni, come diceva una canzone – dato che i Consigli sulle mozioni oramai sono



diventati... abbiamo altri atti, quindi cerchiamo di dare con molta umiltà un senso a queste mozioni. Per una volta sono d'accordo con il collega Nevi, sarebbe bello fermarci, togliere tutte queste mozioni e provare a fare qualcosa tutti insieme, Assessore, altrimenti rischiamo di fare i Consigli sulle emozioni o mozioni, almeno cerchiamo di farli anche fruttare questi Consigli sulle e/mozioni.

Detto questo, che condivido con il Consigliere Nevi questa cosa, però non condivido un'altra cosa importante. Sul problema del trasporto su ferro, credo che negli anni passati l'Umbria abbia fatto delle scelte importanti, come quella di fare le strade, forse abbiamo bucato anche troppo, diciamoci la verità, siamo ben collegati; forse oggi paghiamo la scelta di non aver fatto una programmazione qualche anno fa, dovevamo investire un pochino più sul ferro e magari bucare un pochino di meno per fare qualche strada in meno. Non me ne voglia il mio amico Silvano Rometti, ma credo che forse una riflessione su questa programmazione del ferro l'avremmo dovuta fare, quando anch'io ero Consigliere regionale, c'ero anch'io. Forse non abbiamo capito il momento, ci siamo lasciati andare per alcune opportunità che c'erano, importanti, però bisogna avere l'umiltà di riconoscerlo, abbiamo fatto una scelta verso un percorso e abbiamo tralasciato l'altra.

Oggi non possiamo pensare, al di là di chi governa, centrodestra, centrosinistra, grillini, che riusciamo a recuperare qualcosa che va programmato. Sicuramente una cosa oggi potremmo farla, Assessore: fare una programmazione vera, che ci consenta domani di portare a casa il risultato maggiore possibile, per gli umbri, al di là che essi siano ternani o di Perugia. Sicuramente la nostra regione oggi dice che, da Terni per andare a Roma, con il treno ci vogliono tra i 45 e i 60 minuti. Da Perugia è un'avventura, basti pensare che da Terni a Perugia con il treno è un'altra avventura. Diciamo che l'organizzazione infrastrutturale che oggi abbiamo in Umbria non è delle migliori, ma non è riconducibile, per essere obiettivi, ad oggi.

Non è che l'Assessore o la Presidente hanno la bacchetta magica su alcune scelte che, laddove fossero fatte anche oggi, comunque vedrebbero gli umbri o penalizzati o valorizzati non prima di tre, quattro o cinque anni, perché c'è un consolidamento rispetto a un progetto. Capisco che oggi c'è la campagna elettorale; dopo marzo, sicuramente, quello che oggi magari viene visto in una certa maniera, da aprile in poi – ci siamo abituati – riprenderà la giusta dimensione, perché è normale che oggi tutti siano diventati orvietani, nel momento in cui c'è il problema, giusto, di Orvieto; poco tempo fa, erano tutti spoletini, perché a Spoleto c'era la campagna elettorale; fra un po' diventeremo tutti...

Noi siamo una piccola regione, Assessore, di poco più di novecentomila abitanti. O riusciamo a tenerla insieme, o riusciamo a tenere insieme il territorio della mia amica Fernanda con il mio territorio, che è Terni, o riusciamo a rendere fruibile questa piccola regione... perché dobbiamo dire che, se non funziona il trasporto su ferro, non funziona l'aeroporto, che è un altro problema. Se prima o poi vorremo affrontare quel tema, quell'aeroporto potrà avere un senso, se noi riusciamo a metterlo al centro di un collegamento ferroviario importante, altrimenti quell'aeroporto avrà sempre mille problemi. Certo, fino a quando la Regione avrà la possibilità di sostenerlo, bene;



poi sappiamo che o lo mettiamo al centro di un progetto un pochino più ampio, o c'è il rischio che non funzioni.

Dunque, il mio invito è se ci possiamo fermare, provare a fare una mozione unica, che dia una fotografia reale di come stanno le cose e che ci possa portare ad avere un'idea, un'idea vera, che, per esempio, ci dica con molta franchezza se riteniamo importante fare questa famosa galleria tra Spoleto e Terni. Anche questo non lo diciamo, Assessore, ma quel raddoppio permetterebbe di guadagnare tanto e facciamo finta di non dirlo, non so perché, però è fondamentale quel raddoppio, ma non soltanto perché magari pensiamo... no, quello è fondamentale sia sul fatto della strada, sia sul fatto del ferro. Evitiamo la strada, ma almeno pensiamo a fare quel raddoppio sul ferro, perché è fondamentale per l'economia umbra, per evitare che un pezzo di Umbria venga escluso.

Se vogliamo aprire un dibattito serio sulle infrastrutture, Assessore, apriamolo. Chiedo ai colleghi dell'opposizione di fermarci e di costruire insieme qualcosa di vero, non caricando di responsabilità chi oggi si trova a gestire una situazione difficile, un po' per le elezioni e un po' perché oggi precipita, perché è normale, nel momento in cui i trasporti ferroviari divengono primari in Italia, l'Umbria, che ha investito su altro, oggi si trova a dover rincorrere. Alcune realtà sono messe male, storicamente, dunque dobbiamo cercare tutti insieme di lavorare per portare a casa il migliore risultato, che non si porta a casa con la strumentalizzazione politica, ma con la collaborazione, con il buon lavoro e l'impegno che oggi va riconosciuto all'Assessore Chianella, per cercare di trovare le giuste soluzioni.

Mettiamo insieme le priorità, poi cerchiamo di capire, secondo voi, secondo le varie proposte, secondo il confronto con il Governo, come diceva giustamente il Consigliere Nevi, poi chi ha il confronto ci può aiutare a capire che, innanzitutto, mentre noi pensiamo al progetto Umbria sulle infrastrutture – perché questo bisogna fare, pensare al progetto Umbria sulle infrastrutture, innanzitutto collegando Terni e Perugia con più dignità – cerchiamo di capire insieme quali possono essere quegli accorgimenti che consentirebbero agli umbri tutti, sia della provincia di Perugia che della provincia di Terni, di avere collegamenti sostanzialmente con il nord nel miglior modo possibile; secondo me, Perugia con Firenze e Terni con Roma.

Dunque, quali sono, in attesa del progetto Umbria sulle infrastrutture, le soluzioni? Confrontiamoci e vediamo quali sono. Può essere l'arretramento di uno o due treni su Perugia? Ben venga, ma non può essere quella la risposta al problema del progetto Umbria, è un pezzo, è una piccola cosa, perché è umiliante pensare che quella sia la soluzione. Poi, è utile che a Orte ce ne siano uno o due? Ben venga, ma non è la soluzione, è un pezzo.

Io vorrei avere la possibilità di riflettere e di ragionare sul progetto Umbria, su quello che interessa realmente gli umbri. Su questo sono disponibile, su questo vi chiedo un impegno, non vi carico di responsabilità che oggi voi non avete, però lavoriamo insieme, a step, per dire: questo è il modello per arrivare al progetto Umbria. Io sono disponibile a collaborare, vorrei capire qual è, lavoriamoci in fretta, perché gli umbri ce lo chiedono. Grazie.



PRESIDENTE. Grazie, Presidente Brega. La sua era una proposta per un lavoro condiviso, da proporre qui in Aula? Consigliere, mi scusi, la dobbiamo prendere come una proposta da condividere subito in Aula, se c'è l'accordo? Vedo già il Consigliere Liberati, che è pronto eventualmente a dire la sua, rispetto a quanto ci ha illustrato.

Andrea LIBERATI (*Presidente del Gruppo Movimento 5 stelle - Umbria*).

Grazie, Presidente. Io voglio dire che abbiamo rimesso in campo questa vecchia mozione, che presenta ovviamente anche dei caratteri sia pionieristici, per certi aspetti, che di obsolescenza, perché si proseguisse la discussione che è stata avviata con il Piano regionale dei trasporti e con gli errori che pure ci sono, dopo l'approvazione all'unanimità, a luglio 2017, su una pianificazione strategica e logistica, che va quindi a sovrapporsi un po' e talvolta anche a contrapporsi col Piano regionale dei trasporti, perché si proseguisse, dicevo, quella discussione.

Io non sono minimamente legato, quindi, alle idee contenute in questa mozione, non me la farei nemmeno bocciare perché, da una parte, ci sono stati Consiglieri che, bisogna dirlo, si sono sempre disinteressati del tema, non mi piace nemmeno leggere sui social che la Presidente non si interessi del tema dell'alta velocità, come scritto da un intervenuto nel dibattito social. No, è un tema fondamentale, invece, perché dobbiamo decidere se vogliamo restare col trattore tutta la vita – peraltro con i fondi del PSR che arrivano e non arrivano – oppure se vogliamo prendere il Boeing, se vogliamo allacciarci al resto d'Italia e d'Europa. Quindi stiamo parlando dello sviluppo delle nostre comunità e non è un tema che ha a che fare con la campagna elettorale, di cui qui non c'è traccia, perché sono mesi e anni che parliamo di questo, ma ha a che fare davvero con quello che sentiamo come necessità, vorrei dire quasi fisiologica, delle nostre comunità: un collegamento diretto per tutti, democratico, possibile, fattibile, sulla scorta di ciò che è già successo in altre regioni.

Quindi sto alle vostre parole, ai vostri desiderata, in questo senso; sicuramente è stato bello ascoltarsi, con chi c'è stato. Se vogliamo condividere un eventuale altro testo, proseguendo il lavoro di alcuni mesi fa, ci stiamo pienamente, come Gruppo politico Movimento 5 Stelle. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Quindi il Consigliere Liberati raccoglie l'invito del Consigliere Brega, e questo è di buon auspicio per una conclusione dei lavori d'Aula che possano approdare a una soluzione condivisa, che porti il contributo di tutti. Credo che, a questo punto, possiamo però ascoltare l'Assessore. Voleva intervenire anche il Consigliere Fiorini? Prima diamo la parola al Consigliere Fiorini, nel tempo residuo che le ha concesso il collega di Gruppo, cinque minuti. Prego, Consigliere Fiorini.

Emanuele FIORINI (*Gruppo Lega Nord Umbria - Salvini - Lega Umbria*).

Grazie, Presidente. Anche il mio collega è intervenuto, ma io sarò molto breve. Secondo me, stiamo facendo troppa confusione sui trasporti, sulle ferrovie, ma solo per varie posizioni in vista delle elezioni politiche, perché il problema reale della



nostra ferrovia è che è degli anni '30, nel senso che va ristrutturata, vanno fatti in alcuni tratti i doppi binari, per poi parlare, secondo me, delle varie situazioni, varie fermate, Frecciabianca, Frecciarossa e via discorrendo.

Ci tengo a puntualizzare una cosa. Anche il collega Leonelli, Segretario del PD, parla della fermata del Frecciarossa a Perugia; secondo me, è un'emerita cavolata perché neanche sa di cosa sta parlando. Per quale motivo? Ve lo spiego subito... Consigliere Squarta, è inutile che fai una fermata del Frecciarossa a Perugia e non hai nessun treno di collegamento, perché la ferrovia è degli anni '30. Poi, non si può parlare sempre di Perugia, bisogna anche mettere al centro della discussione – con questo apro una riflessione con i Consiglieri di Terni – il territorio ternano; sotto questo punto di vista, noi abbiamo dei collegamenti Terni-Roma e da Roma prendiamo il Frecciarossa, magari si potrebbe cercare di aumentare qualche tratta da Terni verso Roma, per poi prendere il Frecciarossa.

Detto questo, comunque, il Frecciarossa – poi l'Assessore smentirà quello che dico – come il Frecciabianca, è un treno a mercato; essendo un treno a mercato, dobbiamo garantire x posti, x persone che salgono quotidianamente sul treno. Da una stima che è stata fatta, ce ne vogliono circa 350, che noi non riusciremo mai, mai, ad avere. Di conseguenza, da uno stadio fatto, la Regione Umbria dovrà mettere circa 3 milioni di euro l'anno. E qui nasce un altro problema: dove prende 3 milioni di euro la Regione Umbria?

Non è solo il Frecciarossa, perché esiste anche Italo, dunque l'offerta era giusto farla sia per Trenitalia sia per Italo, ma a monte di tutto va fatto anche uno studio, che non è stato fatto, da quello che ho capito, e qui c'è un altro problema. Poi ho sentito dal Consigliere, nonché collega – questo dispiace – Raffaele Nevi, della fermata del Frecciarossa a Orte, un'altra emerita cavolata, perché comunque porta dei ritardi e crea dei problemi. Però analizzeremo.

Questa mattina arriva in Aula la mozione dei colleghi del Movimento 5 Stelle, Liberati e Carbonari, in cui propongono di inserire un Frecciabianca con fermate da Roma, alle sei e dieci, Terni, Spoleto, Foligno e via discorrendo. Da quello che leggo e che so, questo è il Tacito, se non erro; ma il Tacito, ci tengo a sottolinearlo qui in Aula, è un treno finanziato completamente dal Governo. Se il Tacito lo trasformiamo in Frecciabianca, diventa un treno a mercato, e ci ritroviamo con lo stesso problema, a mio avviso, del Frecciarossa con fermata a Perugia.

Detto tutto questo, ricordo che: uno, vanno sistemate seriamente le ferrovie umbre, prima di parlare di Frecciabianca, Frecciarossa, Frecciargento, qualsiasi tipo di Freccia; due, va fatto il doppio binario su alcune tratte, perché abbiamo diversi chilometri di ferrovia a unico binario, creando dei collegamenti, se ne può parlare, ma in un secondo momento. Poi ricordo una cosa: Trenitalia – come Lega Nord abbiamo fatto anche un'interrogazione – ha dato dei soldi per quanto riguarda i ritardi, li ha versati alla Regione Umbria; ma quei soldi, che dovevano essere investiti per sistemare le ferrovie, sono andati dappertutto tranne che sulla ferrovia, sono stati messi a bilancio generale, così ci rispose l'Assessore Chianella.



Ricordo poi, e qui forse mi arrabbio pure, che sono stati spesi 35 milioni di euro per la metropolitana di superficie tra Cesi e Terni; oltre al fatto che la metropolitana non è passata, non è passato più neanche il treno! 35 milioni è costata, 35 milioni! Questo è il costo della metropolitana di superficie. Poi mi risponde, non c'è problema, Assessore. Però la cosa più vergognosa è che neanche il treno è passato più da Cesi a Terni! Ma vi rendete conto? E voi parlate di Frecciarossa, Frecciabianca?

Qui, secondo me, innanzitutto c'è da fare una riflessione, collegare i neuroni e dire: okay, sistemiamo un attimo le ferrovie umbre e poi vediamo, perché non è possibile pensare di fare un Frecciarossa con fermata a Perugia, quando Terni non ha neanche il collegamento ferroviario Cesi-Terni! È un paradosso, è un paradosso; forse anche qualche altro Consigliere ternano dovrebbe intervenire.

Dal Consigliere Brega sento dire che sono state fatte delle scelte, abbiamo preferito puntare sulle strade e meno sulle ferrovie, ma io ricordo al Consigliere Brega e a tutti i colleghi che lo Stato ogni anno manda dei soldi per ristrutturare le ferrovie. Da quindici anni, quei soldi dove sono finiti? Non sono stati investiti per le ferrovie, per la Centrale Umbra, o quello che vi pare, non è stato investito nulla, voglio sapere dove sono finiti!

E poi riparlamo del Frecciarossa o del Frecciabianca. Secondo me, occorre andare in Commissione, chiamare le associazioni, chiamare anche qualche esperto delle infrastrutture e fare un progetto serio per la regione Umbria, perché veramente siamo scollegati dall'Italia! Grazie.

PRESIDENTE. A questo punto, dobbiamo capire se ci sarà un documento sostitutivo, un emendamento, o qualcosa che uscirà dalla concertazione dei vari Gruppi in Aula, o se il tema verrà riaffrontato in Commissione. Vedo il Consigliere Liberati, che mi suggerisce di riportare il tema in Commissione.

Ascoltiamo sicuramente L'Assessore Chianella, ma è dirimente sapere se prendiamo una strada o l'altra rispetto alla conclusione del tema.

Andrea LIBERATI (*Presidente del Gruppo Movimento 5 stelle - Umbria*).

Grazie, Presidente. Direi di andare in Commissione, però ascoltare ciò che dirà l'Assessore o la Presidente, se lo vorrà surrogare, tenendo sempre presente il tema della velocità: Terni, 30 minuti da Roma; Perugia, 30 minuti da Terni. Allora, a quel punto, varrebbe tutto, riusciremmo anche a dare un senso all'aeroporto. Grazie.

PRESIDENTE. Prego, Assessore Chianella.

Giuseppe CHIANELLA (*Assessore alle infrastrutture e lavori pubblici*).

Io ho sentito e sento tante cose, devo dire, per usare un eufemismo, "fantasiose", in questi ultimi tempi.

(Intervento del Consigliere Fiorini fuori microfono: "È la ferrovia che è fantasiosa")



No, no, adesso arrivo, non ti preoccupare.

A proposito del presunto storico “isolamento” dell’Umbria, che qualche volta nelle conferenze e nei convegni viene evocato, e del suo superamento dal punto di vista delle infrastrutture stradali, ricordo soprattutto la Quadrilatero, la riapertura della E 78, l’imminente completamento, per esempio, della Terni-Rieti, il finanziamento completo della Terni-Civitavecchia, confermato dall’Assessore alla Regione Lazio, in un convegno organizzato di recente dal Comune di Perugia e altri Enti, compresa la Regione.

In questo convegno, dopo il mio intervento, il Presidente della Provincia di Macerata ha esordito, dicendoci: ma l’Umbria è isolata? Io, quando passo di qua, verso l’Umbria, mi sembra di essere “in California”, in una realtà assolutamente diversa. È tutto soggettivo, il Presidente della Provincia di Macerata ha detto: quando passo in Umbria, mi sembra di essere in un altro mondo. Questo per dire che è tutto soggettivo, è tutto relativo. Su tutte queste cose che ascolto, soprattutto sul Frecciarossa, quindi sulla stazione Medioetruria, che è il tema della mozione, in discussione, io sono abituato, nei limiti del possibile, a tenere un profilo basso.

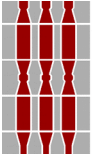
Su tutta la questione della FCU, abbiamo parlato, abbiamo detto; io credo che la Giunta regionale abbia scelto le cose giuste da fare. Per esempio, questo passaggio che abbiamo deciso, il trasferimento della cosiddetta concessione a RFI, è un altro importante passo che noi faremo, che stiamo facendo, rispetto, per esempio, all’aver intercettato risorse importanti sulla FCU.

I lavori si stanno effettuando nella tratta Umbertide-Città di Castello, tra l’altro con una qualità eccelsa di queste opere, direi; proprio ieri sera abbiamo consegnato, l’azienda, non noi, ovviamente, ma l’azienda Umbria Mobilità ha consegnato il cantiere della Ponte San Giovanni-Sant’Anna, è stato firmato il contratto circa due settimane fa e ieri sera, tecnicamente – è un passaggio fondamentale – è stato consegnato questo cantiere. Quindi, ormai si darà il via a questi lavori.

Se calcoliamo le risorse appostate sulla FCU, risorse in alcuni casi ferme da tempo, in altri casi intercettate da questa Giunta regionale, sono cospicue e assolutamente importanti e, ovviamente, ci fanno essere “ottimisti”.

Ma andiamo sul Frecciarossa. Io ho ascoltato diversi interventi. L’operazione Basilicata non è di 3 milioni, ma è di 4 milioni, questi sono dati che ci provengono da Ferrovie dello Stato, direttamente da Ferrovie dello Stato; 4 milioni di euro per il trasporto di poco più di 100 persone al giorno. L’operazione Mediopadana oggi conta – sono dati del 2016, da verificare alla fine del 2017, ed è in costante crescita – 2 mila passeggeri il giorno, che è un’altra cosa.

È stato svolto un lavoro, a suo tempo, da una Commissione mista, mista perché c’erano dirigenti e tecnici delle Regioni, ovviamente amministratori, rappresentanti delle Università di Perugia, Firenze e Siena, e anche tecnici di RFI e Ferrovie dello Stato; hanno licenziato questo progetto ritenendo sicuramente interessante l’individuazione di un sito, di un luogo dove sperimentare la stessa cosa che è stata fatta nella Mediopadana. Perché la Medioetruria e il luogo intorno alla Val di Chiana? Perché tecnicamente solo un sito centrale tra Roma e Firenze poteva essere oggetto di



valutazioni rispetto alla realizzazione di questa stazione dell'alta velocità, quindi è lì, non può essere da altre parti.

Ci sono poi state iniziative sulle quali, onestamente, mi permetto di dire che personalmente ho grandissimi dubbi, cioè fermate di Frecciarossa nei luoghi più disparati, che avrebbero non solo costi, ma "scompenserebbero" l'organizzazione delle tracce che oggi sono sull'alta velocità. Oggi l'alta velocità è satura, Roma-Milano è satura, quindi le uniche esperienze che potremmo fare sono solo gli arretramenti, che non incidono sulle tracce programmate.

(Intervento fuori microfono della Presidente Marini: "Già piene")

Esatto. Questo arretramento del Frecciarossa da Arezzo a Perugia è l'unica cosa praticabile, è l'unica cosa tecnicamente praticabile, non lo dico io, ma gli esperti, gli esperti delle ferrovie.

Io leggo nella mozione – senza voler minimamente... io ho rispetto per tutti – che una delle ipotesi che si vorrebbero transitare, nelle premesse, è l'ipotesi di un Frecciarossa che parte alle sei e dieci da Roma, esce a Orte. L'alta velocità è stata concepita per le grandi aree urbane, per i grandi insediamenti, per le aree metropolitane, quindi per Roma, Firenze, Milano, Bologna, Napoli, Torino, queste sono le realtà per cui è stata concepita, costruita e realizzata l'alta velocità. Altre soluzioni, ripeto, non esistono, dal punto di vista tecnico e anche dal punto di vista economico, direi. La Basilicata ha fatto questa operazione, abbiamo il massimo rispetto, 4 milioni sono una cosa, onestamente...

Io sono disposto a valutare tutte le diverse soluzioni, come dicevano i diversi Consiglieri, ho sentito tutti gli interventi, li ho ascoltati sostanzialmente tutti, però a valutare le cose possibili, non le cose campate in aria. Non dico che queste iniziative che sono state fatte abbiano il sapore elettorale, siccome siamo a tre o quattro mesi dalla scadenza elettorale, ma ci sta anche quello. Io capisco le necessità di ognuno di noi, che appartiene a un Gruppo politico, di fare in alcuni casi sensazione o scoop, rispetto a tutta una serie di questioni.

Non credo che la presenza di "personaggi politici" – mi riferisco al passaggio del Consigliere Nevi, che ha parlato della Boschi, se non sbaglio – possa incidere perché, se questo era, probabilmente alcune decisioni erano state già assunte in favore di quella realtà territoriale rappresentata dalla città di Arezzo, ma questo non è accaduto, quindi così non è.

(Intervento del Consigliere Nevi fuori microfono: "Arezzo ha tre coppie di Frecciarossa")

Due coppie. Credo che, quando si parla di servizi che incidono sulla vita dei cittadini e sull'economia, dobbiamo fare riferimento alle cose possibili, come dicevo. Le cose possibili al momento sono queste. Io direi che, nel momento in cui avremo elementi per poterle valutare in maniera approfondita, le valuteremo tranquillamente, questo è ormai noto. Quello che si è dato come "compito" la Giunta, rispetto alla questione,



nasce dalla primavera scorsa, poi ci sono state tutta una serie di vicissitudini interne anche a Ferrovie dello Stato, sono cambiati amministratori delegati con cui avevamo avuto interlocuzioni, anche in seguito alla mozione a suo tempo licenziata dal Consiglio regionale. Abbiamo ripreso questa interlocuzione, ci aspettiamo risposte ed elementi che ci mettano in condizioni di decidere; però che la mozione preveda, sostanzialmente, l'eliminazione nel Piano regionale dei trasporti della stazione Medioetruria, su questo siamo assolutamente contrari perché, nell'orizzonte più generale, è l'elemento che probabilmente potrà dare una soluzione all'avere l'alta velocità a disposizione della regione dell'Umbria.

PRESIDENTE. A questo punto, siamo tutti d'accordo sul fatto che la mozione torni in Commissione, per cercare di condividere un documento che trovi le posizioni di tutti i Gruppi, per riportarlo in Aula, una volta trovata la quadra.

(Rimane così stabilito)

Io direi, a questo punto, di chiudere per la pausa del pranzo, va bene?
Sospendiamo per la pausa pranzo.

La seduta è sospesa alle ore 13.40 e riprende alle ore 15.17.

- Presidenza del Presidente Porzi -

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la seduta e chiedo la verifica del numero legale.

(Si procede alla verifica del numero legale).

Ho riaperto la seduta, con qualche minuto di ritardo rispetto a quello che ci eravamo detti, quindi ho chiesto la verifica del numero legale. Al momento, ho 8 presenti in Aula, per cui dichiaro chiusa la seduta di oggi.

La seduta termina alle ore 15.18.