Regione Umbria - Assemblea legislativa

CONSIGLIO REGIONALE (1): CENTROSINISTRA E CENTRODESTRA APPROVANO MOZIONI IN FAVORE DELLA TRASFORMAZIONE DELLA E45 – CONTRARI IDV, PRC, CU E LEGA NORD

28 Gennaio 2014
In sintesi

L'Assemblea legislativa ha approvato a maggioranza con i 22 voti di Pd, Psi, Udc, FI, Fd'I e Ncd e i 5 no di Idv, Lega nord, Cu, Prc la mozione presentata da Locchi e Smacchi (Pd) sulla trasformazione in autostrada della E45. Voto positivo (23 sì e 5 no – Lega, Cu, Prc, Idv) anche sul documento, sullo stesso argomento, firmato dai capigruppo di FI, Ncd, Udc e Fd'I. I due documenti vedono con favore la nascita della autostrada sul tracciato esistente, mettendo però in evidenza la necessità di esentare i cittadini umbri dal pagamento del pedaggio. Respinta invece la mozione che chiedeva alla Giunta di schierarsi contro il progetto di trasformazione dell'asse viario, firmata da Dottorini (Idv): 22 no da Pd, Psi, Udc, FI, Fd'I e Ncd, 4 sì Idv, Cu, Prc e 1 astenuto, Lega nord. E quella presentata da Cirignoni (Lega nord): 24 no, 3 sì (Lega e Idv), 2 astenuti (Cu e Prc). Entrambi gli atti mettevano in evidenza la conseguenze negative della trasformazione in autostrada, chiedendo in alternativa interventi di manutenzione e messa in sicurezza della superstrada.

(Acs) Perugia, 28 gennaio 2014 – L'Assemblea legislativa ha approvato a maggioranza con i 22 voti di Pd, Psi, Udc, FI, Fd'I e Ncd e i 5 no di Idv, Lega nord, Cu, Prc la mozione presentata da **Renato Locchi** e **Andrea Smacchi** (Pd) sulla trasformazione in autostrada della E45. Voto positivo (23 sì e 5 no– Lega, Cu, Prc, Idv) anche sul documento, incentrato sullo stesso argomento, firmato dai capigruppo dell'opposizione **Raffaele Nevi**, **Massimo Mantovani**, **Sandra Monacelli** e **Franco Zaffini** (FI, Ncd, Udc e Fd'I). I due documenti vedono con favore la nascita della autostrada sul tracciato della superstrada esistente, mettendo però in evidenza la necessità di esentare i cittadini umbri dal pagamento del pedaggio.
È stata invece respinta la mozione che chiedeva alla Giunta di schierarsi contro il progetto di trasformazione dell'asse viario, firmata da **Oliviero Dottorini** (Idv) - 22 no da Pd, Psi, Udc, FI, Fd'I e Ncd, 4 sì Idv, Cu, Prc e 1 astenuto, Lega nord. E quella presentata da **GianlucaCirignoni** (Lega nord): 24 no, 3 sì (Lega e Idv), 2 astenuti (Cu e Prc). Entrambi gli atti mettevano in evidenza la conseguenze negative della trasformazione in autostrada, chiedendo in alternativa interventi di manutenzione e messa in sicurezza della superstrada.

LE RELAZIONI

ANDREA SMACCHI (Pd) ha illustrato in Aula la mozione, firmata insieme al capogruppo Renato Locchi, incentrata sulla "VERIFICA DELLE MODALITÀ E DEI TEMPI PREVISTI PER LA MESSA IN SICUREZZA E PER LA TRASFORMAZIONE IN AUTOSTRADA DELLA STRADA DI GRANDE COMUNICAZIONE E45". L'atto chiede al "Consiglio di verificare le effettive modalità e le tempistiche con cui Anas e Governo intendono procedere all'adeguamento della E 45 e alla sua trasformazione in autostrada. Va esclusa fin da ora con le controparti pubbliche e private qualsiasi tipo di pedaggio ai residenti dell'Umbria e si deve tornare a considerare come priorità assoluta il completamento della Perugia-Ancona nonché il complessivo rifinanziamento del nodo di Perugia. L'assessore Rometti e la Giunta dovranno riferire all'Assemblea l'esito degli eventuali colloqui che si avranno in merito con il Governo". Il consigliere regionale ha ricostruito le tappe storiche che hanno portato all'odierno percorso della superstrada che collega Ravenna a Orte: "Una carreggiata a quattro corsie il cui tracciato che in alcuni tratti ha sostituito integralmente quello storico della strada statale 3 bis Tiberina (che collegava Narni con Bagno di Romagna) inizia a Terni e si prolunga fino alla Romagna per complessivi 250 chilometri, qualificandosi come la superstrada più lunga d'Italia. Questa mozione – ha aggiunto Smacchi - prende spunto dalla decisione del Governo, che con delibera del comitato interministeriale per la programmazione economica CIPE dell'8 novembre 2013, ha deciso di potenziare la E 45 trasformandola in un nuovo tratto autostradale denominato Orte-Mestre. Entro l'8 febbraio, con la firma del presidente del Consiglio, inizierà l'eventuale iter esecutivo. La finalità di questo progetto è quella di rispondere ai nuovi standard di sicurezza stradale e alla realizzazione ex novo dell'itinerario denominato 'E 55 nuova Romea', si tratta di un investimento complessivo stimato in circa 8–9 miliardi di euro, gran parte dei quali provenienti da investimenti privati, attraverso project financing, da scontare con la concessione del pedaggio autostradale. Si prevede un periodo di costruzione che dovrebbe terminare intorno al 2021, con la trasformazione nel tratto umbro della E 45, in autostrada. È intenzione del Governo realizzare un adeguamento del collegamento con caratteristiche di strada di tipo A per 281 chilometri e di tipo B per 115 chilometri, nonché prevedere un collegamento a pedaggio con l'esazione senza interruzione del flusso veicolare, ossia privo di caselli. Dobbiamo considerare indispensabile una non rinviabile manutenzione immediata dell'attuale sede stradale della E 45. Per il 2013 l'Anas ha stanziato una somma insufficiente per questa manutenzione, ossia circa 5,5 milioni di euro che è pari a circa 40 mila euro per chilometro, una cifra risibile". Smacchi ha infine ricordato che "il nodo di Perugia rappresenta un elemento cruciale per la viabilità della E 45, la quale proprio su quel punto incontra la più complessa strozzatura viaria del suo percorso" e che "rimangono ancora non ultimati, seppur con una copertura finanziaria certa, i lavori di completamento della Perugia Ancona, che hanno avuto inizio circa tre decenni fa, in particolare sono completamente fermi i lavori relativi al tratto Pianello Valfabbrica di competenza Quadrilatero e i lavori relativi al tratto Valfabbrica Casa Castalda, di competenza Anas, a causa della grave situazione in cui versano le due aziende, Impresa e Carena. Su questo chiamo all'assessore Rometti uno sforzo per evitare di trasformare la Perugia Ancona in una nuova Salerno – Reggio Calabria".

OLIVIERO DOTTORINI (Idv) ha presentato la mozione “CONTRARIETÀ DELLA REGIONE UMBRIA AL PROGETTO DI TRASFORMAZIONE IN AUTOSTRADA DELLA STRADA DI GRANDE COMUNICAZIONE E45”, mettendo in evidenza che “si torna a discutere di un progetto che in molti, e noi fra questi, speravamo potesse essersi perso nel novero degli annunci che riempiono le campagne elettorali oltre ai ricordi di ubriacature sviluppiste del tempo in cui si poteva gettare anche qualche miliardo dalla finestra. Si tratta di scelte politiche che sono in grado di attivare solo propaganda e infiltrazioni malavitose, con una visione dello sviluppo che appartiene ormai al passato. La verità è che rifugiarsi nella retorica delle grandi opere è un errore che l’Umbria non può permettersi di fare. Sarebbe doveroso poter valutare di ogni opera il rapporto costi /benefici e l’impatto economico, sociale, ambientale magari prendendo in esame anche le possibili alternative che come nel caso della trasformazione in autostrada Orte-Mestre esistono e hanno elementi di razionalità e di convenienza. Noi riteniamo che al di là della necessità di ammodernamento delle arterie esistenti e della messa in sicurezza della E 45, la nostra regione abbia bisogno di collegamenti su rotaia e di infrastrutture moderne, trasformare il Cuore verde d’Italia in un luogo di attraversamento per mezzi pesanti sarebbe un errore grossolano che pagheremmo molto caro. Il progetto di trasformazione in autostrada della E 45, promosso dalla cordata di privati, fa capo a Vito Bonsignore e non differisce molto da quello che discutemmo sette anni fa in un’analoga sessione del Consiglio regionale: allora, nel 2006, Forza Italia, Alleanza nazionale, Udc, insieme a Ds, Margherita e altri votarono compatti per la trasformazione in autostrada. Oggi il progetto sembra essere in una fase più avanzata e anche il fronte dei contrari fortunatamente si sta allargando. Si tratta di un’opera, 139 chilometri di ponti e viadotti 64 chilometri di gallerie, 20 cavalcavia, 83 svincoli, un cantiere ogni 18 chilometri, 2 milioni di metri cubi di nuovi scavi, il tutto per un costo totale di circa 10 miliardi di euro, finanziati per poco meno di 2 miliardi di euro grazie alla defiscalizzazione garantita dallo Stato, per il resto interamente messa a disposizione da soggetti priva. Ovviamente il privato, soprattutto questo tipo di privato, non è abituato a fare beneficenza e rientrerà del suo finanziamento attraverso il pedaggio. È possibile che non ci siano caselli, ma sempre di pedaggio si tratta. Dire 'viva l’autostrada ma senza pedaggio per i residenti' è un ossimoro, significa solo buttare fumo sugli occhi dei cittadini, facendo credere che a pagare quell’opera saranno solo gli automobilisti di altre regioni. Invece a pagarla saremo tutti noi, sicuramente i pendolari che ogni giorno sono costretti a recarsi al lavoro nel capoluogo regionale. Qualcuno ha coltivato l’illusione di far rientrare il progetto del nodo di Perugia, distruggiamo l’Umbria, almeno risolviamo il problema annoso della viabilità del capoluogo regionale, e invece no, neppure questo. Mentre invece il nodo di Perugia è stato ufficialmente escluso dal progetto di trasformazione in autostrada della Orte-Mestre. Nessuna reale necessità giustifica questo scellerato progetto: i dati ufficiali del ministero delle infrastrutture, dicono che oltre la metà delle merci che partono dall’Umbria non va oltre i nostri confini regionali, del restante 49,5 per cento il 10,5 per cento è diretto nel Lazio, il 10 per cento in Toscana, l’8,5 per cento nelle Marche e il 6 per cento in Emilia Romagna, dal che si evince che l’85 per cento delle merci che partono dall’Umbria non va oltre i confini della nostra regione o delle regioni a noi limitrofe. Solo l’1,12 per cento della movimentazione è diretta all’estero, in Veneto non va che il 2,3 per cento delle nostre produzioni materiali. E’ necessario che l’Umbria ritiri il proprio consenso a un’opera disastrosa che non aveva alcun senso dieci anni fa ma che oggi in questo contesto economico assume i connotati di un’assurdità colossale la devastazione ambientale e il pedaggio saranno l’unico risultato concreto di cui potranno godere gli umbri rimaniamo dell’idea che dare il via a un’opera faraonica che si protrarrebbe per decenni gioverà forse alla soddisfazione degli appetiti di qualche gruppo spregiudicato imprenditoriale, questo dobbiamo tentare di impedirlo con tutti gli strumenti democratici a nostra disposizione e ci auguriamo che questo Consiglio abbia un sussulto di buonsenso razionalità e libertà”.

RAFFAELE NEVI (FI), a nome dei gruppi di Forza Italia, Fratelli d'Italia, Ncd, Udc e ha illustrato l'atto relativo alla “ADOZIONE DI INTERVENTI DA PARTE DELLA GIUNTA REGIONALE PERCHÉ VENGA SCONGIURATO CHE GLI UTENTI UMBRI DEBBANO PAGARE IL PEDAGGIO NEL TRATTO REGIONALE DELLA FUTURA AUTOSTRADA E45”. “La nostra mozione – ha spiegato – chiede alla Giunta regionale di stilare entro breve tempo una proposta di organizzazione delle uscite e delle entrate dall’autostrada, attraverso il famoso sistema a basso costo, multilane free flow, da sottoporre al ministero dei trasporti. Vorremmo scongiurare, proprio perché la pensiamo all’opposto rispetto al consigliere Dottorini, che vi siano interi territori che hanno difficoltà ad accedere all’autostrada e viceversa, proprio perché pensiamo che l’autostrada sia uno strumento che porta ricchezza, sviluppo, soprattutto turistico, nella nostra regione e nei territori straordinari della nostra regione. Pensiamo che la Giunta regionale debba operare per fare in modo che, com’è stato scritto nella delibera, non vi sia il pedaggio per gli umbri, o comunque che vi siano le più ampie agevolazioni possibili, specialmente per chi utilizzerà l’arteria per recarsi al lavoro. Vorremmo che fosse inserita questa questione dei caselli, delle entrate e delle uscite, perché penso che la Regione debba essere protagonista di una proposta da sottoporre al Ministero, magari anche attraverso qualche forma di cofinanziamento, anche attraverso il coinvolgimento delle fondazioni bancarie, degli enti locali, di imprenditori privati, affinché questa sia una grande opportunità non solo per alcuni territori, ma per tutta la nostra regione”.

GIANLUCA CIRIGNONI (Lega Nord) ha presentato la mozione sulla “CONTRARIETÀ DELLA REGIONE UMBRIA ALLA TRASFORMAZIONE IN AUTOSTRADA DELLA STRADA DI GRANDE COMUNICAZIONE E45 E SULL'UTILIZZAZIONE DEL TRAFORO DELLA GUINZA IN ALTERNATIVA AL COMPLETAMENTO DEL TRATTO UMBRO DELLA STRADA DI GRANDE COMUNICAZIONE E78”. “La E 45, strada di grande comunicazioni Orte Ravenna è un patrimonio per l’Umbria – ha osservato Cirignoni - è la strada che ha aperto la porta verso il nord per la nostra regione, togliendola dal suo isolamento, anche verso il sud, verso Roma. E’ la spina dorsale della viabilità del nostro territorio. È un nostro patrimonio e credo che come tale debba essere difeso nella sua pubblicità e nella sua gratuità. Certo, questa infrastruttura ha sicuramente delle problematiche molto rilevanti. Nel corso di questa legislatura sono andato quattro volte alla Procura della Repubblica di Forlì, Cesena e Perugia per denunciare il cattivo stato di manutenzione della strada. Ci sono stati interventi di sistemazione inefficaci: sul tratto che va a San Giustino fino a Pieve Santo Stefano, sono stati spesi 20 milioni di euro. Lavori consegnati a luglio e già a settembre su uno dei viadotti si era aperta una voragine. Evento che mi ha portato a fare una denuncia alla Procura della Repubblica proprio per attentato alla sicurezza dei trasporti. C'è evidentemente qualcosa di poco chiaro su questi appalti, tanto che come consigliere regionale ho fatto richiesta di accesso agli atti e mi è stata negata. A noi questo progetto di trasformazione in autostrada della E 45 sembra un regalo di qualche amico politico ai cementieri, che non va a vantaggio degli umbri. L'esenzione dal pagamento del pedaggio per gli umbri è solo una favola. Il cantiere avrà un impatto devastante e cantierizzeremmo l’Umbria per i prossimi due secoli. E anche se realizzassimo l'autostrada questo comporterebbe la sua perdita di funzione di spina dorsale per la viabilità regionale e un appesantimento delle strade secondarie, che sono inadeguate. Proponiamo di seguire l'esempio della Firenze-Pisa-Livorno, che negli anni duemila passò da Anas alla

gestione della Regione Toscana e delle province di Firenze, Pisa e Livorno in consorzio, ora la strada è molto migliorata, la manutenzione funziona e i toscani possono percorrerla in sicurezza e gratuitamente. Invece, a proposito di incompiute, vorrei ricordare la E 78, un'opera faraonica che sono oltre trent'anni che giace nei cassetti. La galleria della Guinza, finita al novanta per cento e costata quasi 300 milioni di euro giace abbandonata da più di un decenni. Il presidente delle Marche, Spacca, propose di utilizzare le opere che sono state portate a termine e la galleria della Guinza potrebbe unire le strade statali 3 e 73 bis, trasformandosi con poca spesa un grandissimo volano di sviluppo l'entroterra pesarese e per l'Alto Tevere. La mozione della Lega chiede di: impegnare la Giunta a esprimere contrarietà alla realizzazione del progetto di trasformazione in autostrada della cosiddetta E 45, Orte-Ravenna, attivandosi per contrastare il pedaggiamento qualora la trasformazione andasse a termine. Ad attivarsi con ministero e Anas per risolvere i problemi legati alla manutenzione; a valutare, con le Regioni Emilia e Toscana, la presa in carico della superstrada Orte-Ravenna; ad attivare un tavolo tecnico per realizzare il collegamento con la viabilità statale ordinaria della galleria della Guinza".

IL DIBATTITO

PAOLO BRUTTI (Idv): "MI RITROVO COMPLETAMENTE NELLA MOZIONE DI DOTTORINI. È CHIARO CHE SIAMO DI FRONTE AD UNA 'BUFALA' GIGANTESCA E PERICOLOSA. Si tratta di un incubo che pensavamo di aver chiuso per sempre in un cassetto, ma che invece è riemerso. Quest'Aula deve chiedersi se quest'opera è stata concepita in modo positivo o astruso. Il progetto risale ad una decina di anni fa che fu presto accantonato, fino a quando non lo tirò fuori di nuovo la ex presidente della Regione, Maria Rita Lorenzetti, che, puntando alla realizzazione del progetto della 'Quadrilatero', li mise entrambi sul tavolo, poi quando capì che quello della Quadrilatero stava andando in porto, puntò anche su questo della E45. All'epoca il costo di quello relativo alla E45 era di otto miliardi di euro, oggi arriva a 10. Quando nel 2005 si discuteva di project financing si prevedeva un intervento dello Stato del 50-55 per cento, coprendo l'altra metà con il pedaggiamento. Ma lo Stato allora non aveva le risorse necessarie e non se ne fece nulla. Quel progetto conteneva anche il Nodo di Perugia. Oggi il Gruppo Bonsignore si dice pronto a portare a compimento il progetto completo della trasformazione in autostrada della E45 chiedendo però allo Stato vantaggi fiscali e 50 anni di concessione per l'infrastruttura, oltre all'esenzione per 25 anni da determinate imposte. Facendo due calcoli, in questo modo lo Stato erogherebbe o non incasserebbe tasse pari a dieci miliardi di euro. Per raggiungere gli introiti preventivati dal pedaggiamento, se i mezzi leggeri, che rappresentano il 60 per cento, verranno sostanzialmente esentati, ci vorranno 50mila mezzi pesanti a fronte degli attuali 4mila 500. Come si può ben capire si potrebbe ottenere, con metà tempo, e sarebbe la cosa più logica, la messa in sicurezza dell'infrastruttura, realizzando la corsia di emergenza e mettendo mano su altre opere infrastrutturali non più rinviabili".

ORFEO GORACCI (Cu): "IL 'CUORE VERDE D'ITALIA' SPACCATO DA UNA CONTINUA PRESENZA DI MEZZI CHE ANDREBBERO A DISTRUGGERE IL CONCETTO DELLA QUALITÀ DELLA VITA. La E45 rappresenta la vera spina dorsale della viabilità regionale e nonostante tutte le sue problematicità, avendo comunque 4 corsie, viene invidiata da altri territori di questa regione a partire da quello eugubino. Non sono contrario alla trasformazione della E45 in autostrada soltanto per il pedaggiamento, ma perché in una regione come la nostra non è possibile ipotizzare 140 chilometri di percorso con il passaggio di 25-30 mila auto al giorno. Il 'Cuore verde d'Italia' verrebbe spaccato da una continua e costante presenza di mezzi che andrebbero a distruggere il concetto della qualità della vita. Alla fine ci guadagnerebbero soltanto alcuni imprenditori, senza alcun beneficio per i cittadini. Prendo tuttavia atto che, come avviene a livello nazionale, anche qui ci sono esponenti di centrodestra e centrosinistra che apparentemente litigano, ma poi si trovano con molta probabilità d'accordo su alcune scelte come questa o su l'altra relativa alla chiusura del ciclo dei rifiuti. Invito tutti a riflettere bene prima di prendere certe decisioni che necessitano di maggiori ed ulteriori approfondimenti. La Giunta regionale che solitamente è chiamata ad esprimere il proprio parere al Cipe e al Ministero dovrebbe maggiormente coinvolgere questa Assemblea, oltre alle realtà territoriali coinvolte. Il mio punto di vista è bene rappresentato dalla mozione del consigliere Dottorini".

ANDREA LIGNANI MARCHESANI (FD'I): "VOTO FAVOREVOLE ALLE MOZIONI CHE CONTEMPLANO L'UNICA STRADA POSSIBILE, QUELLA DELLA TRASFORMAZIONE DELLA E 45 IN AUTOSTRADA. Nel Dap si parla di discontinuità intelligente, il che equivale a dire prendersi ciascuno le proprie responsabilità. Invece per alcuni la E45 è diventata una questione ideologica, che esprime un no preventivo senza voler ragionare su possibilità di sviluppo. Le grandi opere sono impossibili solo col denaro pubblico ed è evidente che il privato vuole un ritorno, ma questo c'è anche per altri. Le imprese umbre sono al limite del comatoso e la fame di infrastrutture è la prima richiesta che viene dalle associazioni di categoria. La manutenzione stradale è a livello di mulattiera e con la certezza di realizzazione dell'opera forse le imprese decideranno di non chiudere, cercando di andare avanti. Inoltre non credo che ci sarà un appesantimento e verrà meno la sostenibilità ambientale, perché col pedaggio molti sceglieranno di andare altrove. Sul pedaggio penso che un'Umbria che riparte potrà permettersi di pagarlo, purché non sia indiscriminato ma, ad esempio, con un bollino a basso costo. Ci vuole il coraggio di fare scelte poco popolari se si vuol vedere un risultato finale importante".

RENATO LOCCHI (PD): "La nostra è una mozione di 'messa a punto' di una situazione che si è originata dalle dichiarazioni del sottosegretario Girlanda quando, dopo le decisioni del Cipe che sbloccavano i lavori, ha usato l'aggettivo 'storico'. Esse sono successive alle scelte che quest'Aula ha già fatto nel 2009, che con la nostra mozione non saranno disattese. Riteniamo anche che gli umbri debbano essere esentati dal pedaggio e sollecitiamo la Giunta ad essere attenta sul quadro manutentivo, che va chiarito prima. Resta fondamentale la questione del Nodo di Perugia, che è connessa alla trasformazione della E 45. Se ne farà carico chi la costruisce oppure lo Stato. Non è pensabile arrivare viaggiando velocemente per andare ad incastrarsi fra Deruta e Lidarno".

MASSIMO MANTOVANI (Ncd): "MODELLO AUTOSRADA-AEROPORTO-ALTA VELOCITÀ STRUMENTO IMPRESCINDIBILE PER IL FUTURO DEL TERRITORIO REGIONALE. Nella passata legislatura regionale, quando l'Umbria aderì alla legge Obiettivo, si parlò di modello di sviluppo, allora come oggi, dobbiamo decidere quale modello di sviluppo scegliere. E oggi, con la crisi cambia in peggio l'impianto socio-economico dobbiamo aderire con maggior forza di allora agli interventi di qualificazione infrastrutturale che vedono nel modello autostrada-aeroporto-alta velocità ferroviaria, nonché quello diretto Foligno-Falconara, uno strumento imprescindibile per il futuro del territorio

regionale. Anche alla qualità delle infrastrutture spetta il compito di 'aiutarci' ad uscire dalla crisi, perché senza buone vie di comunicazione non si attirano flussi turistici consistenti né investimenti. Il nostro voto favorevole andrà quindi alle mozioni che indicano questo obiettivo. Occorre poi un sano realismo: la E 45 esiste, ed è già frequentatissima dai camion per i costi minori derivanti al traffico commerciale dall'assenza di pedaggio. Se non si interviene, autostrada o no, si chiude; inoltre con la trasformazione in autostrada aumenterebbero forse le automobili, ma diminuirebbero di sicuro i camion. L'intervento sulla E 45-autostrada andrebbe inoltre a sanare altri errori o problemi irrisolti del passato: Nodo di Perugia, Minimetro. Per quanto riguarda la questione del pedaggio ricordo che, a suo tempo, il Ministero dell'epoca garantì che da questo punto di vista l'onere a carico dei cittadini umbri sarebbe stato estremamente molto limitato. E' una questione da riprendere in mano e da seguire con attenzione, perché è un argomento assolutamente di carattere principale. Infine ritengo che un rafforzamento e uno sviluppo del trasporto pubblico regionale potrebbe sicuramente attenuare questo problema".

SANDRA MONACELLI (UDC): "LA REGIONE UMBRIA CON LA CRISI ECONOMICA DI CUI SOFFRE NON PUÒ CONTINUARE A DIRE 'NO' A PROGETTI COME QUELLO RIGUARDANTE LA E 45, con posizioni radicali che adombrano sospetti e intrighi. Il progetto stima un investimento di 9 miliardi, e dire che ciò rappresenta il 'male' e che è meglio, magari, investire sulla ferrovia. Tutto ciò è una manifestazione di 'benaltrismo' e un sintomo di inadeguatezza a risolvere realmente i problemi. Le condizioni attuali della E45, per il dissesto pesante del manto stradale è inadeguata e inidonea, anche da un punto di vista della sicurezza, e l'apice dei problemi si raggiunge nel Nodo di Perugia che rende il Capoluogo di regione irraggiungibile in alcune ore del giorno. E questa situazione infrastrutturale, insieme ad esempio a quella della Perugia-Ancona, è da troppo tempo sulla tabella di marcia della Pubblica Amministrazione, in modo particolare di quella regionale, senza mai individuare la strada con la scritta 'fine'. L'Udc dice quindi sì ai progetti di investimento, ma 'no' a una delega in bianco, sia sulla qualità degli interventi, sia sui tempi che sulla gratuità del pedaggio per i residenti umbri, o sulla questione riguardante un'analisi precisa della valenza economica dell'intervento, come pure una chiara piattaforma delle entrate e delle uscite. Sì alla mozione di Smacchi e Locchi, oltre che su quella di cui sono cofirmataria".

ROCCO VALENTINO (Forza Italia): "SONO GRATO AI GOVERNI BERLUSCONI CHE IN QUESTI ANNI HANNO LANCIATO LA LEGGE OBIETTIVO, CON LA QUALE SONO INIZIATE GRANDI OPERE PER L'ITALIA, e mi riferisco in particolar modo alla Salerno-Reggio Calabria. Giusto questa mattina i giornali nazionali e il Giornale di Milano parlano di un'opera importante fatta per l'Italia, che non è costata un euro ai cittadini italiani, e mi riferisco alla autostrada BreBeMi, che collega Brescia a Milano. I lavori finiranno nel 2014, gli operai stanno asfaltando gli ultimi chilometri, quest'opera ha fatto lavorare tremila persone, è tutta privata, è costata 1 miliardo 300 milioni di euro e porterà un incremento di pil di 389 milioni all'anno, tutta finanziata da privati, quindi non vedo tutti questi imprenditori disonesti. Questa della trasformazione in autostrada è una opportunità per rilanciare le imprese umbre e l'intera economia umbra. L'Umbria è tagliata fuori da tutte le vie di comunicazione e l'economia italiana si basa sul trasporto su gomma, con gli autotreni che viaggiano dalla mattina alla sera creando un grosso traffico in tutta Italia, quindi la E 45 è importantissima per l'Umbria. Così come l'aeroporto, per il quale è arrivata l'ora di chiedersi che cosa vogliamo fare, e la stazione dell'alta velocità ferroviaria. È arrivato il momento buono di fare della E 45 un fiore all'occhiello per l'Umbria, per rilanciare l'economia, anche se ci sarà da pagare un pedaggio. È finito il momento di fare parole ed è ora di fare i fatti e questo è il momento essenziale per l'economia umbra per cercare di rilanciarsi".

SILVANO ROMETTI (assessore): "nel campo delle infrastrutture abbiamo cercato di far avanzare le opere finanziate ma bloccate e di produrre un avanzamento sul disegno strategico della nostra regione. A parte la questione Perugia-Ancona (già finanziata e legata ai problemi delle imprese fallite), la Terni-Rieti è andata avanti, la Flaminia, la Mocaiana-Gubbio e la Foligno-Civitanova vanno a vanti. La E45 è una spina dorsale a cui si agganciano le trasversali che portano verso es e ovest. Se non puntiamo su un progetto e lo sosteniamo rischiamo di perdere quei pochi fondi che ci sono. Il vero ritardo dell'Umbria è nella ferrovia, ferma a un secolo fa. Finalmente il Cipe si è occupato della E45. Ho anche io alcuni dubbi su una operazione complessa e costosa, a cui però dobbiamo guardare con favore. Il metodo della finanzia di progetto è l'unica che permette di realizzare opere pubbliche. Nella passata legislatura, in questa Assemblea, è stata già fatta una scelta con un solo voto contrario. La Regione ha poteri di controllo, anche ambientali, molto forti. La E 45 passerà per il 90 per cento sulla stessa sede attuale, con poche richieste di variante a Narni e Torgiano. La strada si allargherà di circa 3 metri, senza dunque un impatto rilevante sul territorio. Verrà sostanzialmente creata la terza corsia di cui si parla come misura di sicurezza per la superstrada. Alcuni svincoli verranno chiusi perché troppo vicini tra loro. Il Nodo di Perugia, almeno per il tratto Collestrada-Madonna del Piano, sta dentro la trasformazione in autostrada, ed è una priorità. La E45 non può essere vista solo come una strada umbra, dato che è una arteria di comunicazione per tutto il Paese. Dobbiamo mantenere aperta la scelta di inserire il secondo tratto del nodo dentro la E45, come abbiamo chiesto al Governo. Sul pedaggiamento, faremo di tutto per scongiurare il pagamento per gli umbri. Però solo lo Stato può decidere su questa materia: insieme alle altre Regioni chiederemo di prevedere delle esenzioni. Ma si tratta di questioni che verranno definite quando si passerà al progetto definitivo. Ci sarà una gara pubblica per scegliere il concessionario che gestirà l'autostrada. Il tratto umbro dell'autostrada costerà 2 miliardi su 10 complessivi. Sulla manutenzione: gli interventi che la Regione faceva con 26 milioni annui sono stati tagliati dallo Stato. Sulla E45 ci sono risorse insufficienti ma senza un vero intervento di adeguamento non riusciremo mai ad avere una viabilità accettabile".

REPLICHE

GIANLUCA CIRIGNONI (Lega): "La trasformazione di questa infrastruttura non porterà benefici per gli umbri. Si passerà da una struttura pubblica e gratuita ad una autostrada gestita da privati. Non si capisce a vantaggio di chi verranno spesi questi miliardi: le imprese umbre dovranno pagare il pedaggio, l'impatto ambientale ci sarà e per anni l'Umbria sarà interessata dai cantieri. Non abbiamo alcun bisogno di una nuova autostrada".

RAFFAELE NEVI (FI): "Si nota una generale condivisione di questo progetto. Siamo in una fase iniziale ed è opportuno che quest'Aula apra a questa possibilità, impegnando tuttavia la Giunta regionale a seguire attentamente le questioni relative al pedaggio e ai caselli. Purtroppo si è manifestato il solito no ideologico della sinistra. Grazie a questo progetto si potrà avere un traffico di maggiore qualità, con risvolti importanti anche per il turismo. Il progetto assume ancor più importanza nel momento in cui è ricompreso in esso il 'Nodo' di Perugia".

OLIVIERO DOTTORINI (Idv): "È chiaro che il centrodestra ed una parte del centrosinistra hanno una visione cementizia

dello sviluppo. Non esiste una linea diretta tra la realizzazione di questa infrastruttura, sviluppo del territorio e crescita del pil. Oggi vi assumete la responsabilità di devastare il territorio, una scelta di cui risponderete alle future generazioni. Nel progetto non è ricompreso il 'Nodo' di Perugia. La previsione di pedaggio è potestà statale e non della Regione, quindi su questo state facendo millantato credito".

DICHIARAZIONI DI VOTO
MASSIMO BUCONI (Psi): "voto favorevole alla mozione Locchi e Smacchi ed anche a quella firmata da Nevi e altri capogruppo. Sì allo sviluppo sostenibile e compatibile ma servono scelte credibili, senza aggravi di costo per i cittadini. Anche se in molti saranno costretti ad utilizzare la nuova autostrada dato che non ci sono alternative".
PAOLO BRUTTI (Idv): "questa autostrada, come altre grandi opere, non porterà benefici e lasceranno solo i pedaggi per i cittadini umbri. L'assessore ci ha comunicato che l'intero tracciato verrà pedaggiato col sistema free flow, che significherebbe che nessuno, in Umbria ed Emilia, dovrebbe pagare il pedaggio, cancellando gli introiti per il privato. La autostrada BreBeMi verrà ricomprata dallo Stato al termine dei 20 anni della concessione, si tratta solo di un trucco contabile e non di un miracolo dell'intervento privato".
GIANFRANCO CHIACCHIERONI (Pd): "manifesto un malessere sempre maggiore per il modo in cui si parla di imprese in questa Aula, come fossero esclusivamente un sistema di malaffare. La E45 ha una esigenza urgente di essere ammodernata e messa in sicurezza e non ci sono possibilità di farlo senza la trasformazione in autostrada. Anche il pagamento del pedaggio, visto in termini di sicurezza acquisita, può essere accettabile. Se diciamo di no a questa ipotesi perdiamo anche la possibilità di finanziare il nodo di Perugia".
FRANCO ZAFFINI (Fd'I): "Sì a mozione centro destra e a mozione Pd. È naturale votare insieme su questioni condivise, come invece non siamo riusciti a fare nella scorsa seduta del Consiglio. In questa ultima fase della legislatura dovremmo cercare di dare risposte ai problemi dell'Umbria, con discussioni come quelle di questa mattina. Non si può mettere in discussione in deficit di infrastrutture dell'Umbria e l'impatto negativo di questo sullo sviluppo economico della regione. La parte mancante del Nodo di Perugia dovrà essere finanziato o cofinanziato dallo Stato, dato che per la cattura di valore il completamento avrebbe una importanza fondamentale. Discussione di oggi la più importante della legislatura".
GIANLUCA CIRIGNONI (Lega): "Oggi si è deciso di far pagare la E45 agli umbri, io non sono tra questi, dato che quella strada, oggi gratuita, è già stata pagata con le nostre tasse. Si forma oggi una nuova maggioranza di governo regionale, con il voto trasversale su questo provvedimento. L'Idv dovrebbe trarne le conseguenze politiche e abbandonare la Giunta". TB/MP/AS/PG

Source URL: *http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/consiglio-regionale-1-centrosinistra-e-centrodestra-approvano*

List of links present in page

- http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/consiglio-regionale-1-centrosinistra-e-centrodestra-approvano