Regione Umbria - Assemblea legislativa

LAVORI D'AULA (6): VIA LIBERA AL PIANO REGIONALE TRASPORTI 2015-2024 VOTO FAVOREVOLE DELLA MAGGIORANZA, ASTENUTO IL CENTRO DESTRA CONTRARIO IL MOVIMENTO 5 STELLE

15 Dicembre 2015

(Acs) Perugia, 15 dicembre 2015 – L'Assemblea legislativa con 13 voti favorevoli della maggioranza, 6 astensioni della coalizione del centrodestra e civiche ed il voto contrario del Movimento 5 Stelle ha dato il via libera al Piano regionale dei trasporti 2015-2024. Dopo le relazioni in Aula, della maggioranza (Biancarelli- presidente della Seconda Commissione) e due dell'opposizione (Ricci-portavoce Cd e civiche; Liberati-M5s), numerosi sono stati gli interventi da parte dei consiglieri regionali.

EMENDAMENTI
L'Assemblea legislativa ha approvato quattro emendamenti a firma Valerio Mancini e Emanuele Fiorini (Lega Nord) che sono sono stati ritirati nella loro formulazione iniziale (che li prevedeva all'interno della relazione generale del Piano regionale dei Trasporti 2014-2024) e spostati nello scenario evolutivo 2024-2030. Il primo di questi emendamenti, approvato con 19 sì e 2 contrari, riguarda lo svincolo di Nocera Umbra nord all'altezza della zona industriale Casilini; il secondo, approvato con 19 sì e 2 contrari, riguarda il completamento del traforo del Cornello che collega la zona industriale di Nocera Umbra con l'alta valle del Potenza in territorio marchigiano; il terzo, approvato con 19 sì e due astenuti, riguarda la variante di San Secondo nel comune di Città di Castello che collega il bivio di Falerno con via Eugenio Curiel; il quarto, approvato con 19 sì e 2 astenuti, riguarda la variante di Lerchi nel comune di Città di Castello che collega la zona artigianale con i vocaboli di Casenuove e di Fondi.

ORDINI DEL GIORNO
I consiglieri Gianfranco Chiacchieroni (PD), Claudio Ricci (RP), Valerio Mancini e Emanuele Fiorini (LN), Andrea Liberati (M5S), Marco Squarta (FDI) hanno proposto un documento che impegna la Giunta regionale ad intervenire “quanto prima e con ogni mezzo a disposizione” per ripristinare la ex-Fcu nei tratti attualmente interessati da lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria. Si chiede poi di prevedere l'elettrificazione completa della linea e l'utilizzo di nuove tecnologie, avviando anche una sperimentazione Tram/Treno nelle città maggiori, perseguendo tutti i progetti innovativi funzionali alla massima efficienza richiesta dagli utenti. Votazione approvato all'unanimità.

I consiglieri Eros Brega, Andrea Smacchi e Marco Vinicio Guasticchi (PD), Claudio Ricci e Sergio De Vincenzi (RP), Marco Squarta (FDI), Maria Grazia Carbonari e Andrea Liberati (M5S), Giuseppe Biancarelli (UPU), Raffaele Nevi (FI), Emanuele Fiorini (LN) hanno proposto un documento “a sostegno dei cittadini e pendolari dei territori locali e regionali, finalizzato al miglioramento del percorso e dei tempi di percorrenza del treno Ict (Tacito). Si chiede l'impegno della Giunta regionale a mettere in atto “tutte le azioni necessarie a tale fine, nei confronti dei vertici aziendali e del Ministero delle Infrastrutture e trasporti, coinvolgendo i parlamentari umbri e riferendo all'Assemblea legislativa, entro il mese di gennaio 2016, sugli esiti delle iniziative intraprese”. Votazione approvato all'unanimità.

I consiglieri Valerio Mancini e Emanuele Fiorini (Lega Nord) hanno proposto un documento che impegna la Giunta regionale ad attuare un programma triennale di manutenzione straordinaria della viabilità ordinaria dell'Alto Tevere che preveda i seguenti interventi: strada regionale 221, nel tratto compreso tra il bivio di Piosina e il confine con la Toscana in direzione di Arezzo; strada provinciale 103, nei tratti compresi tra l'abitato di Monte Santa Maria Tiberina e le frazioni di Gioiello e Lippiano; strada provinciale 100, in tutto il territorio del Comune di Citerna. Sulla questione è intervenuto l'assessore Chianella che ha spiegato come l'ordine del giorno proposto non sia attinente all'atto in discussione invitando il relatore (Mancini) a ritirarlo. Il capogruppo Pd Leonelli nel riconoscere le problematiche sollevate nell'ordine del giorno ha rilevato l'inappropriatezza dell'atto con l'argomento in discussione. Votazione non approvato (8 sì, tra cui Chiacchieroni e Biancarelli della maggioranza; 11 astenuti, tra cui Liberati e Carbonari dell'opposizione; 2 contrari, presidente Marini e assessore Paparelli.

I consiglieri Marco Squarta (FDI) e Raffaele Nevi (FI) hanno proposto un documento che impegna la Giunta regionale a istituire un tavolo tecnico finalizzato alla rimodulazione, sin dall'esercizio 2016, dei trasferimenti ai Comuni del Fondo regionale trasporti, “affinché non ci siano più Comuni che ricevono il 100 per cento della copertura del costo, ed altri solo il 60 per cento”. Votazione approvato all'unanimità.

I consiglieri Claudio Ricci e Sergio De Vincenzi (RP), Emanuele Fiorini e Valerio Mancini (LN), Giuseppe Biancarelli (Upu), Andrea Smacchi e Eros Brega (PD) hanno proposto un documento (inizialmente un emendamento poi trasformato in mozione) che “nel confermare la priorità del raddoppio e potenziamento della tratta ferroviaria Alta velocità Orte-Falconara e prendendo atto che il Prt include già l'asse strategico in variante, per le aree Eugubino-Gualdese sino all'aeroporto di Perugia”, impegna la Giunta regionale a considerare tale asse “strategico e non solo dal punto di vista ferroviario, procedendo all'elaborazione di uno studio di fattibilità”. Votazione 16 sì 4 astenuti.

Le linee programmatiche-progettuali su cui è imperniato il Piano riguardano: l'integrazione nella grande rete delle Regioni Europee, nuovi ruoli nel sistema delle regioni dell'Italia centrale; modelli sostenibili di mobilità a livello regionale”. Il Piano avrà validità di dieci anni con start-up quadriennale e periodi di revisione e monitoraggio triennali.

SCHEDA PIANO
Per quanto attiene alla MODALITÀ AEREA si punterà al miglioramento dell'accessibilità ferroviaria all'aeroporto di Roma Fiumicino, ad affermare il ruolo dell'aeroporto 'San Francesco' all'interno del bacino 'Centro Italia' sia come scalo per il traffico turistico e business, sia come scalo sussidiario rispetto al sistema aeroportuale di Roma per il traffico low cost.

Gli obiettivi previsti per la MODALITÀ FERROVIARIA riguardano il miglioramento dell'accessibilità alla rete Alta velocità da parte del bacino centro-settentrionale dell'Umbria, attraverso la realizzazione di una fermata nel tratto Roma-Firenze a sud di Arezzo. Tra gli altri obiettivi previsti nel documento, il collegamento ferroviario verso il nodo Alta velocità di Roma; l'accessibilità all'aeroporto 'San Francesco' da parte del bacino regionale da e per Roma/Firenze; l'accessibilità verso l'hub aeroportuale di Roma Fiumicino.
Per quanto riguarda il trasporto regionale, ogni giorno circa 18mila passeggeri salgono in treno in una delle 161 stazioni umbre. Ma il 92 per cento del traffico viene assorbito da 32 di esse. L'obiettivo è quello di “far risalire la domanda, consolidare il traffico mettendo a sistema le tratte, integrando i servizi con metrobus sostitutivo, ad orario integrato, utilizzabile con lo stesso abbonamento”.

In merito alla MODALITÀ STRADALE si punta a migliorare l'accessibilità alle reti centrali trans-europee di trasporto terrestri e marittima; migliorare le caratteristiche prestazionali e di sicurezza della rete stradale di interesse nazionale; affermare il ruolo della 'Piattaforma Logistica Umbra' come sistema a servizio di tutto il bacino del Centro Italia; garantire adeguati livelli di fluidità e di sicurezza della viabilità primaria in corrispondenza del nodo di Perugia.

INTERVENTI
MARCO SQUARTA (Fdi): “IL PIANO VA ATTUATO NELLA MIGLIOR MANIERA POSSIBILE PER FAR USCIRE LA NOSTRA REGIONE DAL SUO ISOLAMENTO. Il dato oggettivo è che il sistema dei collegamenti umbri è quasi da terzo mondo. Oggi partiamo dall'anno zero: l'Umbria è fuori da qualsiasi collegamento normale su strada o ferro. Apprezzo la disponibilità al dialogo dell'Assessore ma c'è tanto da fare. Speriamo che quanto c'è di buono dentro al piano venga realizzato e non rimanga su carta. Altrimenti perderemmo un'occasione per lo sviluppo della nostra economia e anche per il turismo. Il sistema Tpl regionale è in una situazione difficile, serve creare l'agenzia unica. La partita del Tpl è importante anche in riferimento ai criteri per il riparto del fondo nazionale trasporti. Parlare di alta velocità con i sistemi ferroviari che abbiamo è come giocare i mondiali di calcio in un campo da calcetto. Servono investimenti per riqualificare e ammodernare la rete esistente, a partire dal raddoppio della Foligno-Terontola e della Foligno-Terni. È fondamentale una maggiore attenzione per i collegamenti esistenti nella nostra regione. Poi andiamo a parlare di alta velocità. Il dibattito tra Rigutino e Farneta ha un senso solo se ci sono impegni per raggiungere questi punti in tempi rapidi. Altrimenti rischiamo di fare una stazione dell'alta velocità completamente scollegata, che non porta alcun beneficio alla nostra comunità regionale. Per quanto riguarda la mobilità alternativa apprezzo i passi in avanti del piano, ma ci sarebbe voluto più coraggio. Questi sistemi devono essere inseriti in maniera stabile all'interno del fondo regionale trasporti. Rivendico, poi, di aver proposto il pedaggiamento dell'E45 per i tir provenienti da fuori regione che punta a ad avere risorse da reimpiegare sulle nostre infrastrutture. Il Nodo di Perugia è una partita importante perché quotidianamente vediamo i disagi che sono costretti a subire le persone che percorrono quel tratto, che i lavori recenti hanno acuito”.

EROS BREGA (Pd): “RIDARE RUOLO E FORZA AL TACITO E RISOLVERE IL PROBLEMA DEL RADDOPPIO DELLA SPOLETO-TERNI. Serve migliorare il percorso e i tempi di percorrenza del treno Tacito che, partendo da Terni, è l'unico collegamento ferroviario diretto che collega le principali città dell'Umbria e la nostra regione con Firenze, Bologna e Milano. Per questo ho presentato un ordine del giorno che chiede attenzione e rispetto per il Tacito e che è stato sottoscritto anche dai colleghi Fiorini, Nevi, Liberati, De Vincenti, Squarta, Ricci, Guasticchi, Biancarelli, Carbonari e Smacchi. È fondamentale per il nostro tratto ferroviario regionale migliorare le comunicazioni con il completamento del raddoppio della linea ferroviaria Orte-Falconara nel tratto Campello-Spoleto. Solo in questo modo potremo aiutare cittadini e pendolari, sviluppando un sistema sostenibile. E la richiesta del raddoppio della Spoleto-Terni raccoglie la sollecitazione di un ordine del giorno approvato ieri dal consiglio comunale di Terni e firmato da tutte le forze politiche. E questo è un tema che riguarda anche il collegamento stradale. Il problema della Tre Valli rimane. L'Umbria ha investito tanto su quel progetto. Però c'è stato uno studio di fattibilità per cercare di capire come chiudere il collegamento Spoleto Terni puntando sulla Somma. Dobbiamo fare pressioni sull'Anas per questo. Dobbiamo impegnarci per mettere insieme queste due possibilità. Altra questione prioritaria è la variante Tyssen Krupp. Serve un impegno economico per fare questo progetto. Per l'alta velocità avrei fatto un'altra scelta: il nostro obiettivo dovrebbe essere quello di collegare l'Umbria alle due alte velocità di Roma e Firenze velocizzando i collegamenti esistenti, evitando il dibattito sulla stazione dell'alta velocità. Sottolineo che un argomento importante come il piano trasporti avrebbe meritato un tempo ben più ampio per la sua trattazione e discussione”.

RAFFAELE NEVI (FI): “DOPO LA POLITICA FALLIMENTARE DEL CENTROSINISTRA NEGLI ANNI SCORSI, AFFIDIAMOCI A PRIVATI COMPETENTI PER RIAVERE TRASPORTO PUBBLICO DECENTE – Questa di oggi è un'occasione per fare il punto sul settore più disastrato dal malgoverno della sinistra. La presidente Lorenzetti diceva che c'era grande azienda regionale, la Apm, che compensava le piccole e malmesse aziende di trasporto locali. Poi ci siamo accorti di 100 milioni di euro di sbilancio. Il sistema è saltato e solo grazie alla positiva operazione di privatizzazione è stata messa una toppa, ma il problema non è risolto, perché abbiamo ancora oggi gravi carenze e siamo ancora titubanti, navighiamo a vista aspettando la 'botta', ovvero il fallimento di Umbria mobilità, che blocca anche la costituzione di un'agenzia unica regionale che consentirebbe risparmi significativi. E' ora di prendere un verso. Non si capisce cosa aspettiamo. Fu approvato anche un progetto di legge dell'allora consigliere regionale Franco Zaffini, ma è rimasto tutto fermo. Non si prende nessuna strada, aspettando che per miracolo arrivi qualcosa dai debiti che ha Roma con noi. Bisogna affrontare la situazione, metterci in mano a professionisti per capire come fare e farlo al più presto. Altro tema è quello della Fcu: inutile dire cose irrealizzabili come investiamo o incentiviamo il trasporto merci, bisogna affidarsi a chi potrà mantenerla in vita. Ora è chiusa al 50 per cento e la gente scende dal treno e prende l'autobus. Minimetrò, altra meraviglia, poi si scopre che va sotto per milioni di euro ogni anno. Dobbiamo farcene carico, anche per evitare che affondi pure il Comune di Perugia, che ne ha il fardello sulle spalle. Alta velocità: quale opzione scegliamo? Io sono favorevole alla Media Etruria, e più favorevole se si fa a Farneta, ma qui non si sceglie, tra

le due cose si lascia perdere per non scontentare nessuno e si rischia di arrivare a una scelta che comunque andrà bene per una parte dell'Umbria ma non per l'altra. Comunque le scelte bisogna farle e in maniera precisa, invece la Regione rinuncia, forse per non dare fastidio al potente assessore della Toscana. Per quanto riguarda le ferrovie: il dibattito sulla variante Fossato-Gualdo c'è stato anche dieci anni fa ma è stato superato dall'accordo Stato-Regioni. Si rischia di farci tornare indietro a un dibattito obsoleto e il ministero potrebbe dire 'se non c'è accordo sul raddoppio della Orte-Falconara passiamo ad altre priorità', perché il governo fa cose che sono condivise. Dobbiamo spingere molto sul collegamento con l'aeroporto, ora riconosciuto dal governo nazionale, e far rispettare l'accordo per raddoppiare la capacità. Foligno-Terontola e raddoppio Orte-Falconara sono le priorità da realizzare".

SILVANO ROMETTI (SER): "IL PIANO COMPLETA UN ENORME LAVORO DI RIORGANIZZAZIONE INIZIATO CON L'AZIENDA UNICA E PROSEGUITO CON LA LEGGE SUL TRASPORTO - Deve essere attuato ma non è tutto nelle mani della Regione perché il governo deve riprendere gli investimenti nel settore se no sarà difficile attuarlo. Si tende a migliorare i collegamenti esterni della Regione e quelli fra le nostre città. Visione seria, innovativa, sostenibile era opportuna. È stato rifatto un quadro normativo e organizzativo completo. Incontrate due difficoltà: crisi di Umbria mobilità con appalti fuori regione e taglio dei finanziamenti per i trasporti che ha visto in altre regioni aziende pubbliche fallite pur non avendo avuto i problemi di Umbria mobilità. Noi abbiamo creato una situazione ottimale con un unico gestore, Ferrovie dello stato, e un bacino unico. Già si vedono autobus e treni nuovi, quindi dal male è nato il bene. Ora siamo nelle condizioni ideali e con le premesse giuste. Affronta le varie modalità, il tema delle infrastrutture e dei servizi. Abbiamo un bell'aeroporto, ben collegato, con concessione ventennale, ci sono tutte le potenzialità per avere buoni collegamenti. Certo, serve un partner di grosso livello e non solo risorse regionali. Puntiamo molto sul trasporto ferroviario, che è la vera debolezza. Sul versante strade, se il governo rispetta l'impegno di una robusta manutenzione della E 45 e lo stesso per la E 78, siamo messi bene. Invece le ferrovie hanno visto pochissimi interventi, bisogna agire migliorando materiale rotabile insieme a Ferrovie dello Stato, ma anche qui parliamo sempre di soldi. Noi spendiamo 100 milioni l'anno per trasporto pubblico e non siamo attraversati da grandi direttrici. Difficile organizzare servizi per piccoli centri e per un territorio particolare come quello umbro. Dobbiamo rispettare la copertura del 35 per cento del territorio ma per rispettare i criteri serve l'aiuto del governo. Intanto abbiamo messo in fila le priorità e avviato un percorso buono con le ferrovie dello Stato. Auspico lo stesso per la Ferrovia centrale umbra. Si è parlato poco di servizi, ma ci sono scelte innovative come il metrobus, che determina economie e efficienza del servizio. Per quanto riguarda le aziende private umbre, dove lavorano mille persone, tante quante ne impiega l'azienda principale, necessita di collaborazione fra privati umbri e azienda pubblica, anche se non più in capo alla Regione. Ferro dove c'è più domanda e gomma nei collegamenti minori. Trasporto anche sostenibile, meno emissioni e più mobilità alternativa, che deve diventare sostitutiva dei servizi tradizionali, dobbiamo sostenere i comuni. Abbiamo una grande occasione, quella di avere un gestore unico, solido, che può sviluppare ulteriormente i servizi e fare investimenti, a cui possiamo chiedere di realizzare le priorità individuate dal Piano".

ANDREA SMACCHI (PD): "IL PIANO DEI TRASPORTI RACCOGLIE UNA SFIDA IMPORTANTISSIMA: RIORGANIZZARE E INVESTIRE IN UNA MOBILITÀ EFFICIENTE E CONNESSA ALLA RETE NAZIONALE E EUROPEA sono convinto che le scelte che abbiamo inserito rilanceranno il ruolo dell'Umbria e delle nostre comunità. Quattro sono gli elementi strategici che riguardano questo piano: l'aeroporto di San Francesco, il potenziamento della rete ferroviaria, il trasporto pubblico su gomma e gli interventi sulle infrastrutture stradali. I costi economici del muoversi non sono una variabile indipendente dello sviluppo di una regione e non lo sono neanche i consumi energetici o l'impatto sull'ambiente sia in termini di infrastrutture che in termini di emissioni inquinanti. Il tema della domanda di mobilità, in particolare in ambito urbano, rappresenta una priorità per favorire una migliore qualità della vita dei cittadini, per favorire le relazioni sociali e culturali per creare nuove opportunità economiche e di sviluppo la domanda di mobilità produce costi esterni, emissioni di gas serra inquinamento atmosferico acustico, incidentalità, consumi energetici, fatti su cui è necessario intervenire con politiche di ampio respiro. Per riannodare i fili della rete delle città in Umbria c'è la necessita di avere una buona mobilità materiale ed immateriale, un trasporto pubblico efficiente, una rete stradale moderna e sicura, una logistica che permetta scambi commerciali veloci ed a basso costo. Semplificare, razionalizzare, efficientare sono sempre più termini che entrano con forza nelle nostre discussioni al fine di recuperare risorse da investire in settori nevralgici per i nostri territori. L'aeroporto di S.Egidio si dovrà contraddistinguere nel doppio ruolo di complementarietà e sussidiarietà con gli aeroporti di Roma, rafforzando la vocazione territoriale con le sue infrastrutture stradali e viarie con un vero e proprio centro intermodale stazione ferroviaria raccordi logistici e il terminalbus, a servizio delle linee di lunga percorrenza da e per il bacino del centro Italia. Serve un passaggio che dia prospettiva e speranza a un territorio che dieci anni fa non è stato preso in considerazione, quello dell'alto Chiascio e dell'Eugubino gualdese. Si auspica che quel territorio venga considerato come strategico e che si prenda in considerazione uno studio di fattibilità per capire come migliorare il collegamento di quel territorio con la città di Perugia e con l'aeroporto San Francesco. Il collegamento ferroviario con Firenze e il nord Italia e la creazione della stazione Medioetruria rappresentano una svolta sicuramente importante anche in un'ottica di ridefinizione e riaggregazione delle regioni: la scelta fra Rigutino e Farneta deve essere fatta in un'ottica di accessibilità dell'Umbria all'alta velocità valutando la intermodalità tra i vettori. E non certo questioni di campanile. Per migliorare efficienza, qualità e accessibilità del trasporto pubblico su gomma si introduce il 'bus rapid transit', un sistema di trasporto pubblico su gomma che ha come fine quello di integrare la rete ferroviaria con servizi veloci con mezzi a basse emissioni evitando sovrapposizioni di servizio e rendendo il servizio stesso maggiormente accessibile ai cittadini".

GIANFRANCO CHIACCHIERONI (Pd): "L'ORDINE DEL GIORNO CHE ABBIAMO PRESENTATO RIGUARDA LA FCU, PER FARLA TORNARE ATTUALE. Sia perché con il completamento dell'elettrificazione si possono ridurre le emissioni in atmosfera che per il potenziamento del trasporto verticale, ossia da nord a sud. La Ferrovia centrale umbra compie 100 anni, e li dimostra. Chiediamo se possa essere usata anche per il trasporto merci, dato che ci sono scali già attrezzati. C'è una ottima officina per la manutenzione a Umbertide e un processo di elettrificazione da completare. Il raddoppio Ponte S.Giovanni – Perugia S.Anna andrebbe a completare idealmente il collegamento offerto dal Minimetrò. Andrebbe altresì completata la galleria di San Gemini e terminati i lavori di Cesi e Umbertide-Città di Castello. Questi obiettivi, da specificare nel Piano, possono migliorare il richiamo verso i passeggeri di questo mezzo di trasporto. La Orte-Civitavecchia come superstrada: un tratto di 7 chilometri è stato fatto, mancano 14 chilometri tra il porto di Civitavecchia e Cinelli, per completare la 4 corsie. Il porto di Civitavecchia è importante per l'Umbria anche se non rientra nel Piano, dal punto di vista economico e turistico".

GIUSEPPE CHIANELLA (Assessore regionale ai Trasporti): “ PIANO IMPRONTATO SUL REALISMO SIA PER GLI INVESTIMENTI CHE PER LA PARTE GESTIONALE - è stato un documento partecipato in ogni sede. Il Piano è uno strumento di programmazione, un insieme di scelte e regole per il conseguimento di molteplici obiettivi, tra i quali l'assetto ottimale del sistema plurimodale, una maggiore efficacia delle comunicazioni con il contesto nazionale, potenziamento e riqualificazione delle infrastrutture, riduzione dei costi, tutela ambientale. Dalla conferenza di Parigi è stato sottolineato come il traffico rappresenti il 40 per cento delle emissioni nelle città. Lo strumento va contestualizzato in un periodo di generale difficoltà economica. Il Fondo nazionale dei trasporti è passato, nel giro di pochi anni, da 6,5 miliardi di euro a 4,9. All'Umbria sono stati decurtati 6,5 milioni. Il Piano è improntato sul realismo sia per quanto attiene agli investimenti che alla parte gestionale. Per la riqualificazione della E45 sono state attribuite risorse pari a 1,6 milioni per i prossimi quattro anni, e questo significa poter prevedere investimenti importanti. Il Governo parla poi di convertire risorse per l'alta velocità verso la velocità lenta, probabilmente in uno scenario di breve medio termine può verificarsi una riconversione soprattutto per l’Umbria che è stata considerata regione 'marginale' sulle risorse. Sul versante del trasporto aereo, molti sono stati gli investimenti sull'aeroporto San Francesco: circa 21 milioni dalla Regione con un investimento complessivo di oltre 50 milioni. L'obiettivo è quello di raddoppiare l'utenza attraverso un'attenta politica. Il pareggio di bilancio dovrebbe essere conseguibile entro il 2017. La situazione dell’aeroporto San Francesco rappresenta una situazione di tutto riguardo, considerando la concessione ventennale che l’aeroporto ha avuto e che non era scontata, di aeroporto nazionale. Dobbiamo lavorare su un rapporto di sussidiarietà e complementarità con gli aeroporti di Roma. Per il trasporto ferroviario, l'adeguamento della Orte-Falconara partirà dal tratto Spoleto-Terni, successivamente si lavorerà sull’altra tratta con l'obiettivo di aumentare la capacità anche del trasporto merci, oggi penalizzato. Per il collegamento alla rete alta velocità verso nord, siamo chiamati a lavorare per riqualificare le infrastrutture esistenti senza aggiungerne altre. L'intercettazione dell’alta velocità è fondamentale anche in funzione della valorizzazione dell’aeroporto stesso. La Commissione mista Toscana - Umbria, Ministero, Università, ha lavorato attentamente e dato indicazioni sulle quali oggi il Governo, il Ministero e l’Azienda dovranno ovviamente prendere decisioni. Il problema non è Rigutino o Farneta, il problema è avere la stazione dell’alta velocità. Di pari importanza è l’azione per il rinnovo del materiale rotabile per i servizi veloci, per evitare la progressiva espulsione dei treni utilizzati dai nostri pendolari a seguito del progressivo incremento del traffico dell’alta velocità sulla direttissima Roma Firenze. L'auspicio è di coinvolgere la Regione Toscana e Marche puntando all’acquisizione di treni per il trasporto regionale in grado di circolare con velocità tra 180 e 200 km/h. Dopo il progressivo completamento della Quadrilatero, l’attenzione si è spostata sulla E 45, che riafferma l’esigenza di prevedere la progressiva emergenza sicurezza con particolare attenzione al Nodo di Perugia. In merito alla E 78, il potenziamento dei collegamenti verso la Toscana è questione tornata all’attenzione dal settembre scorso. Ci sono state diverse iniziative e riunioni presso il Ministero. Ciò che sta venendo avanti è proporre una infrastruttura a quattro corsie da Grosseto fino alla E 45, a doppia corsia la parte successiva con il raddoppio quindi della galleria della Guinza. In merito ad altre questioni toccate dai consiglieri, quella del treno 'Tacito' è alla nostra attenzione perché rappresenta un problema della nostra comunità regionale e dei collegamenti con altre parti d'Italia. Sulla variante della ThyssenKrupp, stiamo valutando alcune questioni in proposito. Le performance dei trasporti su ferrovia per quanto riguarda l’Umbria sono calcolati al quarto posto in Italia, siamo per questo chiamati a lavorare per migliorare. In proposito ad alcuni emendamenti presentati, vorrei sottolineare che eventuali modifiche al Piano regionale trasporti, con aggiunte di infrastrutture sulle tabelle che implicano l’individuazione temporale 2015-2024, rischiano di inficiare la VAS che il piano regionale trasporti ha già avuto”.

DICHIARAZIONI DI VOTO
CLAUDIO RICCI (RP): “Ci asterremo comunque delineando per alcuni aspetti apprezzamento per il lavoro svolto e per altri aspetti rilevando elementi di criticità. L'importanza del tema della mobilità alternativa giustifica, a valle del Piano regionale Trasporti, un piano strategico su questi sistemi che in varie parti dell'Umbria sono in fase di realizzazione, così da capire quante risorse possano essere destinate alla loro gestione. Concordo fortemente sul raddoppio della Spoleto-Terni e sul raddoppio selettivo della Foligno-Terontola. Per quest'ultimo mi auguro che si guardi con particolare attenzione al raddoppio in prossimità dell'aeroporto che consentirebbe di pensare alla stazione ferroviaria dell'aeroporto in tempi medi”.

GIACOMO LEONELLI (Partito democratico): “Non siamo all'anno zero. Si sta lavorando per colmare un gap ultraventennale. L'aeroporto nel 2006 aveva 50mila passeggeri, nel 2015 è arrivato a 250 mila, un 30 per cento in più rispetto al 2014. La Regione ha investito sul suo futuro anche rispetto ad altre opere come il completamento del Quadrilatero. Oggi con questo Piano ci giochiamo una scommessa fondamentale per l'Umbria del futuro. Il Piano ha avuto un approccio intelligente rispetto alle esigenze dei diversi territori. Dal punto di vista politico l'elemento più rilevante è il tema dell'alta velocità e quindi di investire sulla fermata Medio Etruria che assume un grande significato per l'economia regionale. Lasciamo finalmente in soffitta il campanilismo nell'isolamento. L'auspicio è che la scommessa sia vincente, per questo rinnovo l'invito alla Giunta a lavorare proficuamente sul tema dell'alta velocità”.

ANDREA LIBERATI (Movimento 5 Stelle): “Il nostro sarà un voto contrario. C'è una sfiducia di fondo perché ci domandiamo come può essere risolto il problema da chi l'ha creato. Siamo difronte ad una diagnosi corretta con una terapia sbagliata”.

EROS BREGA (Pd): “Voterò in favore del Piano ma non per rispetto delle indicazioni del gruppo. Il senso di responsabilità mi porta a votare questo Piano ma la presidente e il capogruppo dovrebbero ricordarsi che il rispetto delle persone esula da tutto. L'appartenenza al gruppo, da oggi in poi, non mi vincolerà più se mancherà il rispetto per la persona”.

VALERIO MANCINI (Lega nord): “Questo Piano è un libro dei sogni, pieno di progetti per i quali mancano i soldi. Abbiamo una ferrovia che viene chiusa, un territorio (l'AltoTevere) che non interessa ai componenti della Giunta. Faccio fatica ad astenermi e a non votare contro questo atto. In Umbria la viabilità è stata fatta in virtù della residenza dei governatori”.

SILVANO ROMETTI (SeR): “Voto favorevole al Piano, in cui l'intuizione di prevedere un aggancio all'alta velocità ai confini dell'Umbria. Non dobbiamo complicarci la vita perdendo di vista obiettivi a portata di mano ma collaborare con la Toscana per realizzare un investimento alla nostra portata. Può essere un obbiettivo di legislatura. Partiamo con la

prima parte del Nodo di Perugia, l'unico investimento importante che l'Umbria chiede per i prossimi anni”.

Giuseppe Biancarelli (Upu): “La Commissione si è riunita in modo costante ed ha lavorato bene. Questo Piano da alcune soluzioni, per l'aeroporto, la Quadrilatero, l'alta velocità i percorsi cicloturistici. Ho visto una arroganza territoriale molto forte. Non mi rassegno a fare la politica decorativa e neppure ai soprusi dei territori già forti e dotati di infrastrutture”. AS/DMB/TB/MP

Source URL: *http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/lavori-daula-6-libera-al-piano-regionale-trasporti-2015-2024-voto*

List of links present in page

- http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/lavori-daula-6-libera-al-piano-regionale-trasporti-2015-2024-voto