Regione Umbria - Assemblea legislativa

LAVORI D'AULA (1): RIMANDATA IN COMMISSIONE LA MOZIONE DEL M5S CONTRARIA ALLA STAZIONE ALTA VELOCITÀ MEDIOETRURIA – SI LAVORERÀ AD UN DOCUMENTO UNITARIO SULL'INFRASTRUTTURAZIONE FERROVIARIA DELL'UMBRIA

5 Dicembre 2017
In sintesi

L'Aula di Palazzo Cesaroni ha deciso di rimandare in Commissione la mozione proposta dai consiglieri Andrea Liberati e Maria Grazia Carbonari (M5S) con la quale si chiede all'Esecutivo "stralciare definitivamente il progetto Alta velocità Medioetruria dal nuovo Piano regionale trasporti". Liberati, dopo la discussione, ha accettato la proposta di Brega del rinvio in Commissione per lavorare ad una mozione unitaria sulle questioni relative all'infrastrutturazione ferroviaria dell'Umbria .

(Acs) Perugia, 5 novembre 2017 – L'Aula di Palazzo Cesaroni ha deciso di rimandare in Commissione la mozione proposta dai consiglieri Andrea Liberati e Maria Grazia Carbonari (M5S) con la quale si chiede all'Esecutivo "stralciare definitivamente il progetto Alta velocità Medioetruria dal nuovo Piano regionale trasporti". Liberati, dopo la discussione, ha accettato la proposta di Brega del rinvio in Commissione per lavorare ad una mozione unitaria sulle questioni relative all'infrastrutturazione ferroviaria dell'Umbria .

MOZIONE ALTA VELOCITÀ
Andrea LIBERATI (M5S) ha illustrato l'atto di indirizzo spiegando che "questa mozione di due anni e mezzo fa che torna in Aula. Vorremmo capire se si intende stralciare il faraonico progetto della stazione ad alta velocità MediaEtruria, del costo di circa 100milioni di euro, che gran parte di voi ha assecondato. Si tratterebbe di costruire un nuovo scalo in Toscana, a circa 50 chilometri da Perugia, e non raggiungibile di fatto facilmente da parte dell'utenza, perché sarebbe stata una stazione costruita ex novo, e non connessa alla Foligno-Terontola.

Il dibattito sulla materia è stato bloccato per circa due anni mentre noi proponiamo di utilizzare le interconnessioni, gli svincoli ferroviari che sono stati creati a Orte, Chiusi, Arezzo e Valdarno. Poi si è ipotizzato di far passare i treni Freccia sui binari esistenti, cosa che i nostri gruppi parlamentari chiedono dal 2014. È stato un dibattito assurdo, incentrato appunto sulla Medioetruria. Poi si è visto che si poteva arretrare il treno forse da Arezzo ma una volta che arretri da Arezzo a Perugia allora lo arretri a tutta la Regione, tanto lo stai pagando. L'alternativa era quella di seguire una delle idee esistenti proposta dal Movimento 5 Stelle alla Camera, cioè di utilizzare un Freccia via Umbria da Roma Milano e viceversa.

La nostra regione si trova in un Medioevo ferroviario, con la Ferrovia centrale umbra chiusa per anni e, qualora venisse riaperta, lo sarà soltanto una tratta, quella tra Perugia forse Umbertide e Città di Castello. Il resto resterà chiuso per almeno 40 mesi.

Non possiamo pensare di portare tutto il nostro flusso e di fatto costringere sempre i nostri cittadini o visitatori o imprenditori a Orte scalo o ad Arezzo o a Terontola: dobbiamo dare una centralità (ferroviaria quanto economica) alle nostre piccole città con il treno veloce che collega quelle principali. Si tratta di una compensazione dopo la vicenda del terremoto, questo era stato promesso e invece ancora non è successo nulla".

INTERVENTI

Claudio RICCI (RP): "Dobbiamo ribaricentrare il sistema ferroviario nel quadro umbro: RIPRENDERE L'IDEA DEL RADDOPPIO DELLA SPOLETO-TERNI E QUELLO SELETTIVO DELLA FOLIGNO-TERONTOLA, PREVEDENDO UNA STAZIONE A MEDIA-ALTA VELOCITÀ IN PROSSIMITÀ DELL'AEROPORTO DELL'UMBRIA. Dovremmo seguire il modello Basilicata, con un Frecciarossa mille che transita a media velocità per poi entrare nell'alta velocità. Si tratta di servizi a pagamento per cui la Basilicata prevede di investire fino a 3milioni di euro. Già nel Piano regionale dei trasporti si parlava di misure compensative: si potrebbe riutilizzare un Frecciarossa 500 adeguatamente utilizzato per i servizi compensativi. Questo è un tema determinante per l'Umbria che però sarà oggetto della prossima legislatura e non di questa. La Giunta dovrebbe lavorare sull'emendamento che approvammo in questa Aula e almeno prevedere un progetto di fattibilità sulla variante ferroviaria ad alta velocità della Roma-Ancona per intercettare l'aeroporto dell'Umbria con una stazione a media alta velocità. Oramai è chiaro: dove si sviluppano stazioni ad alta velocità si ha il maggior sviluppo economico e sociale. Le polarità oggi rappresentano gli elementi di sviluppo economico, quindi è importante avere nella nostra regione stazioni a media alta velocità ferroviaria. Mi mi auguro anche che si proceda celermente all'ammodernamento dell'ex Fcu per farne una metropolitana leggera e diffusa sul territorio".

Giacomo LEONELLI (PD): "Non voteremo questa mozione perché è vecchia di due anni e perché propone un metodo esclusivo che non condividiamo. Corriamo il rischio di replicare un dibattito già fatto. Il M5S ripropone un atto firmato nell'agosto 2015, quando a luglio scorso abbiamo già affrontato l'argomento in questa Aula arrivando ad approvare un documento unitario sula quale stiamo lavorando. È proprio grazie all'audizione dell'assessore Chianella in Comitato Monitoraggio il tema è tornato alla ribalta delle cronache locali. Inoltre questa è una mozione che vuole escludere altre possibili soluzioni. Questo è il peggiore approccio possibile su questa materia. Invece è positivo l'approccio tenuto negli ultimi tempi: intanto partiamo. AL MOMENTO LA SOLUZIONE PIÙ SEMPLICE È QUELLA DELL'ARRETRAMENTO

DEL FRECCIAROSSA DA AREZZO A PERUGIA. Proviamo. L'IPOTESI ORTE MI TROVA CONCORDE perché dà risposta ad un bacino importante dell'Umbria. Serve un approccio positivo: la Regione dice di fare un passo avanti e partire. ANCHE L'IPOTESI MEDIAETRUIRIA POTREBBE ESSERE UN SERVIZIO PER DARE RISPOSTE AD UNA PARTE DEL NOSTRO TERRITORIO. Lavoriamo su tutte le soluzioni però partiamo. Inoltre non capisco a chi potrebbe servire un treno che arriva a Milano alle 11.45 quando già c'è il Tacito con orari simili".

Silvano ROMETTI (SeR): "L'Umbria ha raggiunto importanti risultati rispetto alle infrastrutture stradali perché negli ultimi venti anni è stata predisposta una programmazione ferma e decisa. Non sta accadendo questo per il 'ferro' dove siamo alle prese con un vero ritardo infrastrutturale. Ho notato negli interventi di alcuni consiglieri una diversa lungimiranza strategica rispetto al loro approccio, circa un anno fa, rispetto al Piano regionale dei trasporti. L'alta velocità non è rappresentata dal colore del treno, ma la tipologia dell'infrastruttura su cui può essere concretizzata. RIMANGO CONVINTO DELLA BONTÀ DELL'IDEA DI INTERCETTARE L'ALTA VELOCITÀ A 60 KM DAL CAPOLUOGO. LA POSSIBILITÀ DELLA STAZIONE MEDIA ETRURIA È UNA STRATEGIA A CUI NON SI PUÒ RINUNCIARE, anche perché si tratta di un progetto su cui hanno seriamente lavorato molti soggetti istituzionali qualificati. Altre soluzioni, attualmente, sono soltanto palliativi. L'ARRETRAMENTO DI UN FRECCIAROSSA DA AREZZO A PERUGIA È COMUNQUE UNA PRIMA IMPORTANTE RISPOSTA. Per quanto riguarda il COLLEGAMENTO DI TERNI CON L'ALTA VELOCITÀ VA CONSIDERATO CHE PER RAGGIUNGERE ROMA SI IMPIEGANO CIRCA 45 MINUTI".

Raffaele NEVI (FI): "Si tratta di un tema che abbiamo affrontato spesso, ma siamo stati costretti a farlo perché LA REGIONE UMBRIA CONTA POCO A LIVELLO DI GOVERNO CENTRALE E FERROVIE. Bisogna risolvere la questione in tempi rapidi. La Basilicata si è 'collegata' meglio di noi, che siamo rimasti invece all'800. Ricordo soltanto una breve positiva parentesi a livello di programmazione infrastrutturale ed è quella messa in campo dall'allora presidente della Regione, Lorenzetti, con il Governo Berlusconi. IN UMBRIA NON SI RIESCE AD OTTENERE NULLA, DA ANNI, PER MANCANZA DI PESO POLITICO. Come fanno altre Regioni, servono azioni incisive sul Governo. Servono strategie che riguardino l'intero territorio regionale. L'ARRETRAMENTO DI UN FRECCIAROSSA A PERUGIA NON RISOLVE I NOSTRI PROBLEMI INFRASTRUTTURALI. Mi sembra buona l'idea di utilizzare di più le interconnessioni esistenti. L'Umbria deve avere la possibilità di accedere in fretta all'Alta velocità. Auspico che, sulla questione, si possa dar vita ad una risoluzione unitaria per avere più forza nelle trattative con Governo e Ferrovie. Problematiche riguardano anche Foligno, Spoleto e lo stesso capoluogo, soprattutto per quanto riguarda i pendolari diretti verso la capitale. Il 'Tacito', che parte da Terni, se previste meno fermate, diventerebbe ancor di più un treno importante per Milano. Prevedere un paio di fermate Frecciarossa ad Orte sarebbe importante e non difficile da ottenere. Perché Orte non sarebbe strategico soltanto per Terni, ma anche per un'area più vasta che va da Orvieto a Foligno".

Attilio SOLINAS (Mdp): "Tutti gli umbri devono poter accedere all'alta velocità nel modo più rapido possibile. L'IPOTESI DELLA STAZIONE MEDIOETRURIA RIPRENDE L'ESPERIENZA DELLA MEDIOPADANA, CHE È RISULTATA POSITIVA. Perugia, Arezzo e Siena sarebbero interessate a questa soluzione, al di là della esatta collocazione dello scalo. I servizi ad alta velocità sono comunque a pagamento e rappresentano una soluzione turistica solo per alcune fasce di viaggiatori. Il presidente della Toscana ritiene la soluzione di Farneta quella più adeguata, che dovrà essere facilmente raggiungibile con strade e treni normali. La SOLUZIONE DEL FRECCIAROSSA ARRETRATO A PERUGIA VA VERIFICATA, come la disponibilità che i cittadini della provincia raggiungano Perugia di mattina molto presto per prendere questo treno. Il Frecciarossa non potrà fermare in tutte le città umbre, dato che questo non ha senso e non farebbe guadagnare tempo ne porterebbe ad un collegamento veloce. Andrebbe anche valutata l'utenza di questo tipo di servizio. Non voterà questa mozione".

Valerio MANCINI (LN): "Settantanni di immobilismo stanno gravando in senso negativo sulla nostra economia: non ci possiamo permettere ulteriori ritardi. In attesa d avere una rete umbra ad alta velocità, o almeno una rete ad doppio binario, va bene appoggiarsi a quelle degli altri. Ma questo certifica solo l'incapacità politica di chi ci ha governato e ci governa. La Lega ha un approccio pragmatico a ciò che è possibile ottenere nell'immediato. Perché la vocazione turistica dell'Umbria deve essere ben servita da una rete ferroviaria che funzioni. Negli anni non si è stati capaci di sostenere progetti seri. Fino ad ora si è investito e sprecato molto e il risultato è imbarazzante. C'È STATA INCAPACITÀ POLITICA, SENZA FAR ARRIVARE INVESTIMENTI SERI DAL GOVERNO. Sono stati più in gamba i politici delle regioni vicine. IL PROBLEMA DELLE DIFFICOLTÀ DELL'ARRETRAMENTO DEL FRECCIAROSSA È IL BINARIO UNICO. NON C'È UNA INFRASTRUTTURA DEGNA AD ACCOGLIERE LOCOMOTORI CON VELOCITÀ IMPORTANTI. Si sta riqualificando la stazione di Arezzo: sarebbe stata l'occasione per fare un hub per l'alto Tevere. Anche la comunità dell'orvietano deve pretendere una fermata nella bassa Umbria. Il Piano regionale trasporti è un libro dei sogni, un vorrei ma non posso".

Eros BREGA (PD): "Propongo di fermarci e TORNARE IN COMMISSIONE PER LAVORARE INSIEME AD UNA MOZIONE UNITARIA. In attesa del progetto Umbria sulle infrastrutture confrontiamoci e ragioniamo sulla soluzione migliore temporanea. Ma l'obiettivo deve essere quello di lavorare sul progetto Umbria, innanzitutto collegando Terni e Perugia con più dignità. Probabilmente in passato abbiamo sbagliato le scelte strategiche, puntando tutto sulle strade e meno sul ferro. Forse non abbiamo capito il momento. Abbiamo tralasciato la ferrovia. Oggi non possiamo pensare di recuperare tutto subito. Dobbiamo fare una programmazione seria per portare a casa un domani risultati concreti. L'Umbria è una piccola Regione e dobbiamo tenerla insieme, renderla fruibile. L'aeroporto funziona se lo mettiamo al centro di un collegamento ferroviario degno di questo nome. APRIAMO UN DIBATTITO SERIO SULLE INFRASTRUTTURE".

Emanuele FIORINI (LN): "Sui trasporti e ferrovie si sta facendo una grande confusione. Il vero problema è che LE NOSTRE INFRASTRUTTURE SONO FERME AGLI ANNI '30. Hanno bisogno di una ristrutturazione che preveda, per alcune tratte, il doppio binario. Una volta intervenuti su questo si potrà parlare dei treni 'Freccia'. Non si può mettere sempre al centro di tutto Perugia e mai Terni dove sarebbero importanti, ad esempio, maggiori collegamenti con Roma. I treni 'Freccia' sono realtà a mercato per i quali servirebbero un minimo di 350 passeggeri che, a mio parere, non si riuscirà mai a raggiungere. Quindi la Regione sarà chiamata a pagare circa 3 milioni l'anno. Per trovare soluzioni ottimali serve uno studio che non è mai stato fatto. La ipotizzata fermata dei Frecciarossa ad Orte creerebbe comunque problemi. Sbagliato pensare alla trasformazione del 'Tacito' in Frecciabianca, perché attualmente è completamente a carico dello Stato, poi diventerebbe a 'mercato'. Trenitalia ha riconosciuto alla Regione dei soldi a causa dei ritardi,

risorse che però non sono state investite sulle infrastrutture, ma inglobati nel bilancio regionale. Sono stati spesi 35 milioni di euro per la metropolitana di superficie per il collegamento Cesi-stazione di Terni, la verità è che ad oggi non c'è neanche un treno di collegamento. SERVE UN PROGETTO SERIO PER L'UMBRIA PERCHÉ OGGI È SCOLLEGATA DAL TERRITORIO NAZIONALE”.

Giuseppe CHIANELLA (ASSESSORE): “L'arretramento del Frecciarossa da Arezzo e Perugia è l'unica soluzione praticabile. L'Alta velocità è stata concepita per le aree metropolitane. Altre soluzioni non esistono perché la tratta dell'alta velocità per Milano è satura e altre corse scompeserebbero le tracce sull'alta velocità. Sono disposto a valutare tutte le ipotesi diverse, però possibili. Siamo contrari all'eliminazione dal Piano trasporti della mozione Mediaetruria, perché probabilmente questo sarà l'elemento che potrà dare all'Umbria l'Alta velocità. Ho sentito in questo dibattito ipotesi fantasiose. La Giunta ha scelto le cose giuste da fare. Per esempio con il passaggio dell'ex Fcu a Rfi. I lavori si stanno effettuando sulla tratta nord. E ieri è stato consegnato il cantiere del tratto Sant'Anna-Ponte San Giovanni. L'operazione Basilicata è da 4milioni di euro per il trasporto di poco più di cento persone al giorno. L'operazione Mediapadania conta circa 2mila passeggeri al giorno. E il lavoro svolto da commissione mista su Mediaetruria ha licenziato un progetto ritenendo interessante l'individuazione di un sito dove poter sperimentare la stessa cosa della Mediopadania. DMB/AS/MP/

Source URL: *http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/lavori-daula-1-rimandata-commissione-la-mozione-del-m5s-contraria*

List of links present in page

- http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/lavori-daula-1-rimandata-commissione-la-mozione-del-m5s-contraria