



## VIII LEGISLATURA

# XX SESSIONE STRAORDINARIA

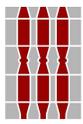
## RESOCONTO STENOGRAFICO

Martedì 13 giugno 2006  
(antimeridiana)

Presidenza del Presidente TIPPOLOTTI MAURO  
Vice Presidenti: Mara GILIONI - Enrico MELASECCHÉ GERMINI

### INDICE

<b>Oggetto n. 1</b> <b>Approvazione processi verbali di precedenti sedute</b> Presidente	<b>pag. 1</b> pag. 1
<b>Oggetto n. 2</b> <b>Comunicazioni del Presidente del Consiglio Regionale</b> Presidente	<b>pag. 1</b> pag. 2
<b>Oggetto n. 3</b> <b>Comunicazione dell'Assessore alle infrastrutture e alle politiche per la mobilità ai sensi dell'art. 29 - comma terzo – del Regolamento interno concernente infrastrutture per la mobilità ed i trasporti nella Regione Umbria</b> Presidente	<b>pag. 4</b> pag. 4, 24 31, 38



Assessore Mascio

Laffranco

Dottorini

Melasecche Germini

pag. 4

pag. 24

pag. 24

pag. 31



## VIII LEGISLATURA

### **XX SESSIONE STRAORDINARIA**

#### RESOCONTO STENOGRAFICO

Martedì 13 giugno 2006  
(pomeridiana)

Presidenza del Presidente TIPPOLOTTI MAURO

Vice Presidenti: Mara GILIONI - Enrico MELASECCHIE GERMINI

#### INDICE

**Oggetto n. 3**

**Comunicazione dell'Assessore alle infrastrutture e alle politiche  
per la mobilità ai sensi dell'art. 29 - comma terzo –  
del Regolamento interno concernente infrastrutture  
per la mobilità ed i trasporti nella Regione Umbria**

Presidente

**pag. 39**

pag. 39, 45, 52

56, 60, 65

72, 77, 82

85, 89

Sebastiani

pag. 39

Laffranco

pag. 45

Carpinelli

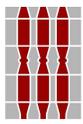
pag. 52

Lignani Marchesani

pag. 56

Spadoni Urbani

pag. 61



Maschi	pag. 65
De Sio	pag. 72
Lupini	pag. 77
Nevi	pag. 82
Tracchegiani	pag. 85



## **VIII LEGISLATURA XX SESSIONE STRAORDINARIA**

### **PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TIPPOLOTTI MAURO**

*La seduta inizia alle ore 10.35.*

**PRESIDENTE.** Constatata la non presenza del numero legale, la seduta è aggiornata alle ore 10.55.

*La seduta è sospesa alle ore 10.37.*

*La seduta riprende alle ore 10.50.*

**PRESIDENTE.** Bene, colleghi, prendiamo posto, grazie. Grazie. Constatata la presenza del numero legale, dichiaro aperta la seduta.

### **OGGETTO N. 1**

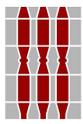
#### **APPROVAZIONE PROCESSI VERBALI DI PRECEDENTI SEDUTE**

**PRESIDENTE.** Do notizia dell'avvenuto deposito presso la Segreteria del Consiglio dei processi verbali alle seguenti sedute: 26.4.2006. Se non vi sono osservazioni, detti verbali s'intendono approvati ai sensi dell'art. 28 del Regolamento.

### **OGGETTO N. 2**

#### **COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO REGIONALE:**

- A) DIMISSIONI DALLA CARICA DI CONSIGLIERE REGIONALE RASSEGNATE DAI CONSIGLIERI GIANPIERO BOCCI E LUCIANO ROSSI, A SEGUITO DI INTERVENUTA ELEZIONE ALLA CARICA DI MEMBRO DELLA CAMERA DEI DEPUTATI (ART. 60 – COMMA PRIMO – DELLO STATUTO REGIONALE);**
- B) SOSTITUZIONE NELLA CARICA DI CONSIGLIERE REGIONALE DEI SIGG. GIANPIERO BOCCI E LUCIANO ROSSI DIMESSISI DALLA CARICA MEDESIMA**



**(ART. 60 – COMMA PRIMO – DELLO STATUTO REGIONALE);**

**C) VARIE**

**PRESIDENTE.** Comunico che, ai sensi dell'art. 60 – comma primo - dello Statuto regionale, i Consiglieri Gianpiero Bocci e Luciano Rossi, con lettere depositate in data 6 giugno 2006, hanno rassegnato le dimissioni dalla carica di Consigliere regionale a seguito di intervenuta elezione alla carica di membro della Camera dei Deputati.

Sospendo la seduta del Consiglio regionale per dare modo all'Ufficio di Presidenza di provvedere alla sostituzione dei Consiglieri dimissionari, come da normativa vigente. Cinque minuti di sospensione.

*La seduta è sospesa alle ore 10.52.*

*La seduta riprende alle ore 10.57.*

**PRESIDENTE.** Colleghi, prendiamo posto, grazie. Riprendiamo la seduta. Grazie. Allora colleghi, riprendiamo la seduta.

Comunico che l'Ufficio di Presidenza,

Assunte la qualifica e le funzioni di Giunta delle elezioni, ai sensi dell'art. 50 – comma quinto – dello Statuto regionale e dell'art. 7 del regolamento interno;

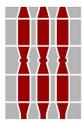
Visti il verbale dell'Ufficio Centrale Regionale e il verbale dell'Ufficio Centrale Circoscrizionale di Perugia relativi alla consultazione elettorale tenutasi il 3 e 4 aprile 2005 ai fini della elezione del Presidente della Giunta regionale e del Consiglio regionale dell'Umbria per l'VIII legislatura;

ha deciso

con deliberazioni nn. 66 e 67 in data odierna, adottate ai sensi dell'art. 60 – comma terzo – dello Statuto regionale, di sostituire i Sigg. Gianpiero Bocci e Luciano Rossi, dimessisi dalla carica di Consigliere regionale, rispettivamente, con il sig. Paolo Baiardini, primo dei candidati non eletti nella lista regionale "Lorenzetti per l'Umbria" e con il Sig. Massimo Mantovani primo dei candidati non eletti nella lista provinciale "Forza Italia" della Circoscrizione di Perugia.

Se presenti, invito i suddetti Consiglieri, ad entrare in Aula.

Dopo la proclamazione ufficiale che la legge richiede, colleghi, vorrei formulare i miei migliori auguri ai due nuovi rappresentanti dell'Umbria nel Parlamento della Repubblica:



Gianpiero Bocci e Luciano Rossi, e vorrei esprimere la soddisfazione dell'intero Consiglio regionale di vedere due esimi componenti di questa assemblea, ricoprire un incarico così prestigioso ed importante per la democrazia nel nostro Paese. Sono certo che l'impegno, la passione e la competenza, sempre dimostrati dai nostri colleghi in quest'Aula, riceveranno il giusto riconoscimento nel più alto livello istituzionale del Paese. Sicuramente gli onorevoli Bocci e Rossi rappresenteranno come eccellenti ambasciatori i valori, lo spirito e le esigenze della Regione dell'Umbria. Ai nuovi Consiglieri, Paolo Baiardini e Massimo Mantovani, che tornano a sedersi a Palazzo Cesaroni, diamo un caloroso benvenuto, augurando loro un buon lavoro per le tante sfide che attendono questo Consiglio regionale; la loro esperienza e le loro capacità saranno senz'altro preziose all'attività legislativa e al ruolo sempre maggiore e complesso che questa assemblea dovrà assumere. Sono sicuro che avremo modo di lavorare proficuamente tutti insieme per portare a positivo compimento gli obiettivi della VIII Legislatura regionale. Bene, passiamo alle comunicazioni formali.

Comunico che il Presidente della Giunta regionale ha dato notizia, ai sensi dell'art. 20/bis, comma terzo, della legge regionale 21/3/95, n. 11 e successive modificazioni ed integrazioni, di aver emanato i seguenti decreti;

- N. 73 del 27/3/2006, concernente: "Collegio Sindacale della Società Webred S.p.A. – Nomina dei componenti di competenza della Regione Umbria".
- N. 96 del 26/4/2006, concernente: "Nomina del Collegio Sindacale dell'Azienda Territoriale per l'Edilizia Residenziale (A.T.E.R.) di Terni, ai sensi dell'art. 9 della legge regionale 19 giugno 2002, n. 11".
- N. 97 del 28/4/2006, concernente: "Nomina del rappresentante della Regione Umbria in seno al Consiglio di Amministrazione dell'Università degli Studi di Perugia, ai sensi dell'art. 53, comma 1, lett. g) del vigente Statuto dell'Università Medesima".
- N. 107 del 12/5/2006, concernente: "Nomina del Collegio Sindacale dell'Azienda Territoriale per l'Edilizia Residenziale (A.T.E.R.) di Perugia, ai sensi dell'art. 9 della legge regionale 19 giugno 2002, n. 11".
- N. 108 del 15/5/2006, concernente: "Commissione provinciale Artigianato di Perugia. Art. 4 della legge regionale 7 novembre 1988, n. 42 e successive modificazioni ed integrazioni. Sostituzione di un componente".



- N. 114 del 26/5/2006, concernente: “Nomina di due membri effettivi, di cui uno con funzioni di Presidente, nel Collegio Sindacale del Consorzio Fidi Regionale ai sensi dell’art. 8, comma 4, lett. c) della legge regionale 12 marzo 1990, n. 5 e dell’art. 18 dello Statuto del Consorzio medesimo”.
- N. 115 del 26/5/2006, concernente: “Commissione per l’inclusione nell’elenco regionale dei collaudatori tecnico – amministrativi di opere pubbliche, ai sensi dell’art. 3 della legge regionale 21 ottobre 1981, n. 70 e successive modifiche ed integrazioni. Integrazione composizione”.
- N. 117 del 30/5/2006, concernente: “Costituzione del Consiglio Regionale dell’Emigrazione, nomina dei suoi componenti e del Segretario, ai sensi dell’art. 3 della L. R. 20 novembre 1997, n. 37”.

### **OGGETTO N. 3**

#### **COMUNICAZIONE DELL’ASSESSORE ALLE INFRASTRUTTURE E ALLE POLITICHE PER LA MOBILITÀ AI SENSI DELL’ART. 29 - COMMA TERZO - DEL REGOLAMENTO INTERNO CONCERNENTE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ ED I TRASPORTI NELLA REGIONE UMBRIA**

**PRESIDENTE.** La parola all’assessore Mascio. Prego Assessore.

**ASSESSORE MASCIO.** Grazie Presidente. Il Consiglio di oggi nasce dalla richiesta che è venuta da alcuni gruppi consiliari, già nei mesi passati, che è volta a ridefinire e a chiarire quali sono le posizioni del Governo regionale riguardo il tema complesso e articolato delle infrastrutture e dei trasporti. Il piano regionale dei trasporti, approvato dal Consiglio regionale nel 2003, costituisce lo strumento generale, nostro della Regione dell’Umbria, volto a determinare le funzioni strategiche per le infrastrutture e per i trasporti. A sistema abbiamo anche a riferimento il piano generale dei trasporti, al quale appunto noi facciamo riferimento e non possiamo non tener conto nella nostra pianificazione regionale anche dei piani regionali delle Regioni limitrofe e contigue appunto al nostro territorio regionale. Si capirà da questo anche la condivisione di alcune scelte strategiche in tutto il sistema del trasporto, delle persone e delle merci, sia su gomma, sia su ferro, sia per quanto



riguarda il sistema aeroportuale nostro regionale. L'assunto che noi mettiamo alla base del nostro ragionamento, le condizioni al contorno che noi vogliamo porre al centro dell'attenzione del Consiglio regionale, sono le seguenti: noi riteniamo storica la carenza di reti infrastrutturali della nostra Regione, ovviamente questo facendo riferimento all'aggancio dell'Umbria, ai grandi corridoi internazionali, quindi in particolare al corridoio 1, al corridoio 5, al corridoio 8, e alle cosiddette "Autostrade del Mare", che sono appunto il mar Tirreno e il mar Adriatico. Questa nostra carenza si manifesta anche dalla difficoltà di una mobilità interna al nostro territorio regionale, quindi con scarsa accessibilità ai nostri territori per quanto riguarda la movimentazione delle merci e delle persone all'interno della nostra Regione. La nostra pianificazione... ovviamente poi fanno anche riferimento al piano urbanistico territoriale, e quindi la conformità del nostro sistema e della nostra struttura è anche conforme al nostro PUT.

L'Umbria, per la sua collocazione, che noi riteniamo appunto essere marginale rispetto ovviamente al corridoio 1 e ai due mari, ha la carenza appunto sia in riferimento alla rete stradale che alla rete ferroviaria, una forte inadeguatezza c'è anche relativamente ai corridoi trasversali e nella connessione verso le due Regioni limitrofe: maggiormente verso il Lazio e verso le Marche. Quindi tutto il nostro sforzo è, questo è un po' il punto centrale, il nodo politico, è volto ovviamente ad agganciare l'Umbria al corridoio 1, al corridoio 5 e al corridoio 8. Quindi l'impegno è tutto volto in questa direzione, sapendo pure che ovviamente, per quanto riguarda la rete stradale e la rete ferroviaria, il corridoio 1 passa solo nella parte sud-occidentale della nostra Regione, nella zona appunto dell'Orvietano; e per quanto riguarda la rete ferroviaria, tra l'altro lo vediamo, i treni li vediamo solo passare perché in realtà, con l'alta velocità e l'alta capacità, le fermate più vicine sono a Roma e a Firenze. In questo momento è la stazione Terni e Santa Maria Novella, ma nel corso dei prossimi anni l'aggancio avverrà alla stazione Tiburtina e a Campo di Marte. Quindi tutto lo sforzo è volto ad agganciare appunto l'alta velocità in questi due capisaldi, che sono i capisaldi a nord e a sud della nostra Regione.

Nel settore delle merci e della logistica la realizzazione di alcune infrastrutture dedicate, che sono: la Regione Umbria partecipa attraverso "Sviluppo Umbria" alla realizzare e ad implementare la gestione ai due interporti al di fuori del nostro sistema regionale, quindi a Jesi e ad Orte e, insieme al governo nazionale, è stato predisposto un piano regionale della logistica: la implementazione e la realizzazione di tre piattaforme logistiche nell'alto Tevere, nel centro dell'Umbria e nella parte meridionale dell'Umbria; quindi realizzando la

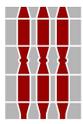


piattaforma logistica di San Giustino e Città di Castello, la piattaforma logistica di Foligno e la piattaforma logistica di Narni e Terni.

Il disegno strategico, che è volto proprio a rompere, quindi, questo isolamento, passa innanzitutto attraverso questo rafforzamento di un asse territoriale longitudinale alla nostra Regione, che è l'asse longitudinale, che è dato dalla E45. La proposta di potenziamento del corridoio di viabilità autostradale, dorsale e centrale, Mestre, Orte e Civitavecchia, rappresenta quindi non solo un'arteria di attraversamento, ma anche un'occasione per dare un nuovo impulso al nostro progetto di territorio: con questo strumento si vuole accrescere la competitività, sviluppare le connessioni e creare quindi tutte quelle condizioni vantaggiose per il nostro sistema regionale, per le nuove attività economiche e rappresentando una vera e propria spina dorsale del nuovo sistema infrastrutturale della nostra Regione.

Questo corridoio che utilizza la 675, la Strada Statale 3 bis, la E45 e la E55, non possiamo ovviamente non trascurare poi le trasversali est e ovest. Le trasversali est e ovest che, nella nostra Regione, da molti anni sono state ipotizzate in quello schema infrastrutturale che rappresenta l'elemento di congiunzione e connessione appunto tra il mar Adriatico e il Mar Tirreno. Faccio riferimento in particolare alla E78, la Fano - Grosseto, che è sull'itinerario della 73 bis e della Strada Statale 3, la Flaminia; in riferimento alla Perugia - Ancona che, data appunto dalla 318, dalla 219, dalla Strada Statale 3 e dalla 76, che oggi è inserita nella infrastruttura denominata "Quadrilatero Marche e Umbria"; dal raccordo autostradale A1 che è interessato insieme alla E45 nel cosiddetto progetto: "Nodo di Perugia"; la Strada Statale 3, la Flaminia, che nel corso del mese di febbraio, e si stanno adesso predisponendo tutti i passaggi, ritorna ad essere una strada di interesse nazionale e rappresenta anche questo un collegamento est ed ovest, passando anche appunto diagonalmente attraverso tutta la nostra Regione. La strada statale 77 che, insieme alla Perugia - Ancona, è inserita nel cosiddetto "Quadrilatero Marche e Umbria", e al di fuori del nostro confine regionale c'è la Civitavecchia - Orte e la strada statale appunto 675. A queste trasversali si aggiungono ovviamente anche il corridoio della Tre Valli, nel tratto Strada Statale 418, e che tale tratto è collegato ad est con il corridoio adriatico, tramite le Strade Statali 395, la 209, la 396 e la Strada Statale 4, la Salaria, le tre valli umbre nel tratto per noi importante, della Spoleto - Acquasparta.

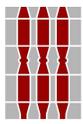
Ovviamente, insieme a queste trasversali, che riguardano la mobilità, non solo regionale ma la mobilità interregionale, e quindi nazionale, non possiamo che non aggiungere la



Strada Statale 219, la Pian d'Assino, la Strada Statale 75, la Strada Statale della Valle Umbra e la Strada Statale 220, la Pievaiola; quindi la Pian d'Assino; A219; e la 220: la Pievaiola.

Vi è poi tutto un sistema di reti infrastrutturali di secondo livello che garantiscono la mobilità di tutti i cittadini negli spostamenti giornalieri. Per le carenze dei fondi trasferiti dallo Stato, noi oggi non possiamo non assistere, e questo è uno degli elementi che dobbiamo porre al centro della discussione politica oggi, a un grave stato di manutenzione di tutte le arterie: partendo da quelle di interesse internazionale, all'interesse regionale e all'interesse locale. Quindi uno sforzo dovrà essere fatto per garantire una manutenzione adeguata, cosa che finora, soprattutto negli ultimi 24 mesi, non è stato realizzato. Il potenziamento inoltre dei servizi che noi dovremo andare ad affrontare - avevo fatto prima un accenno fugace alla rete ferroviaria - e il sistema ferroviario regionale appunto sarà oggetto anche di un ulteriore approfondimento, insieme anche al nostro sistema, alle nostre infrastrutture aeroportuali. Nel nostro territorio regionale noi abbiamo, come all'inizio avevo detto, la Firenze - Roma, sia per quanto riguarda la linea lenta, che per quanto riguarda la direttissima, che attraversa la nostra Regione nel tratto sud-occidentale in parallelo anche all'Autostrada del Sole. A questo asse fondamentale, noi abbiamo un altro asse fondamentale, che è costituito da quel collegamento "est e ovest" che collega i due mari: questa traversale ferroviaria che è l'Orte - Falconara; a questo si aggancia a Foligno, la Foligno - Terontola, che si innesta appunto sulla Orte - Falconara, e nella parte meridionale dell'Umbria noi abbiamo la Terni - Rieti - L'Aquila - Sulmona, con un binario unico non elettrificato. A questa rete ferroviaria nazionale, si inserisce anche una rete ferroviaria di proprietà della Regione dell'Umbria, che è la Ferrovia Centrale Umbra, che ha come capisaldi la città di San Sepolcro, la Città di Terni e attraversa l'Umbria per 153 chilometri, e intercetta le fermate delle Ferrovie dello Stato a Ponte San Giovanni nel comune di Perugia e a Terni.

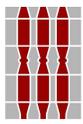
I corridoi adriatico e tirrenico quindi sono del tutto esterni al nostro territorio regionale e la principale direttrice nazionale e peninsulare attraversa la nostra Regione nella parte sud occidentale. Come dicevo prima, lo sforzo che noi dovremo fare è tutto volto a ovviamente migliorare la mobilità interna alla nostra Regione, nel nostro servizio ferroviario, sia quello regionale che il servizio dato dal TPL di Trenitalia, ed è anche volto ad agganciare l'alta velocità e l'alta capacità nelle due stazioni più prossime all'Umbria, quindi alla città di Firenze e alla città di Roma. Per questo noi abbiamo chiesto e stiamo chiedendo già da



anni uno sforzo a raddoppiare tutto il percorso est e ovest della Orte - Falconara e insieme ad esso abbiamo voluto, stiamo appunto chiedendo con forza, entro il 30 giugno RFI ci presenterà lo studio di fattibilità che è appunto volto a definire quale proposta progettuale porre al Ministero delle Infrastrutture per il raddoppio e velocizzazione della Foligno - Terontola con la possibilità anche di avere il collegamento da Terontola verso sud, quindi avere quella possibilità appunto di andare da Terontola ad agganciare verso Roma la nostra viabilità ferroviaria.

Questo è uno degli impegni più cogenti per quanto riguarda il nostro lavoro, proprio perché il fabbisogno di mobilità ferroviaria passa ovviamente attraverso una mobilità tutta interna al nostro territorio, e ovviamente anche ad agganciare quelli che saranno i servizi ferroviari del futuro, quindi l'alta velocità e l'alta capacità, quindi è necessario per quanto riguarda l'Umbria arrivare velocemente verso nord a Firenze e quindi quando noi chiamiamo, denominiamo appunto, parliamo della cosiddetta Foligno - Terontola, utilizzando appunto le parole dei vecchi capisaldi di questa linea ferroviaria, noi intendiamo appunto il cuore dell'Umbria e il collegamento appunto del capoluogo regionale Perugia alla città di Firenze e così verso sud appunto la Orte - Falconara consente appunto con il raddoppio della Foligno - Terontola del nostro capoluogo regionale l'aggancio a Roma. Io credo che questo sia l'impegno più cogente: il 30 giugno vedremo il lavoro che RFI ci consentirà di prendere in esame.

Per quanto riguarda le infrastrutture aeroportuali, l'aeroporto di Sant'Egidio ubicato all'interno di un'area di rilevante interesse paesaggistico, turistico e commerciale, con notevoli potenzialità per lo sviluppo della Regione dell'Umbria. Le stesse pianificazioni a cui facevo prima riferimento, sia il piano regionale dei trasporti, sia il PUT confermano gli indirizzi e la centralità del nostro aeroporto regionale; l'aeroporto di Sant'Egidio è inserito anche ovviamente nella rete transeuropea del trasporto, nella sezione degli aeroporti, ed è contenuta nella decisione 1692 del Parlamento Europeo e del medesimo Consiglio del 23 luglio '96. Attualmente le potenzialità offerte dalla presenza dell'aeroporto non possono essere sfruttate a pieno, noi sappiamo che oggi ci sono circa 60 mila passeggeri, soprattutto per alcune carenze infrastrutturali alle quali stiamo ponendo rimedio con forza e noi riteniamo che già da questo anno, con le modifiche che stiamo apportando alle infrastrutture, potrà essere cambiata la fisionomia del nostro aeroporto regionale, faccio riferimento in particolare allo sviluppo della pista, alla dimensione dei piazzali di sosta dell'aerostazione e alla dotazione delle caratteristiche degli impianti, quest'anno con

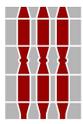


l'ampliamento e l'allungamento della pista fin dal mese di settembre, già saranno possibili appunto, l'autorizzazione dell'accesso anche di aeromobili a quali, fino ad oggi, non era consentito il decollo e l'atterraggio, per cui il lavoro che contestualmente noi stiamo facendo è tutto volto ad aumentare non solo le capacità e la presenza dei passeggeri ma ovviamente tutto questo passa attraverso un servizio che dev'essere completamente rinnovato. A questo aeroporto si aggiunge l'aeroporto di Foligno, che svolge invece di funzioni di protezione civile ad integrazione del centro regionale di protezione civile che è in fase di costruzione e realizzazione, ed inoltre funge da logistica per le imprese aeronautiche presenti nella città e per lo sviluppo solo del turismo aereo e il potenziamento del volo a vela.

Prima facevo riferimento alle piattaforme logistiche, le piattaforme logistiche appunto sono inserite nello schema del piano generale dei trasporti con le interconnessioni alle quali facevo riferimento, dove l'Umbria è presente, degli interporti di Jesi e di Orte. Insieme a queste infrastrutture ovviamente c'è tutto il tema legato alle infrastrutture per la mobilità in ambito urbano, l'Umbria è stata antesignana rispetto ad altre Regioni, in particolare il capoluogo di Regione, rispetto alla mobilità di ambito urbano, e insieme alla città di Perugia che, anche nel corso dei prossimi mesi con l'avvento e la introduzione del nuovo sistema del mini metrò, rappresenta la punta di diamante del nostro sistema regionale ma anche altre città della nostra Regione, seguendo il percorso del nostro capoluogo, hanno realizzato sistemi di mobilità alternativa urbana che devono essere sempre al centro della nostra attenzione proprio per la conformazione e la morfologia della maggior parte delle nostre città umbre, il più delle quali sono appunto arroccate in acropoli e in colline.

A questo sistema si aggiunge il sistema per la mobilità ecologica, all'interno delle città, con la realizzazione che c'è stata nel corso degli ultimi dieci anni di piste ciclabili, con funzioni completamente separate dal traffico appunto veicolare, al traffico ciclabile e pedonale e insieme a questo il tema della sentieristica, che ha una grande valenza non solo per il tema della mobilità ma anche per il tema dello sviluppo turistico, si fa riferimento anche allo studio in generale su tutta la sentieristica, in particolare anche ai percorsi e ai sentieri francescani.

Adesso io farei un riferimento anche, con questi obiettivi, queste che erano le cosiddette condizioni a contorno che volevo porre all'attenzione del Consiglio regionale, volevo un po' dare lo stato dell'arte, lo stato di avanzamento dei programmi di intervento. Il piano a cui io facevo riferimento, sia ferroviario, sia stradale, sia aeroportuale, è un piano regionale

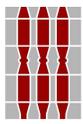


dei trasporti recente ma che comunque affonda le sue radici e la sua impostazione teorica in una programmazione territoriale regionale, se vogliamo, anche datata. Oggi purtroppo siamo ancora costretti a parlare di infrastrutture pesanti, non possiamo volgere la dovuta attenzione nella seduta di oggi, ma lo faremo anche in altre sedute, con l'Assessore Lamberto Bottini, alle infrastrutturazioni informatiche di cui oggi la nostra Regione sente il bisogno, ma se oggi siamo costretti ancora a parlare di infrastrutture è perché ancora oggi noi denunciavamo una forte carenza infrastrutturale, quindi la necessità insieme allo sviluppo delle reti informatiche, telematiche, ancora della rete infrastrutturale, stradale e viaria. Lo stato di avanzamento, a fronte dei programmi sulla rete nazionale, che furono approvati dal CIPE con la legge 443 del 2001, la cosiddetta Legge Obiettivo per i progetti già redatti che ammontano a 5.711 milioni di euro sono stati approvati interventi e assegnate risorse per circa 1.710 milioni di euro, che sono circa il 30% del fabbisogno necessario. Tra l'altro questi sono fondi non nuovi, ma venivano anche da programmazioni dello Stato, dall'ANAS e da RFI, con assegnazioni già in corso e già prodotte, in realtà negli ultimi cinque anni sono state molto modeste le risorse nuovamente impegnate per la nostra attenzione.

Ma malgrado appunto questa difficoltà a reperire risorse, forte è stato lo sforzo dal punto di vista progettuale perché oggi la Regione Umbria è in grado di andare a un confronto con il tavolo, con le altre Regioni e con il tavolo nazionale, con una progettazione articolata e nella maggior parte dei casi con progettazioni definitive quindi appunto in stato avanzato di progettazione.

**PRESIDENTE.** Scusi Assessore. Colgo l'occasione per invitare i signori Consiglieri, anche gli ospiti del pubblico, a comporre in modo silenzioso la suoneria dei propri cellulari, per evitare queste pittoresche colonne sonore ai lavori del Consiglio, grazie.

**ASSESSORE MASCIÒ.** Grazie Presidente. Quindi proseguendo, per quanto riguarda appunto i progetti inseriti nell'intesa Stato – Regioni, nell'intesa principale del 24 ottobre 2002 e l'accordo integrativo dell'11 novembre 2004, la Regione Umbria aveva chiesto all'ANAS e al Governo nazionale, in occasione dell'apertura dell'ultimo tratto romagnolo, interventi di messa in sicurezza per quanto riguarda la E45 nel tratto umbro. La cosa è stata più volte riproposta all'attenzione del Governo nazionale, della difficoltà di questa nostra arteria che consideriamo la dorsale principale della nostra Regione, anche per il



costante degrado che tale arteria stava assumendo fin appunto dal 2001 – 2002. Il Governo ha risposto alle insistenze delle Regioni interessate alla E45, anche da parte della nostra Regione, con la proposta di trasformazione in autostrada all'inizio solo del tratto dell'Emilia Romagna e del Veneto, della Romea, della E55 e all'inizio non diede nessuna risposta alla pressante richiesta che veniva in particolare dalla Regione Umbria volta a garantire la sicurezza della mobilità del traffico all'interno dell'E45 stessa.

Nella situazione il tracciato presenta oggi, come allora, tutte le criticità che tutti gli umbri, in parte, conoscono, quindi situazioni disomogenee nelle caratteristiche tecniche e geometriche dei vari tratti utilizzati e realizzati in epoche diverse. Tra l'altro la E45 quando fu progettata e realizzata, la cosiddetta E7, aveva condizioni di flusso e di carico completamente diverse da quelle che oggi sono le condizioni attuali e quello che si richiede, ovviamente, non è solo una messa in sicurezza e una ricaratterizzazione geometrica della infrastruttura ma ovviamente anche un armamento completamente diverso visto i carichi a cui è impegnata quotidianamente questa infrastruttura. Ci sono delle limitazioni nelle curve di accelerazione e decelerazione in corrispondenza degli svincoli, completamente inadeguati, quindi anche questi a scapito della sicurezza, la carenza nelle aree e nelle piazzole di sosta anche di quelle attrezzate per i mezzi commerciali pesanti e per quelli turistici, la completa assenza di queste piazzole lungo tutto l'asse di 135 chilometri umbro; la carenza, in alcuni tratti, di viabilità complanari che permetterebbero di evitare quindi la promiscuità tra percorsi e mobilità interne al nostro territorio con la mobilità invece nazionale e internazionale. La situazione di congestione dei flussi di itinerari diversi, il caso emblematico è costituito ovviamente dalla città di Perugia con tutte le criticità che noi oggi conosciamo, relative al cosiddetto nodo di Perugia e alla inadeguatezza oggi della infrastruttura del nostro capoluogo regionale. La carenza sostanziale di ogni tipo di manutenzione su tutta l'infrastruttura, che oggi viene quotidianamente deteriorata per la grande quota di traffico pesante che oggi la infrastruttura assorbe, al quale oggi è interessata.

Di fronte a queste considerazioni e alla pressione che la Regione dell'Umbria ha fatto nel corso dei primi tre anni, 2001 – 2002 – 2003, si è risposto da parte del Governo nazionale con la proposta di trasformazione in autostrada anche di questo secondo tratto, dell'E45, secondo la richiesta di un promotore privato. È stata presentata all'ANAS una proposta di project financing per la realizzazione in modo unitario dell'intero corridoio di viabilità autostradale e dorsale centrale Mestre – Orte – Civitavecchia, relativa all'ex Strada



Statale 55, la ex Strada Statale 45 e la Strada Statale 675. Le cinque Regioni interessate al tracciato - Veneto, Emilia Romagna, Toscana, Umbria e Lazio - hanno sottoscritto con il Governo un atto integrativo di intese generali già stipulate, dove si sono resi disponibili ad esaminare la proposta avanzata, a fronte del rispetto di una serie di condizioni sia ambientali che socioeconomiche e si è quindi convenuto attraverso, le sintetizzo, quattro prescrizioni: il mantenimento del tracciato autostradale lungo la attuale sede, salvo alcune limitate varianti in corrispondenza di quegli attraversamenti di località di particolare importanza e complessità ambientale; l'attenzione ai valori ambientali del territorio umbro che vanno assolutamente salvaguardati; l'adozione di moderne forme di pedaggiamento aperte, sistemi appunto senza barriere che possano consentire, specie per il traffico locale, l'esenzione; particolari modalità di tutela dei residenti dei diversi bacini interessati anche, come dicevo, con l'esenzione per quei bacini che non hanno la presenza di strade alternative e di complanari come prima facevo riferimento.

La Regione dell'Umbria ha effettuato anche alcune verifiche con i Comuni interessati, i quali Comuni hanno convenuto alla messa a punto di queste prescrizioni e insieme riverificheremo con i 16 Comuni interessati dall'attraversamento di questa arteria anche alle fasi successive dell'iter. La Regione ha altresì richiesto l'inserimento del tratto Terni - Fiano, via Passo Gorese, per consentire un rapido accesso a Roma nord da parte della nostra Regione, verso Roma, la capitale. Il consiglio di amministrazione dell'ANAS ha approvato il progetto preliminare predisposto dal promotore ai sensi dell'art. 37 bis, Legge 109 del '94, costituito dal raggruppamento di imprese, composte da Società Gefip Holding, Banca Carige, Egis Project, Efitbanca, Mec S.r.l., Technip Italy, Transrot International, e si attende ora che venga dato corso, così come si sta facendo proprio in questi giorni, alle procedure previste dal decreto legislativo 190 per l'approvazione da parte del CIPE del progetto preliminare per il cofinanziamento della parte a carico delle risorse pubbliche, per circa il 50% per un valore pari a 11,75 miliardi di euro.

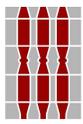
Dal punto di vista programmatico è stata avanzata la proposta al CIPE di considerare l'intero corridoio come configurato nelle seguenti nuove tratte, come dicevo prima: la nuova Romea, la E55, la Mestre - Ravenna compreso il tunnel di Mestre, la Ravenna - Orte, l'E45, il nodo di Perugia, il tratto Madonna del Piano - Corciano e Orte - Civitavecchia. L'ANAS realizzerà direttamente le tratte inerenti al nodo di Perugia, e faccio riferimento al primo punto, al collegamento Madonna del Piano - Silvestrini, in anticipazione l'ANAS rispetto alle risorse che verranno impegnate dallo Stato e a queste



anche del collegamento Viterbo – Civitavecchia, del tratto mancante. Per la tratta Venezia – Orte, di circa 417 chilometri, l'ANAS dovrà trasmettere il progetto preliminare per attivare la procedura di approvazione del Decreto legislativo 190.

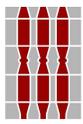
Successivamente alla approvazione da parte del CIPE, l'ANAS dovrà indire una gara per la concessione e per la progettazione, costruzione e gestione della tratta autostradale. In attesa della definizione di questi sviluppi, ad oggi è stato effettuato soltanto un intervento diretto da parte dell'ANAS sulla E45, finalizzata all'adeguamento al terzo tipo delle norme del CNR sul viadotto Cesi, in località comune di Sangemini, e altri interventi dovranno essere armonizzati anche in maniera più ampia. Come dicevo prima, sono già state assegnate nella seduta del CIPE del 27 maggio 2005, 310 milioni di euro, in anticipazione rispetto al progetto e la realizzazione più complessiva che richiede per tutto il nodo 732 milioni di euro. L'ANAS dovrà procedere ad indire la gara per l'individuazione del General Contractor, il quale poi dovrà completare le progettazioni ed eseguire i lavori. Lo stralcio funzionale che abbiamo individuato, ovviamente insieme al sistema delle istituzioni, al Comune di Perugia, è volto a realizzare il primo tratto del collegamento, dalla E45 al Silvestrini, con tutte quelle opere complementari che saranno utili, non solo ovviamente a questa prima parte del nodo, ma anche ad una maggiore mobilità verso l'ospedale unico del Silvestrini. Per la realizzazione di questo primo tratto, ci sono già a disposizione queste somme di 310 milioni di euro.

Volevo adesso fare un po' il punto sulle infrastrutture, invece quelle trasversali, proprio per completare il disegno delle infrastrutture stradali relativamente appunto al collegamento interregionale tra l'Umbria e le altre regioni. Non possiamo se non partire ovviamente dal progetto denominato "Asse viario Marche - Umbria" e "Quadrilatero di penetrazione interna", che è già presente già nel primo programma delle opere strategiche, che fu approvato dal CIPE ai sensi dell'art. 1 della Legge 43, sempre della Legge Obiettivo, con delibera 21 del dicembre 2001. All'interno del sottosistema, appunto corridoi trasversali e dorsale appenninica. Le infrastrutture viarie, da realizzare nell'ambito di tale progetto, come appunto dicevo, a seguito di questa delibera del CIPE, nel territorio umbro comprendono la Strada Statale 318 del tratto Pianello – Valfabbrica, sulla direttrice Perugia - Ancona, il cui completamento è già in corso con gli altri lotti già appaltati direttamente da ANAS - su questo poi faremo alcune considerazioni per quanto riguarda Casa Castalda - l'adeguamento a quattro corsie della Strada Statale 77 della Val di Chienti, nel tratto Foligno – Colfiorito, comprensivo sia del collegamento della Strada



Statale 77 e della Strada Statale 3, e poi l'adeguamento del tratto della Strada Statale 3, la Flaminia appunto, con la Strada Statale 75, quindi il tratto Foligno - Ponte Centesimo. La delibera a cui facevo riferimento, la 93 del 2002, ha preso atto del "Progetto Quadrilatero" secondo lo studio pilota che fu realizzato dell'Unità Tecnica della Finanza di Progetto del Ministero dell'Economia: lo studio prevede caratteristiche di innovazione rispetto all'aspetto finanziario attuativo, disponendo che non si effettui più esclusivamente una realizzazione delle infrastrutture, ma coinvolgendo, anche mediante l'elaborazione di un piano di Area Vasta, denominato appunto "PAV", che punti allo sviluppo economico delle aree interessate da queste infrastrutture e quindi chiama alla partecipazione anche, per la realizzazione di tale infrastruttura, attraverso l'individuazione di aree leader, non solo il Governo nazionale, ma dal punto di vista finanziario, anche i Comuni e le Camere di Commercio dell'Industria, dell'Agricoltura e dell'Artigianato, che riversino, secondo uno schema che ha una validità trentennale, quelle risorse che sono frutto di un meccanismo che viene denominato "cattura di valore", che consenta, attraverso l'implementazione di nuove imprese ed attività produttive, di avere da parte dei Comuni maggiori entrate relative all'ICI e alle Camere di Commercio tutti i contributi camerali. Quindi con questa delibera ha previsto la costituzione di un soggetto attuatore unico.

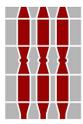
Il 6 giugno 2003 è stata costituita una nuova società, che va sotto il nome di "Quadrilatero Marche e Umbria S.p.A.", una società di scopo, che vede la partecipazione del 51% del capitale sociale di 2 milioni di euro da parte dell'ANAS e il 49%, sempre di questo capitale sociale di 2 milioni di euro, da parte della Sviluppo Italia. La società è aperta alla partecipazione di altri soggetti. Qui affermiamo che la Regione Umbria non ha aderito, non ha partecipato, così come nessuna istituzione locale, all'assetto societario di questa nuova società, perché tutte le garanzie relative, non solo al piano di Area Vasta, alle fidejussioni, e alle garanzie che appunto sarebbero dovute venire da parte del Governo nazionale, non ci sono state, e quindi la Regione dell'Umbria non ha aderito alla partecipazione societaria all'interno del Quadrilatero. Il costo dell'intervento, che inizialmente era di circa 1.800 milioni di euro, è stato ridefinito a seguito giustamente delle prescrizioni in circa 2 mila e 100 milioni di euro, a cui si devono aggiungere appunto i 63 milioni che dovrebbero venire attraverso l'esproprio delle aree leader, per un totale di circa 2.157 milioni di euro. La delibera CIPE n. 13 del 27 maggio 2004 ha approvato tra l'altro il progetto definitivo dei tratti Pianello - Valfabbrica e Fossato di Vico-Cancelli, e il progetto del tratto Foligno - Pontelatrive, assegnando un primo finanziamento per i due lotti che vengono chiamati



“due maxi lotti”, per circa 900 milioni di euro. Proprio le quote che si attendono rispetto, come dicevo prima, alla non adesione da parte dell’Umbria, cioè le quote che si attendono alla cattura di valore, presentano aspetti di complessità e di problematicità legati alla natura degli insediamenti del PAV. A tal file la Regione ha sempre chiesto che, a fronte di possibile riduzione dei flussi finanziari, ci sia appunto una forma di garanzia e l’intervento diretto dello Stato volto ad assicurare il fabbisogno finanziario necessario per la realizzazione di questa opera.

Il Decreto “Mille Proroghe” ha introdotto all’art. 39 octies, una norma che estende anche a società, come la Quadrilatero, a condizione da definire, con un apposito Decreto da parte del Ministero dell’Economia, che questa garanzia, ad oggi... ad oggi questo decreto non c’è, per cui ci sono ancora margini di incertezza relativamente al sistema fideiussorio da parte dello Stato. La situazione degli interventi, come prima dicevo, avendo a disposizione 900 milioni, rispetto ai 2.157 milioni di euro, è già stato individuato a seguito di una gara: il General Contractor per il primo maxi lotto, e quindi è un raggruppamento di imprese, la Strabag, la Cmc, la Grandi Lavori Fincosit, il quale dovrà completare le progettazioni ed eseguire i lavori. Il progetto preliminare prevede 1.331 milioni di euro per il primo maxi lotto, e sono finanziati 476 milioni di euro; il secondo maxi lotto invece comprende la direttrice Perugia - Ancona, il tratto Pianello – Valfabbrica e il tratto Fossato di Vico – Cancelli; quindi la Strada Statale 318, la Strada Statale 76 e la Strada Statale 3, oltre ovviamente alla Pedemontana Marchigiana, al di fuori del nostro confine regionale. Per questo gli interventi su direttrice Perugia - Ancona sono di circa 330 milioni di euro, e già finanziati sono 424 milioni, a vantaggio di tutto l’intero maxi lotto che è di circa 700 milioni di euro. Anche per questo maxi lotto è stato individuato il General Contractor, che è composto dalla TOTO S.p.A., dal Consorzio Ergon Engineering and Contracting S.r.l..

Su questo, sulla Perugia - Ancona, vorrei appunto sottolineare, stando all’interno della strategicità dell’opera, per quello che riguarda non solo ovviamente i due capisaldi, la città di Perugia e la città di Ancona, ma il sistema centrale dei collegamenti trasversali volti ad unire e a collegare la Regione Marche e la Regione Umbria, quindi è una priorità appunto assoluta che noi abbiamo all’interno del nostro sistema regionale delle infrastrutture e, per quanto riguarda quest’opera, il progetto prevede un quattro corsie su tutto il percorso, ad eccezione del tratto di Casa Castalda, ma noi abbiamo chiesto al General Contractor di intervenire con i ribassi dovuti all’asta, ad intervenire e realizzare anche qui il raddoppio a quattro corsie del tratto di Casa Castalda.

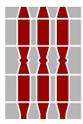


Tornerei alla E78, alla Fano - Grosseto: ricordo appunto che questa arteria è iniziata, non solo la progettazione, ma la realizzazione di alcune parti fin dall'inizio degli anni '60. Gran parte del percorso che collega appunto la "Due Mari", la cosiddetta "Due Mari" è stato realizzato al di fuori della nostra regione, in particolare nella regione Lazio e nella regione Marche; sono state realizzate tutte le progettazioni, con alcune criticità legate al nodo di Siena e al nodo di Arezzo. In realtà nel tratto umbro ancora dev'essere definito il percorso. Quindi abbiamo diverse ipotesi da parte dell'ANAS, che ci verranno sottoposte, così come ci era stato garantito nel secondo semestre di questo anno solare... quindi nel secondo semestre l'impegno che ci prendiamo è quello di definire il tracciato nel secondo semestre di questo anno proprio per garantire, se non altro, la presenza di una progettazione così come è in tutto il tracciato che collega Fano e Grosseto.

Il costo presunto, anche se sono diverse, è di circa 600 milioni di euro, e le criticità sono legate appunto a percorsi diversi, tracciati diversi, con difficoltà forti che ci sono nell'attraversamento nell'alta valle del Tevere di questa nuova arteria che oggi, a differenza della E45, è inesistente; quindi non c'è e quindi è una difficoltà a realizzare un nuovo tracciato laddove oggi non c'è ancora niente. Credo appunto, che nel corso del prossimo semestre ci sia questo impegno da parte di ANAS, noi solleciteremo l'ANAS per portare al confronto dei tavoli istituzionali, e tra la regione Umbria, e tra la regione Toscana, sapendo pure che, per quanto riguarda il rapporto con la regione Marche, in realtà il percorso è già definito in quanto in località in prossimità di Parnacciano, in località La Guinza, è già stata realizzata una delle due canne della quattro corsie, per cui il tracciato nella regione Marche è del tutto definito.

Quindi insieme alla regione Toscana cercheremo di risolvere i problemi legati a Monterchi, sapendo che ormai è ultimato il lavoro dell'E78 nel tratto toscano, e quindi forti saranno le difficoltà anche per le nostre popolazioni, per le popolazioni umbre, in particolare l'abitato di Lerchi già oggi è in forte sofferenza, quindi la necessità di intervenire molto velocemente. L'altra traversale è quella Terni-Rieti, un costo questo di 235 milioni di euro, l'appalto integrato è stato aggiudicato dal Consorzio Stabile Uniter, che ha completato la progettazione esecutiva ed è in corso, proprio in queste settimane, di approvazione da parte dell'ANAS del progetto esecutivo, sapendo le difficoltà anche qui che si incontrano nel definire un'arteria in un territorio ormai fortemente, non solo antropizzato, ma con la presenza sia di industrie che imprese artigiane.

Il tratto importante che io volevo citare e lo faccio per ultimo, ma non è affatto l'ultimo



perché ho cominciato dal nord dell'Umbria, è il tratto della strada delle tre valli: il tratto Spoleto – Acquasparta. L'intervento è inserito anche questo nel primo programma della legge 443 ed è stato presentato dal CIPE da parte della Regione dell'Umbria con il progetto di potenziamento a quattro corsie. E la apertura delle quattro corsie nel tratto Foligno - Spoleto ritiene necessario dare continuità, proprio per questa continuità tra Strada Statale 67 e Strada Statale Flaminia, ad avere anche qui un tratto a quattro corsie volto a collegare Spoleto ad Acquasparta, ma ovviamente anche tutta la parte centrale dell'Umbria e il collegamento, come dicevo prima, anche delle tre valli con la regione Marche, quindi con Ascoli Piceno, con tutta la parte meridionale delle Marche, la parte a nord della regione Abruzzo e la parte ad est della regione Lazio, in particolare della provincia di Rieti; quindi un'opera fortemente strategica per tutte, anche questa per le diverse regioni che ho citato. L'importo generale del progetto è di circa 627 milioni di euro per l'intero tratto oggi Acquasparta, e per uno sviluppo appunto di circa 21 chilometri.

Il tratto Eggi - San Sabino è di un costo di circa 15 milioni di euro, per l'estensione di circa 3,8 chilometri, con sezione stradale a due corsie, una per ogni senso di marcia, è stato approvato il 25 luglio 2003; è stata espletata la gara per l'affidamento dei lavori ma ancora non si è potuto procedere alla consegna definitiva dei lavori, la sottoscrizione e relativo contratto per i ricorsi al TAR di alcune ditte che hanno partecipato a questa gara. Voglio sottolineare quanto sarà importante - oggi ancora non c'è, però quando il sistema infrastrutturale sarà completato - il caposaldo di Acquasparta, perché si riverseranno ovviamente, insieme alla Tre Valli, dicevo, i flussi provenienti dalla Quadrilatero, della Perugia - Ancona, dalle Marche e anche dalla E78, facendo riferimento al nord dell'Umbria.

Io volevo anche sottolineare alcuni aspetti importanti che sono caratterizzati, oltre alla programmazione questa nazionale, anche alla programmazione regionale che è relativa appunto a diverse opere, ed in particolare alla Strada Regionale 220, la Pievaiola, con la variante di Tavernelle. L'intervento consiste nella realizzazione del tratto Osteria Vecchia- (Potasse) e permette di evitare l'attraversamento dell'abitato di Tavernelle: l'intervento è stato inserito nel piano ANAS del 2000 per circa 27 milioni di euro. Sappiamo che attualmente l'ANAS sta procedendo all'istruttoria del progetto per poterla approvare in consiglio di amministrazione e successivamente procedere all'appalto del lavoro. E quindi sappiamo appunto che, a seguito delle diverse prescrizioni, il costo è lievitato di circa 34 milioni di euro. Siamo qui per dire che la Regione dell'Umbria garantisce la differenza



della somma necessaria per la realizzazione dell'opera rispetto alle risorse già messe a disposizione appunto dall'ANAS. Si sta realizzando la bretella di collegamento della Strada Statale 75 all'aeroporto di Sant'Egidio, per circa 6 milioni di euro, questa è una delle tante opere di piccola entità finanziaria ma di notevole importanza strategica, perché ad oggi il nostro aeroporto regionale non solo ha scarsi servizi, ha una scarsa infrastrutturazione, ma di fatto è del tutto introvabile, oggi è talmente nascosto che gli umbri non lo riescono più a trovare, quindi un'infrastruttura di questa natura io credo che aiuti a risolvere, insieme allo sforzo sulle infrastrutture, aiuti a risolvere, speriamo ci si riesca, il tema del nostro aeroporto regionale.

Sull'umbro casentinese, la realizzazione del centro abitato di Castiglione del Lago per circa 15 milioni di euro. Anche questa è un'opera importante soprattutto per assicurare la mobilità quotidiana, assicurare una accessibilità turistica, ma soprattutto voglio ricordare, per i grandi problemi legati alla sicurezza stradale in questo caso, quindi una realizzazione importante proprio in termini di sicurezza. Sulla Strada Regionale 209, la realizzazione della galleria delle Marmore, la 317 la variante del centro abitato di Marsciano, sulla E45 sulla 675 è necessario appunto liberare la località di San Liberato, nel Comune di Narni, lo inseriremo nella prossima programmazione per consentire di uscire da questo isolamento questo abitato.

Importante, io ritengo che siano i fondi sulla sicurezza stradale, come prima veniva ricordato, la necessità di intervenire con fondi non solo di programmazione nazionale ma anche con fondi di programmazione regionale. Gli interventi che ci sono in atto sono il tratto sulla 318 di Valfabbrica, con la realizzazione della galleria di Casa Castalda, con i lotti 4 e 5, sulla Strada Statale Flaminia i lotti 4b e quinto, sesto del tratto di Foligno Fossato di Vico, sulla Strada Statale 219 il tratto Branca Fossato di Vico e il nuovo svincolo dell'E45 rispetto alla 675 a Terni, e l'adeguamento dello svincolo a Santa Maria degli Angeli.

Insieme a questo impegno che noi qui non facciamo altro che risottolineare, io credo che sia importante su tutto il sistema delle infrastrutture regionali arrivare ad una bonifica acustica seria che riguardi appunto tutte le criticità presenti nella nostra Regione. Ricordavo che nessun Comune della nostra Regione, sono pochi i Comuni che possono dire di non avere problemi legati alla bonifica acustica ma in particolare io sto qui per sottolineare quanto nell'ultimo piano triennale non è stato realizzato ed è relativo alla messa in sicurezza rispetto al rumore e allo smog del percorso appunto intorno alla città di



Perugia, in particolare da Collestrada a Corciano, sono necessari interventi cospicui. Noi riteniamo che il costo per la realizzazione di tutta la bonifica sia intorno ai 30 milioni di euro, ma sappiamo già esserci da parte del Ministero un progetto in corso di approvazione attraverso una conferenza dei servizi per la bonifica dei tratti più congestionati di questa infrastruttura, sono previsti circa 10 milioni di euro, quindi noi siamo qui per sottolineare con forza questo impegno che vogliamo rigarantire nel prossimo piano triennale per la realizzazione di questo sistema volto a mettere in sicurezza dallo smog e dal rumore questa arteria fondamentale intorno alla città di Perugia, sapendo che nel corso delle prossime settimane dovremo vigilare, in particolare chi vi parla è l'assessore Lamberto Bottini, per il buon fine, per l'esito positivo di tutto il percorso che ci sarà attraverso la conferenza dei servizi. Con la Legge regionale 46 del '97 noi faremo interventi anche sulle infrastrutture di trasporto regionale e con i diversi Comuni dell'Umbria che ne hanno fatto richiesta stiamo per predisporre, insieme all'assessore Rometti, il nuovo piano per quanto riguarda il 2005 e il 2006 che prevede risorse per circa 9 milioni di euro.

Il punto sulle ferrovie rispetto a quella strategicità a cui prima facevo riferimento, la linea direttissima dell'alta velocità Roma - Firenze che lambisce la Regione nella parte sud - ovest, quella parte fondamentale dei due bracci che si diramano da Orte, la rete complementare, la rete regionale e la rete secondaria. La Orte - Falconara è raddoppiata solo in parte, la Foligno - Terontola è tutta a binario unico, la Terni - Rieti - L'Aquila è a binario unico non elettrificato, la FCU è collegata alla rete nazionale e il caposaldo nord di Sansepolcro necessita di molte opere di velocizzazione e potenziamento. Tali carenze costituiscono anche un limite a questo sviluppo dei servizi che dev'essere reso più efficiente, sulla linea Orte - Falconara, sempre per dare un po' lo stato dell'arte di dove oggi noi ci troviamo. Il progetto preliminare è stato approvato, per quanto riguarda la tratta Terni - Spoleto, con esito positivo, anche ai fini della VIA per un importo di circa 532 milioni di euro il 27 maggio del 2005, assegnando i finanziamenti necessari a carico del contratto di programma tra il Governo...

**PRESIDENTE.** Colleghi, un po' di attenzione, grazie.

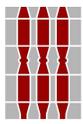
**ASSESSORE MASCIO.** Il tratto invece Foligno - Fabriano che all'inizio era stato stimato per circa 1.868 milioni di euro, abbiamo il progetto preliminare che è comprensivo di (SIA) ed è stato approvato anche in linea tecnica da parte del CIPE e le risorse di circa 1.868



milioni di euro iniziali sono diventati 2.067, sono tutt'oggi ancora da reperire. A questi interventi si aggiunge anche quello in corso specifico dall'APQ di riferimento; nel tratto Campello - Spoleto invece sono stati riappaltati nel 2005 i lavori per il completamento e il raddoppio per circa 55 milioni di euro. Come dicevo prima, sulla linea Foligno - Terontola è in corso un lavoro da parte di RFI per arrivare alla predisposizione di questa linea, è stato sottoscritto questo accordo il 20 gennaio del 2006 in un protocollo d'intesa tra RFI, la Camera di Commercio di Perugia, la Fondazione Cassa di Risparmio di Perugia, la Fondazione Cassa di Risparmio di Foligno, per redigere questo progetto. Lo studio dovrà analizzare sia la possibilità di realizzare una connessione con la linea alta velocità e alta capacità, che è il miglioramento del raccordo con la linea lenta Firenze - Roma, per consentire - come dicevo prima - la svolta a sinistra, quindi per consentire il passaggio verso Roma. E l'eventuale collegamento con l'aeroporto di Sant'Egidio e uno studio complessivo di tutto il nodo ferroviario di Perugia che oggi è decisamente sottoutilizzato, anche se sono in corso di realizzazione nell'area metropolitana i lavori per l'Università Santa Lucia, lo stadio, al Capitini, al San Sisto, l'ospedale Silvestrini con un intervento di circa 13 milioni di euro. Nella seconda fase ci sarà il consolidamento di tutta la sede infrastrutturale nel nodo di Perugia ferroviario con il rifacimento del piano del ferro, la stazione di Ponte San Giovanni, sono necessari 18 milioni di euro.

**PRESIDENTE.** Scusi Assessore. Per cortesia, tutti i presenti all'interno e all'esterno dell'emiciclo, io vi invito ad abbassare il tono del brusio, diventa complicato anche ascoltare le parole dell'Assessore, grazie.

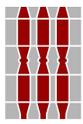
**ASSESSORE MASCIÒ.** Il piano regionale del trasporto prevede per la nostra ferrovia regionale l'impulso a rafforzare quindi tutto il settore ferroviario e in questa ex gestione governativa ci sono due obiettivi in particolare: il primo, aumentare la velocità commerciale, gli standard di sicurezza e la regolarità del servizio; la seconda, realizzare un sistema di trasporto ferroviario regionale omogeneo a trazione elettrica integrato con le reti delle Ferrovie dello Stato, di RFI. Gli investimenti previsti in questo specifico APQ sono già di circa 193 milioni di euro, di cui 87 milioni ancora sono operare da realizzare e riguardano l'elettificazione, l'acquisizione di un nuovo materiale rotabile, la soppressione di ulteriori passaggi a livello, la realizzazione di sottopassi pedonali all'interno delle stazioni, il potenziamento del tratto Cesi - Terni con particolare raddoppio e nuove fermate



urbane nel Comune di Terni, la realizzazione del secondo lotto da Pallotta a Ponte San Giovanni della metropolitana di Perugia, l'adeguamento e il potenziamento degli impianti tecnologici lungo tutta l'intera rete di 153 chilometri.

Ad oggi non risultano, oltre queste cose, non ci sono..., perseguire ovviamente una maggiore integrazione con tutto il mondo delle Ferrovie dello Stato, sono stati già finanziati gli interventi per l'installazione di nuovi impianti tecnologici che sono volti a garantire una maggiore scambiabilità e interconnessione con il mondo RFI. Su questo noi sappiamo perfettamente, il piano regionale dei trasporti parla di E45 ferroviaria, quindi parla di far uscire anche, per quanto riguarda la ferrovia, la nostra Regione da questo storico, atavico isolamento. Noi abbiamo pensato di dividere in due stralci questa E45 ferroviaria con un primo impegno serrato, forte, volto al collegamento verso nord, allo sfondamento verso nord della nostra ferrovia regionale con il capoluogo di Arezzo e consentirà insieme appunto al sistema ferroviario di FS e di RFI, consentirà la possibilità da parte del nostro territorio regionale di attestarsi verso Arezzo prima e Firenze poi per avere un'ulteriore possibilità di aggancio all'alta velocità. La Provincia di Arezzo nel piano territoriale, PTCP, territoriale di coordinamento provinciale, ha previsto la realizzazione di questa struttura, i piani regolatori generali di Sansepolcro, di Anghiari, di Arezzo prevedono anch'essi la presenza di questa infrastruttura, sappiamo che stando tutto nel territorio della Regione Toscana noi non possiamo che interloquire con la Regione Toscana, proprio per questo motivo sono già in corso da alcuni mesi una serie di incontri sia politici che tecnici volti a stabilire il percorso e le procedure per andare a richiedere al Ministero delle Infrastrutture le risorse necessarie per la realizzazione di questo che noi sappiamo il primo stralcio, il primo passaggio per la realizzazione dell'E45 ferroviaria, quindi con l'attestamento ad Arezzo. E la cifra necessaria, così come si può desumere dallo studio di fattibilità che è stato fatto dalla Provincia di Arezzo, è di circa 250 milioni di euro.

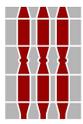
Io credo che, soprattutto per quanto riguarda il ferro, il disegno strategico delineato è volto ad avere l'aggancio alle due dorsali, l'Adriatica e la Tirrenica, al corridoio 1, che è l'asse Napoli - Milano dell'alta velocità; anche il nostro sistema regionale è volto ad assolvere questo compito ma è inoltre volto a compiere, ad assolvere il compito appunto di richiesta di mobilità interna che oggi, come tutti sanno, è molto rivolta nella nostra Regione all'utilizzo del mezzo privato, la quota è di 1,53 automobili per persona, contro la media nazionale di 1,78 e la media europea di 1,92, quindi di fatto una necessità di andare a



modificare le consuetudini interne alla nostra Regione, per far questo dobbiamo mettere in atto questo sistema infrastrutturale, così come noi l'abbiamo ipotizzato, ma sappiamo perfettamente nel contempo che dobbiamo lavorare nel sistema dei servizi perché aspettare che tutto il disegno sia completato significherebbe aspettare troppo tempo. Da questo punto di vista e per questo motivo è iniziata una forte interlocuzione con Trenitalia, un'interlocuzione che fino ad oggi non ha avuto esiti positivi, quindi siamo qui a denunciare una grande difficoltà che abbiamo avuto nel corso degli anni passati nell'interlocuzione con il Governo e con il mondo FS per avere fin da oggi, fin da subito quella serie di servizi che l'Umbria, la Regione Umbria, gli umbri oggi chiedono e pretendono: di fabbisogno di mobilità interna, e non solo, ma anche rivolta all'esterno del nostro territorio regionale. Per fare questo abbiamo posto al confronto del gruppo Trenitalia una serie di proposte confortate anche da un'interlocuzione e dagli incontri che nel corso di questi mesi ci sono stati con il sistema dei pendolari umbri che, nell'ultima fase, in questi ultimi mesi, si sono anche dati un loro coordinamento interno e con una forte richiesta di servizi verso sud, come dicevo, verso Roma e in particolare verso Firenze, dove continuano ad essere veramente sottodimensionati e denunciando anche qui questa difficoltà a interloquire con l'FS sperando appunto che a breve ci possa essere dal nuovo Governo un segnale diverso di attenzione e di rapporti per quanto riguarda il nostro servizio ferroviario.

Come dicevo sugli aeroporti gli interventi che noi stiamo facendo sono, per quanto riguarda il prolungamento della pista e l'ampliamento dei piazzali degli aeromobili, la realizzazione di un edificio per il servizio antincendio, per un importo di circa 13 milioni di euro, invece per l'aeroporto di Foligno sono in corso lavori per la sistemazione della pista e del piazzale di sosta, per un valore di circa 3 milioni di euro.

Un'ultima attenzione la vorrei porre al tema delle infrastrutture per il trasporto merci e la logistica, ridefinendo quello che prima avevamo stabilito nel sistema della logistica umbra legato ai territori dell'Alto Tevere, della conca Ternana e della città di Foligno, sono stati previsti con la Legge Obiettivo e con il cofinanziamento dello Stato, 50% di risorse finanziarie messe a disposizione dallo Stato e 50% dalla Regione Umbria, la realizzazione della piattaforma logistica di Terni – Narni, che ha un costo complessivo di circa 19 milioni di euro, la piattaforma dell'Alto Tevere di Città di Castello e San Giustino per un costo totale di circa 12 milioni e mezzo euro, e la piattaforma di Foligno per un costo di circa 27 milioni di euro.



Le piattaforme di Foligno e Terni prevedono per la presenza della infrastruttura RFI, che ha un adeguamento tale da poter consentire ovviamente il passaggio delle merci, l'armamento di RFI, ovviamente lì c'è anche la intermodalità tra ferro e gomma, cosa che oggi non è possibile nell'Alto Tevere per l'armamento della nostra ferrovia regionale che è di circa 16 tonnellate per asse. Con l'approvazione appunto di questo schema di finanziamento, dico finanziamento Stato – Regioni, noi abbiamo già a disposizione le progettazioni definitive della piattaforma logistica dell'Alto Tevere e di Foligno, e per quanto riguarda la piattaforma di Terni e Narni, le associazioni di categoria, il sistema camerale, il sistema bancario locale stanno per predisporre secondo le stesse modalità, lo stesso schema che fu adottato dagli altri territori, la dotazione di questa nuova progettazione definitiva da poi dare alla Regione dell'Umbria per dare corso alle gare.

Le date; volevo ricordare che queste risorse messe a disposizione già dalla Regione e dal Governo, consentono e obbligano un passaggio al CIPE per la gara, per l'appalto dei lavori, per quanto riguarda l'Alto Tevere entro il 31 dicembre 2007, e per quanto riguarda Foligno, Terni e Narni, entro il 31 dicembre del 2008, ma noi riteniamo, soprattutto per quanto riguarda San Giustino, Città di Castello e Foligno, di poter addivenire, già nel corso dei primi mesi del prossimo anno, alla gara d'appalto. Queste sono le prime riflessioni che ho fatto in maniera puntuale; potrò ovviamente ritornare, a seguito anche della discussione che ci sarà in Consiglio, e alle richieste che verranno dai diversi gruppi consiliari, a sottolineare anche alcuni altri punti che ho volutamente tralasciato, non per importanza, ma per tenere una discussione all'interno di tempi ragionevoli. Io credo che l'insieme delle opportunità che oggi noi abbiamo descritto, che sono frutto anche di un lavoro di programmazione costante che, nel corso di questi mesi e anni, noi abbiamo messo in campo, voglio ricordare appunto la grande capacità che ha questa Regione di progettare, di innovare e di avere sempre quella disponibilità di progettazioni, che poi sono l'elemento necessario per andare ai tavoli nazionali per richiedere delle risorse. Io credo appunto che il fabbisogno infrastrutturale dell'Umbria ancora oggi è molto, il fabbisogno dei servizi è altrettanto impegnativo, e il disegno territoriale che noi abbiamo ipotizzato, che è quello che sempre noi chiamiamo di ruolo di cerniera che deve avere la nostra Regione nel quadro di riferimento strategico nazionale, debba tenere conto anche di tutte le altre programmazioni necessarie.

Noi chiediamo al Consiglio regionale di supportarci in questa che sarà anche la prossima programmazione statale e comunitaria che noi, come Regione dell'Umbria, andremo a



concordare con il prossimo Governo, sapendo che ancora ad oggi purtroppo noi scontiamo questa carenza infrastrutturale perché, al di là delle tante promesse fatte, e al di là dello sforzo che noi complessivamente, come comunità regionale, abbiamo fatto dal Governo precedente non abbiamo ottenuto quelle risorse necessarie che servivano per fare uscire l'Umbria da questo isolamento. Per questo noi chiediamo un sostegno alla nostra programmazione regionale, grazie.

**PRESIDENTE.** Ringraziamo l'assessore Mascio per l'ampia comunicazione. Sull'ordine dei lavori ha chiesto la parola il consigliere Laffranco, prego.

**LAFFRANCO.** Sì Presidente. Visto che la relazione dell'Assessore non ci è stata consegnata prima, e soprattutto visto il record di durata del suo puntuale intervento, i gruppi dell'opposizione chiederebbero qualche minuto di sospensione..., venti?

**PRESIDENTE.** Allora, rispetto a questa richiesta, se non vi sono osservazioni, credo che sia ragionevole programmare l'inizio dei lavori alle 12.45.

*La seduta è sospesa alle ore 12.20.*

*La seduta riprende alle ore 12.55.*

**PRESIDENTE.** Colleghi, se prendiamo posto, possiamo ricominciare i lavori, grazie. Bene, colleghi. Colleghi. Va bene, allora colleghi, prendiamo posto. Dopo la sospensione, riprendiamo i lavori con la discussione generale. Colleghi! colleghi! Allora, inviterei i colleghi Consiglieri che sono nei corridoi a rientrare. Assessore Mascio... Grazie, colleghi. Seppur a fatica... Basta, per favore! Allora, per favore! Assessore Rosi! Grazie. Inizia la discussione generale. Il primo iscritto a parlare è il consigliere Dottorini: ne ha facoltà. Prego, Consigliere.

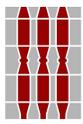
**DOTTORINI.** Grazie Presidente. Quella che ci troviamo a nostro avviso è una straordinaria occasione per approntare in modo aperto e non preconcepito il grande tema dello sviluppo in una regione come l'Umbria, tenendo presente cos'hanno significato per il nostro Paese, prima ancora che per la nostra Regione...



**PRESIDENTE.** Scusi. Colleghi, richiamo tutti a un minimo di collaborazione, sia per ascoltare gli interventi sia per avere un comportamento adeguato in aula: soprattutto evitare i colleghi con la parte esterna, che rappresentano un elemento di brusio e fastidio non più tollerabile. Grazie. Prego Consigliere.

**DOTTORINI.** Ripeto... tenendo presente che cosa hanno significato per il nostro Paese, prima ancora che per la nostra Regione, cinque anni di Governo Berlusconi. Dico subito che la relazione dell'assessore Mascio non ci soddisfa, ma questa non è una novità. E allora andiamo per ordine. Il Governo Berlusconi: a questo proposito, tutte le persone di buon senso avevano ben chiaro come sarebbe andata a finire. Pensare di risolvere i problemi infrastrutturali del Paese puntando su un elenco sterminato di grandi opere, al solo scopo propagandistico, senza un ordine di priorità e fuori da una credibile strategia di politica dei trasporti, è quanto di più imprudente si potesse immaginare. Per fare il resto è stato sufficiente mettere in pista provvedimenti come la Legge Obiettivo che, negando ogni passaggio democratico e svilendo la valutazione di impatto ambientale, piuttosto che snellire le procedure, ci hanno portato ad una paralisi senza precedenti. D'altra parte, quando Berlusconi si presentò al salotto di Vespa per tracciare la mappa delle grandi opere, in molti ebbero l'impressione che qualcosa sarebbe andato storto. Ora il disastro delle politiche del passato Governo è sotto gli occhi di tutti: degli oltre 250 interventi programmati, il cui costo è lievitato nel frattempo da 126 a 264 miliardi di euro - la fonte è lo Studio Camera-Cresme - solo 60 cantieri - e qui i dati sono di Ance - sono partiti, e di questi appena la metà ha avuto un finanziamento. Una situazione che la Corte dei Conti ha descritto con estrema accuratezza, individuando le maglie di una trama che non tiene più: esiguità di risorse, incapacità di individuare priorità, finanziamenti a pioggia, avanzamento dei lavori lento e disomogeneo, rischi intrinseci e alta predisposizione a manipolazione, forme di project financing a tutto vantaggio dei privati che declinano regolarmente l'assunzione dei rischi. Ecco i contorni di una realtà ormai palesemente insostenibile che dovrebbe indurci ad uno scatto di serietà e realismo.

Al di là delle posizioni per partito preso, la questione delle grandi e piccole opere ci consente di discutere degli scenari di sviluppo per l'Umbria, basandoci su dati reali e prospettive concrete. Io ritengo, per intendersi, che a confrontarsi non possano essere solo la ferma opposizione di chi dice: "no", senza "se" e senza "ma" a qualsiasi ipotesi di sviluppo infrastrutturale per l'Umbria e la smania cementizia di una destra un po' retrò,



che individua ancora in svincoli, condotte e gallerie il volano per lo sviluppo di una Regione come l'Umbria. Tra queste opposte visioni ritengo ci siano spazi e opportunità per posizioni articolate, pragmatiche e non viziate da posizioni ideologiche. La nostra visione in proposito la conoscete: i Verdi Civici sostengono da tempo che l'Umbria deve puntare su uno sviluppo duraturo, sostenibile e non imitabile, l'unico in grado di garantire un futuro d'avanguardia; inevitabile allora salvaguardare l'unica vera materia prima che abbiamo a disposizione, quella che ormai anche i documenti regionali e tutte le forze di centrosinistra individuano come la risorsa Umbria: un insieme di cultura, innovazione, storia, conoscenza, paesaggio, agricoltura, ospitalità turismo, salute, produzione tipiche di qualità in grado di collocare su basi solide e non ipotetiche la ripresa economica.

Se questi presupposti hanno qualche parvenza di realismo e concretezza, risulta incomprensibile quella sorta di strategia keynesiana che interpreta le grandi opere come la molla in grado di attivare risorse e finanziamenti che a loro volta avrebbero ricadute miracolose nel sistema economico-produttivo; anche perché, almeno in quest'ultimo quinquennio, l'unica molla che certe politiche sono state in grado di attivare, è stata quella della propaganda e, al dà là degli estremismi delle forze di centrodestra e delle posizioni più retrive dei costruttori della Regione, è chiaro a tutti che questa è una visione dello sviluppo che ha il grande limite di appartenere più ad un passato ormai remoto che al presente o al futuro prevedibile. La verità è che rifugiarsi nella retorica delle grandi opere è un errore che l'Umbria potrebbe pagare caro con una perdita della presa sui processi di cambiamento già in corso, e questo dovrebbe far riflettere tutti, comprese le forze che guidano la Regione e chi porta la responsabilità di scelte irreversibili.

C'è un elemento a nostro avviso che dovrebbe valere sempre, a prescindere dai progetti e dalla loro qualità: sarebbe doveroso per esempio, prima di partire con ipotesi di realizzazione, poter valutare di ogni opera il rapporto costi-benefici e l'impatto economico, sociale e ambientale, magari prendendo in esame anche le possibili alternative che, come nel caso della Mestre - Civitavecchia, o della Statale 77, esistono e hanno elemento di razionalità e di convenienza che non riscontriamo nelle ipotesi che ci vengono sottoposte. Come mai queste domande non sono mai state poste? Noi riteniamo che, al di là della necessità di ammodernamento delle arterie esistenti e della messa in sicurezza della E45, la nostra Regione abbia bisogno di collegamenti su rotaia e infrastrutture moderne: trasformare il cuore verde d'Italia in un luogo di attraversamento per mezzi pesanti sarebbe un errore grossolano, che pagheremmo molto caro. L'idea che cemento, catrame

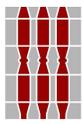


e traffico possano costituire il volano per lo sviluppo, risponde a uno schema vecchio e superato, che all'Umbria porterebbe solo danni pesanti sia alla salute che all'ambiente, sottraendo risorse a investimenti più efficaci e pregiudicando irreversibilmente modelli di sviluppo, capaci di garantire un reale ritorno economico e occupazionale.

La proposta di risoluzione che andiamo a presentare sottolinea la necessità di individuare strategie e priorità degli interventi, a iniziare dal potenziamento e dall'ampliamento della rete ferroviaria; questa sì è un'emergenza per l'Umbria: pensate solo allo stato in cui versa la tratta di FCU Terni – Sansepolcro, passando per la realizzazione delle cosiddette "autostrade informatiche" per l'aeroporto di Sant'Egidio e per il completamento dei cantieri ancora aperti: dalla E78, alla Perugia–Ancona, alla Tre Valli, alla Flaminia, al raddoppio della tratta ferroviaria Orte – Falconara e della Foligno - Terontola e il collegamento nord della FCU. Altri interventi risultano invece a nostro avviso incomprensibili, primo tra tutti, come ho già detto, il progetto di trasformazione in autostrada della E45 e la realizzazione, nell'ambito della cosiddetta "Quadrilatero", della quattro corsie di Colfiorito.

A questo proposito crediamo che, prima ancora di chiederci se un'opera sia utile o meno, occorrerebbe mettere a punto una visione strategica complessiva dello sviluppo per una regione come l'Umbria; il guaio è che troppe volte si è proceduto con dibattiti di stampo ideologico senza basarsi su dati e su visioni organiche. Uno degli elementi in comune ad esempio, con cui si propaga la necessità dell'autostrada, è che l'Umbria soffrirebbe di una carenza cronica di infrastrutture viarie su gomma. Ce l'ha detto anche l'Assessore poco fa. Ma è vero, i dati ISTAT, così come quelli forniti dal Ministero delle Infrastrutture, attraverso il conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti del 2004, ci dicono che in Umbria le strade ci sono e in misura ben superiore alla media nazionale. Precisamente, prendendo in considerazione il rapporto tra chilometri di strade e popolazione, tra chilometri di strade e auto circolanti, tra chilometri di strade e Prodotto Interno Lordo, emerge che la nostra regione ha una dotazione di infrastrutture viarie, autostrade, strade statali, regionali e provinciali, superiori alla media nazionale e doppia rispetto alle altre regioni dell'Italia centrale.

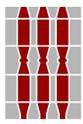
Anche il rapporto tra chilometri di strade, sommati a quelli di svincolo varianti, in rapporto all'ampiezza della nostra regione, non ci vede svantaggiati, anzi! Allora, non sarebbe il caso di prendere atto o almeno di approfondire l'argomento? Per esempio potremmo toglierci la soddisfazione di individuare le destinazioni delle merci che partono dall'Umbria, solo per scoprire - i dati sono ancora una volta del Ministero delle Infrastrutture - che circa



il 50,5% delle merci che partono dall'Umbria non vanno oltre i nostri confini regionali; che il 10,5% sono dirette nel Lazio; il 10% in Toscana, l'8,5% nelle Marche e il 6% in Emilia Romagna, totale: l'85% delle merci che partono dall'Umbria non va oltre la nostra regione o le regioni a noi limitrofe. Solo l'1,12% della movimentazione è diretto all'estero, e in Veneto non va che il 2,3% delle nostre produzioni materiali. Ma come si fa allora a sostenere che la nostra economia ha una necessità impellente di un'arteria di grande comunicazione per collegarsi con il nord est e con l'Europa orientale? Forse per favorire l'ingresso di merci, non certo per rispondere alle richieste di collegamento della nostra impresa regionale che, come si vede, avrà anche interesse alle grandi opere, ma questo interesse non è certo dettato dagli scambi con le aree cui vorremmo collegarci.

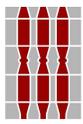
E poi c'è un'altra domanda da porsi: esiste un rapporto tra infrastrutture stradali e sviluppo? Il ruolo di infrastrutture viarie nelle prospettive economiche è quanto meno controverso, e vediamo che, in base ai dati di Confindustria, è sufficiente confrontare il quaderno 33 e la dotazione infrastrutturale delle Province italiane, le Regioni più produttive del Paese, Lombardia e Veneto in testa, che hanno una dotazione di strade molto inferiore alla media nazionale. Cosa significa? Le conclusioni cui giunge il Ruix 2004, l'analisi sperimentale che l'Umbria ha elaborato al fine di avere un quadro comparato, nazionale, regionale ed europeo, del posizionamento competitivo del proprio sistema economico, incrociando i dati riferiti sia all'analisi della capacità innovativa del sistema economico, sia al potenziale competitivo dell'ambiente macroeconomico regionale. Parla di un deficit sui settori dell'innovazione, delle reti energetico - ambientali e della telefonia, ma non fa menzione di strade e autostrade, visto che la nostra dotazione è superiore alla media nazionale.

Sono solo alcuni dati che andrebbero incrociati con il fatto che la E45 autostrada non compare in nessun atto di pianificazione: non mi riferisco a documenti obsoleti, ma al piano generale dei trasporti e della logistica elaborato dal Governo di centrosinistra e approvato da quello di centrodestra. Il coordinatore dei lavori del piano era Marcello Panettoni. Non c'è traccia di questo progetto neppure nel piano urbanistico territoriale; non c'è traccia nel piano regionale dei trasporti 2004 e 2013 che parla invece di E45 ferroviaria e di messa in sicurezza dell'omonima arteria stradale; non c'è traccia nel piano territoriale di coordinamento provinciale. Da dove esce fuori allora? Questo progetto non figura neppure tra le priorità di legislatura approvate appena un anno fa da tutte le forze di centrosinistra.



Noi, Verdi Civici, crediamo che, a voler affrontare la questione senza preconcetti, dovremmo domandarci se i presupposti economici delle grandi arterie di comunicazione mantengano la loro validità anche dopo la grande trasformazione che ha attraversato l'economia occidentale nell'ultimo trentennio, con la progressiva crescita, fino a divenire preminente, della quota dei servizi sul totale della produzione, rendendo sempre meno forte l'apporto di manufatti e beni tangibili.

Una nazione, e per quanto gli compete una regione lungimirante, devono prendere in seria considerazione anche l'indicazione dettate dai piani di rientro relativi alle polveri sottili PM 10, in risposta al giudizio di inidoneità espresso dalla Commissione Europea e fare tesoro delle esperienze di altre realtà europee, ma anche italiane. Solo un esempio: la città di Parma, notoriamente all'avanguardia nella ricerca di soluzioni coerenti e innovative, per dare risposta all'emergenza vivibilità che attanaglia le nostre civiltà, ha dovuto ammettere l'insuccesso di tutte le sue politiche. Il motivo? L'autostrada che lambisce la città ha un potere inquinante superiore al traffico dell'intero centro storico liberato dalle auto. È amaro constatarlo, qualcuno vorrebbe liberarsi di quella che viene considerata ormai archeologia autostradale. Noi corriamo il rischio di individuarla come miraggio di sviluppo. Con la E45 l'aumento di traffico per la nostra regione sarebbe notevole e garantito: basta sfogliare le tavole del progetto appena depositate in Regione dall'ANAS, che vi lascio immaginare se avrà gonfiato i dati, per renderci conto di cosa avverrebbe del nostro Paese: il traffico dell'Umbria aumenterebbe, tra veicoli normali, camion, autotreni e mezzi speciali di circa 500 mila unità all'anno per ogni senso di marcia, oltre il milione in totale. Gli stessi dati ci dicono che il traffico nell'arteria parallela, da Firenze a Bologna, diminuirebbe più o meno in modo equivalente. Complimenti per l'operazione! C'è un altro elemento che non dobbiamo trascurare: la genesi di questo progetto da 12 miliardi di euro, 24 mila miliardi delle vecchie lire, più di una manovra finanziaria che, come sapete, non nasce da una richiesta delle regioni interessate o del Governo, ma da una proposta della cordata di un signore, Caltagirone, prontamente recepita dal Governo Berlusconi e inserita nel quadro della Legge Obiettivo con il consenso delle Regioni. Non è il caso di ricordare chi sia e cosa rappresenti Caltagirone nel nostro Paese. Forse invece è utile ricordare chi è Vito Bonsignore, la sua implicazione in vari scandali finanziari, la condanna a due anni per corruzione: venne beccato con 250 milioni delle vecchie lire, furto di una tangente per l'ospedale di Asti. Gli affari sono affari, è ovvio, ma forse potremmo anche cercare di capire cos'abbiamo da guadagnarci noi e



cos'hanno da guadagnarci loro, prima di giocare con i destini della nostra Regione. Presidente, colleghi, a noi pare che ci siano tutti gli elementi per farci venire qualche sano dubbio sulla vicenda E45, così come su quella della Statale 67, se possibile ancora più impattante sul nostro territorio e ancora più discutibile per il meccanismo di finanziamento noto come cattura di valore.

Con la nostra mozione noi poniamo questioni di buon senso, come vedete, basate su dati e valutazioni quanto più oggettive possibili, pertanto vista la pietosa situazione in cui versano le casse statali dopo la pesante creativa cura Berlusconi, visto che l'ANAS non dispone di fondi neppure per garantire la manutenzione ordinaria delle arterie esistenti, visto che persino i cantieri avviati difficilmente troveranno la sicurezza del rifinanziamento, forse occorrerebbe procedere con maggiore senso di responsabilità e con maggiore cautela, innanzitutto aspettando che il Governo nazionale, come annunciato, stili l'elenco delle priorità nelle grandi opere e che la coalizione di Governo dia seguito alla sana volontà contenuta nel programma dell'Unione di rivedere profondamente la Legge Obiettivo quindi puntando sulle numerose incompiute che affliggono il decoro prima ancora che l'economia della nostra Regione, l'ho già detto, dalla E78, la Perugia - Ancona e tutto l'elenco che conoscete.

In questo frangente chiedere la sospensione della procedura di VIA per la E45, esigendo un intervento immediato di manutenzione e messa in funzione dell'arteria esistente, l'asfalto drenante, i pannelli fonoassorbenti, e riconoscere la posizione della nostra Regione in merito, e riconsiderare, scusate, la posizione della nostra Regione in merito alla realizzazione della Statale 77 sono operazioni minime per restituire dignità alle nostre politiche infrastrutturali.

Un'ultima questione da porre alla riflessione politica: c'è un grande fatto nuovo che, al di là delle nostre valutazioni di merito, si è affacciato nella scena politica nazionale. Appena un mese fa è cambiata la guida del Governo del nostro Paese e oggi è possibile finalmente smascherare la politica miope e arretrata di chi ha puntato su catrame e cemento per nascondere l'assenza di prospettiva politica e un'arretratezza strategica di fondo. Sarebbe singolare se proprio ora quando abbiamo a portata di mano come coalizione di Governo di questa Regione le idee e le opportunità del cambiamento ci trovassimo invischiati in abbracci politici tra destra e sinistra che giudichiamo insensati e difficili da spiegare, sarebbe a nostro avviso gravissimo. Per quanto ci riguarda è evidente che la nostra battaglia non finisce qua, condividiamo le nostre buone ragioni con la Federazione



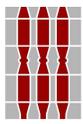
Nazionale dei Verdi e con il suo Presidente, oltre che Ministro, Alfonso Pecoraro Scanio, e questo ci rassicura sulla continuità del nostro impegno, possiamo contare su una nutrita pattuglia di consiglieri regionali ed assessori in tutte le Regioni, attraversate dall'asse Mestre - Civitavecchia che già si sono riuniti da tempo in un gruppo di lavoro per chiedere la messa in sicurezza dell'asse esistente contro la trasformazione in autostrada. Prossimo impegno sarà quello di raccogliere le osservazioni per la valutazione di impatto ambientale. Anna Donati, responsabile viabilità e infrastrutture dei Verdi, oggi Presidente della Commissione lavori pubblici del Senato, ci ha comunicato che alle osservazioni sarà allegata una lettera con la richiesta di bocciatura del progetto sottoscritta da tutti i consiglieri e gli assessori Verdi interessati al tracciato, e questo per noi non è poco. Pertanto confido sulla possibilità di giungere a una posizione condivisa almeno nell'ambito della coalizione di centrosinistra.

Diversamente sosterrremo coerentemente la posizione di chi ha un'idea dell'Umbria e dell'Italia dinamica e non ancorata a visioni del passato, lo faremo a Perugia, a Roma e in ogni luogo dove si manifesterà l'esigenza di uno sviluppo duraturo, sostenibile e non imitabile, assieme ai cittadini, ai comitati e alle forze politiche che credono in un'Umbria capace di futuro, grazie.

## **ASSUME LA PRESIDENZA IL VICE PRESIDENTE MARA GILIONI**

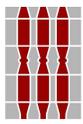
**PRESIDENTE.** Grazie consigliere Dottorini... non si può fare, non si può fare questo. Ha chiesto di intervenire il consigliere Melasecche.

**MELASECCHÉ GERMINI.** Io credo che sinceramente essere preoccupati è poco, perché mentre l'intervento dell'assessore Mascio è stato di una puntualità unica, debbo dire nella elencazione pedissequa di tutti gli interventi previsti e in corso dalle grandi opere, dalle grandi direttrici nord - sud, est - ovest, fino ai piccoli interventi locali, alle piattaforme logistiche e quindi diciamo l'abbiamo apprezzato da questo punto di vista, anche se ad onor del vero il tono sommesso ci preoccupa un po' perché, al di là dello stile che apprezziamo, ci preoccupa se per caso dovesse invece rappresentare una posizione equivoca di alcuni partiti all'interno di questa Giunta e all'interno del Governo nazionale che vede una sinistra antagonista, radicale, che va dai Verdi, al PDC, anche a Rifondazione Comunista, porsi in maniera forte, determinata, come abbiamo appena



ascoltato, dall'intervento che apprezzo del consigliere Dottorini perché è stato chiaro, se dubbi potevano esserci oggi non ce li abbiamo più. E quindi non possiamo che essere preoccupati perché la relazione, al di là del dettaglio, non ci ha dato una risposta politica in un momento così delicato e quindi la chiediamo all'Assessore e la chiediamo alla Presidente non solo oggi, ma la chiediamo da qui ai prossimi mesi perché il passaggio così delicato dei trascorsi elettorali che ci sono stati, quindi dal precedente Governo non al prossimo, Assessore, forse è un lapsus freudiano, all'attuale Governo, il Governo Berlusconi... il Governo Prodi è un Governo che dovrebbe cominciare ad operare, i giorni passano inesorabilmente, i primi cento giorni non sono trascorsi ma decorrono in maniera continuativa e non solo l'Italia ma anche questa Regione ha bisogno di risposte, quindi di carne al fuoco ce n'è moltissima, l'ha detto lei, e condividiamo perché questo è il segno di un impegno forte, unico di un Governo del quale possiamo tracciare tutti i limiti perché in cinque anni non si può trasformare un Paese in maniera radicale, modernizzarlo, ma di certo se c'è un fronte sul quale l'impegno è stato chiaro, riconosciuto dalle stesse amministrazioni e dalle stesse Regioni di centrosinistra, perché per fare un esempio sul quale tornerò, la E45, la firma di un patto chiaro, indiscutibile, per realizzare una nuova dorsale, o meglio, prendere atto che l'attuale E45 è un dramma, perché il problema è tutto qui, bisogna partire con una situazione di constatazione dell'oggi: la E45 oggi basta percorrerla una volta in un mese per spaventarsi, d'inverno con il buio, le carreggiate sono assolutamente insufficienti, i raggi di curvatura, mancano completamente quei limiti e quei livelli di sicurezza in una strada che oggi senza pedaggio è una camionabile e si pone fin da adesso come alternativa all'Autosole, non tutte le dichiarazioni del Ministro Lunardi potremmo averle condivise in questi anni ma il fatto che l'Italia, questo stivale è oggi bloccato nei trasporti nord-sud, è la pura verità, l'Autosole è insufficiente, ogni qualvolta ognuno di noi la percorre è bloccato, 20 chilometri di fila a Firenze, 5 chilometri ad Attigliano, non si va più avanti, è un Paese che ha necessità di risposte concrete e immediate.

Che in cinque anni non sono state tutte possibili in contemporanea, scusate un attimo per favore..., ma non sono state possibili lo ricordo anche perché questa Regione, in prima linea, ha tentato in tutti i modi di porre i paletti contro la Legge Obiettivo, in assonanza con le altre Regioni rosse del Paese, ha tentato in tutti i modi di bloccare questa grande riforma e il precedente Governo per un anno e mezzo ha dovuto cambiare totalmente una legislazione che era complicata, stratificata dopo decenni e che ormai faceva perdere al



Paese colpo su colpo. Chiunque di noi visiti la Germania, la Francia, la Spagna sa bene quei Paesi quali progressi abbiano fatto da questo punto di vista, noi ormai eravamo arrivati ad essere il Paese dei piccoli no, dei piccoli Comuni che bloccavano l'intero progetto di modernizzazione dell'economia e veramente era una cosa incredibile. Ecco perché siamo preoccupati: per tutta una serie di ragioni che oggi sono venute e stanno venendo al pettine.

La Legge Obiettivo è stata una legge che con grande difficoltà è arrivata in Parlamento ed è stata approvata e ha prodotto, al di là delle parole - ormai la campagna elettorale è finita - oggi abbiamo la responsabilità tutti noi, a cominciare dai singoli membri della Giunta ma ce l'hanno anche tutti i partiti che sono in questa maggioranza perché poi ci vuole una risposta politica, non è più possibile andare avanti con questa sorta di strabismo, in cui Ministri del Governo nazionale a ruota libera parlano contro quello che pensa Prodi, contro quello che pensa un'ipotetica maggioranza, ammesso che ci sia su questi fronti, speculare situazioni in questa Giunta, in cui parti importanti di partiti, di forze politiche che la sostengono, la pensano, ci sembra di capire ma vorremmo avere delle risposte in maniera esattamente e diametralmente opposta a quello che sembra dichiarare l'Assessore alle infrastrutture e la stessa Presidente.

E allora mi sembra di rivedere scene già viste, anche il consigliere Ripa di Meana, il consigliere Donati nella passata legislatura hanno poi avuto il coraggio di uscire dalla maggioranza e portare avanti proposte condivisibili o meno ma in maniera chiara, politicamente corretta. E' troppo comodo fare gli assessori e i consiglieri di lotta, di piazza e di governo, la gente non capisce più cosa sta accadendo, e questi nodi verranno tutti al pettine, nei prossimi mesi, nelle prossime settimane tutti i nodi verranno al pettine.

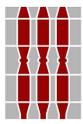
E qualcosa non mi è piaciuto nella sommessa relazione dell'Assessore, che in maniera pacata, debbo dire, però ha parlato di cifre necessarie a portare a conclusione l'elenco enorme di opere che non sono, è vero, in cantiere tutte, ma chiunque di noi abbia un minimo di conoscenza dell'iter di un'opera pubblica dalla sua nascita fino alla inaugurazione finale, sa bene quanta parte sia destinata intanto a coagulare la volontà politica per realizzarla, andare al progetto preliminare, andare a tutte le fasi autorizzative, estremamente complesse soprattutto per le grandi opere, andare alla progettazione finanziaria, quindi su alcune delle grandi opere cui faceva cenno l'Assessore, mi riferisco in modo particolare alla E45 e al Quadrilatero, sappiamo bene che sarebbe riduttivo parlare di soldi sonanti in cassa, ci sono progetti di finanza creativa, magari venisse un po'



di finanza creativa in un Paese che ha necessità di cambiare, rispetto all'equazione: emettere più tasse per poter fare forse in futuro qualche opera pubblica, perché in questo modo lo sappiamo, il Paese non va avanti e questo Governo ben poco realizzerà.

Ma siamo tranquilli, attendiamo gli eventi, attendiamo non le chiacchiere, la difficoltà delle realizzazioni concrete. Quindi gran parte – dicevo - di quelle opere pubbliche sono fondate su progetti estremamente seri, sui quali tra l'altro – ripeto - abbiamo la garanzia della nostra Presidente, c'è la sua firma, meglio di così, quindi sul progetto Quadrilatero che prevede meccanismi fortemente innovativi e sulla E45 dove gran parte del finanziamento viene da privati, se noi non pensiamo di percorrere strade e vie nuove, caro Dottorini e cari amici tutti del centrosinistra, io penso che riblocchiamo di nuovo il Paese. Dottorini parla di un'Umbria di altri tempi, mi sembra di vedere quelle foto dei primi dell'800 di un'Umbria con i cavalli, non so bene di quale Umbria parli, io la invito a venire, facciamo una gita tutti, andiamo prima a Città di Castello e poi andiamo a Terni, lungo la E45 e ci rendiamo conto oggi di cos'è questa arteria, subito chiediamo che il Governo Prodi provveda immediatamente, ma mettere a posto non vuol dire bitumare un chilometro, vuol dire riprogettarla con criteri di sicurezza, non ci sono reti assolutamente per la protezione per gli animali vaganti, non c'è nulla. È stata un'opera fatta male, in un momento - molti decenni orsono - in cui si pensava che lo sviluppo del Paese, a torto o a ragione, perché io posso concordare su molte delle proposte, sulla valorizzazione del ferro, certo non può essere un ferro come quello della Ferrovia Centrale Umbra dove anche qui occorre chiedersi cosa fare, perché è stata fino ad oggi una struttura che ha bruciato, ha incamerato risorse incredibili di questa Regione, dando risposte talmente minimali su cui penso che ancora, se vogliamo – non lo so, sognare è una cosa - essere estremamente seri, cominciare a capire cosa fare, quali interventi fare sulla Ferrovia Centrale Umbra, perché oltre a un viaggio di piacere che possono fare i consiglieri regionali, noi vogliamo risposte in termini di impegno e di persone che la utilizzano, perché altrimenti continuiamo a bruciare risorse in un progetto umbro delle infrastrutture che è equivoco, non chiaro, che è oscillante tra un'ipotesi di una sorta di Arcadia, quale è l'Umbria che qualcuno immagina, e una Regione moderna, rispettosa dell'ambiente ma sviluppata, che obiettivamente è quella che noi vogliamo.

E poi questa ipotesi del pensiero debole di Dottorini, che comincia a dirci che in fondo non c'è bisogno di infrastrutture perché in fondo lo sviluppo non è legato alle infrastrutture, beh, io veramente questa sorta di economia curtense alla quale lui pensa di legare il



futuro di questa Regione, io vorrei sentire cosa pensano non i costruttori ma i giovani, che sono costretti in questa Regione ad andarsene perché il livello e le statistiche relative all'occupazione, lo ricordo, sono falsate completamente dal numero di persone che sono costrette ad andarsene e che non gravano più sui livelli di disoccupazione ufficiale, questa è la cosa grave.

Ecco perché io mi meraviglio che Dottorini, percorrendo la E45 verso Città di Castello non si lamenti, non abbia detto una parola invece di quella sorta di aree industriali che questo Governo di centrosinistra ha prodotto rovinando veramente il paesaggio di questa bellissima Regione, perché avremmo potuto, invece di andare avanti in una lotta tra poveri, Comune contro Comune, per realizzare aree industriali avremmo potuto collocarle in maniera più adeguata e razionale in valli non immediatamente con l'impatto, guardiamo Deruta, basta andare in giro per Rubbia per renderci conto di quanto è stato fatto fino ad oggi di negativo. E su questo potremmo essere d'accordo, ma su questo Dottorini non ha detto una sola parola, allora noi chiediamo - per concludere - chiarezza. Il momento è delicatissimo, lo sappiamo perché occorre stabilire delle priorità probabilmente e su questo non abbiamo avuto una parola da questa Giunta ma soprattutto ci preoccupa questa congiunzione astrale tra questa Giunta e questa maggioranza e quella governativa, per cui se è vero come è vero che questa è la posizione di parte importante, sentiremo poi altri interventi, di questa maggioranza. Siamo estremamente preoccupati di questa sorta di triangolazione politica, che potrebbe venir fuori e consolidarsi, ce l'ha già annunciato Dottorini, con alcuni ministri e sottosegretari di questo Governo; per cui, al di là della volontà espressa dalla Giunta, che poi sentiremo meglio, speriamo, ci preoccupa la possibilità di liaison politiche con chi dovrà dare le valutazioni di impatto ambientale e con chi nei fatti potrebbe bloccare effettivamente gran parte delle opere pubbliche che l'assessore Mascio ci ha prima elencato: dalle maggiori, dalle più importanti, via via a quelle meno importanti, perché alcune opere sono finanziate in maniera totale, appaltate, i cantieri stanno per partire, la Terni - Rieti e tante altre, ma su alcune occorre una precisa assunzione di responsabilità. E su questo noi pacatamente, perché su un tema come questo non credo sia il caso di fare strumentalizzazioni, perché potremmo anche noi andare avanti nell'elencare per due ore l'impegno opera su opera. Opere, lo ricordo, su cui c'è stata di fatto l'adesione della Regione dell'Umbria, più che la progettazione originale, perché sul Quadrilatero, sulla E45 c'è stata la volontà nazionale di un Governo a cui ha dato adesione la Regione Veneto, la Regione Emilia Romagna, la Regione

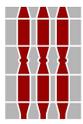


Toscana, la Regione Umbria e la Regione Lazio, che all'epoca era l'unica di colore alternativo ad un rosso scarlatto... al Veneto, pardon... comunque un'ampia maggioranza. Allora su questo io percepisco un imbarazzo forte della Presidente, ma al di là di questo non è sufficiente: vogliamo avere risposte chiare.

Dicevo quindi che noi non strumentalizzeremo facilmente quanto è stato detto e quanto scritto, non solo dai Verdi, nel corso di questi mesi, non solo da una parte dei Comunisti Italiani, che vedono in una alleanza elettorale con i Verdi una progettualità tra virgolette "pseudo-ambientalista" che ci preoccupa, al di là delle dichiarazioni formali dell'Assessore. Per cui apprezziamo che sta prevalendo alla sua appartenenza politica, l'appartenenza a questa Giunta e alle dichiarazioni che fino ad oggi abbiamo comunque apprezzato. Ma ciò che - dicevo - ci preoccupa, è il futuro, perché da oggi in poi dobbiamo essere tutti uniti: l'Umbria unita, per fare in modo che il Governo Prodi vada avanti su quanto è stato ipotizzato, progettato, scritto, firmato, e su cui sono stati presi impegni; perché se così non dovesse essere, se la nostra Regione si dovesse presentare formalmente unita, ma nei fatti divisa con posizioni estremamente preoccupanti, io credo che il limite politico di questa Giunta, al di là di quelle del Governo, sarebbe pesantissimo.

Ecco quindi che impegniamo, non solo la Presidente a darci oggi delle risposte, ma la impegniamo da qui a settembre, da qui a pochi mesi, perché noi vorremmo verificare insieme, per lavorare insieme per questa Regione su un tema che sarà fondamentale, perché, non illudiamoci: ormai il mondo va avanti, ci piaccia o no, con una competitività fortissima, e checché ne pensi qualcuno, la capacità di trasportare persone, mezzi, di fare affluire con un aeroporto adeguato turisti da tutto il mondo, con la capacità di limitare anche, perché no, con un pedaggio leggero... e non che non vincono gli umbri, sia chiaro, perché siamo stati chiari fin dall'inizio noi su questo: un pedaggio alla francese, che svincolando gli 80, i 90, i 100 chilometri... sarà la capacità di questa Giunta nell'andare a contrattare quanto dovranno pagare o meno gli umbri; mi auguro pochissimo, ma di certo dobbiamo porre un freno, sì, al traffico di attraversamento, e questo è dato anche da un pedaggio che ponga alternative serie, altrimenti da qui ai prossimi mesi, da qui a un anno la E45 diventerà, oggi come oggi, una camionabile ancora peggiore di quella che è oggi, e la cosa è assolutamente preoccupante.

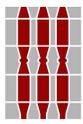
Allora io credo che, chiuse le ambiguità, proponiamo un percorso serio, una discussione oggi approfondita e di dettaglio, una conclusione, ci auguriamo, che siamo disponibili a proporre univoca. Il centrodestra, avendo proposto e richiesto chiarimenti, non vuole



assolutamente dividere la Regione, ma con un documento che speriamo unitario, la Giunta e questa maggioranza si impegni, a differenza di quello che ho sentito, su una chiarezza assolutamente di percorso. Rivederci nel corso dei prossimi mesi, dandoci un appuntamento a settembre per verificare gli impegni del Governo, i finanziamenti, i singoli progetti; verificando anche, Assessore Mascio, ma non voglio sottolinearlo oggi perché è marginale, in fondo, rispetto alla problematica generale, cos'ha fatto la Regione in questi mesi sulla piattaforma logistica, sulle progettazioni.

La Regione non può attendere, così, in maniera serena e tranquilla che faccia tutto il Governo: oggi dovrà dirci le progettazioni sulle piattaforme logistiche chi le fa - è in ritardo la Regione - a Terni ad esempio. Bisogna essere chiari. Quindi, cominciare ad attivare gli uffici regionali per produrre progettazioni esecutive... e aggiungo: su alcuni di questi progetti, come dicevo prima, la Ferrovia Centrale Umbra, le stesse piattaforme logistiche, occorre chiarezza d'intenti perché, attenzione, il fatto che siano disponibili fondi grazie al Governo precedente, non vuol dire che occorra spenderli così, con leggerezza; sulle piattaforme logistiche occorrono progetti di marketing, preventivi per evitare di fare duplicazioni con centri intermodali vicini: parlo di Orte, parlo di altre situazioni, perché altrimenti andremo a costituire in questa Regione nuovi centri di potere, nuovi consigli di amministrazione che bruciano risorse, che forse assegnano qualche poltrona a qualche ex Sindaco, a qualche ex consigliere regionale ma non certo daranno una risposta seria a un'Umbria che ha bisogno di cominciare, non dico a correre, ma certo a procedere con un passo sollecito. Sorvolo, perché alcuni toni non mi piacciono. Io comprendo che fanno parte di questa compagine, anche se non presenti specificamente in Consiglio regionale, appartenenti ad una formazione, quella del Ministro attuale dei Lavori Pubblici, per cui preferisce probabilmente andare avanti con tutta una serie di analisi e pedigree sulle persone: non fa parte della nostra cultura. Potremmo diversamente elencare uomini che forse, non in maniera molto onorevole, fanno parte oggi di questo Parlamento, ma non lo facciamo e non facciamo nomi, come sono stati fatti prima. Noi preferiamo andare avanti con le idee, e le abbiamo espresse, con la chiarezza di propositi, con la chiarezza dei progetti e dei percorsi. Quindi, chiudo. Risposta, Assessore e Presidente, chiara: monitoraggio continuo e valutazione.

Visto che abbiamo un progetto al quale questa Regione si è rifatta, ha disegnato nel corso della precedente legislatura qual è il patto di sviluppo, che ha risottolineato nel discorso programmatico la Presidente all'inizio di questa legislatura come si vanno a configurare

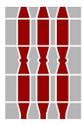


tutte queste tematiche, questi approcci e queste problematiche in un patto per lo sviluppo che, al di là dei contorni, al di là delle cornici, oggi ha necessità assoluta di essere riempito. Lo chiede non solo l'opposizione, ma lo chiedono i sindacati, lo chiedono associazioni di categoria, e quindi chiediamo chiarezza. Mi sembra che la sfida sia per tutti molto interessante e non possiamo assolutamente fallire in questo momento, grazie.

### **ASSUME LA PRESIDENZA IL PRESIDENTE MAURO TIPPOLOTTI**

**PRESIDENTE.** Grazie Consigliere. Allora, vista l'ora, colleghi, e vista anche la necessità di andare avanti in termini pressanti per la numerosa richiesta di interventi che già ho, sospendiamo il Consiglio a questo punto e lo riprendiamo alle ore 15.00 precise. Invito tutti ad essere puntuali e a rispettare l'orario per la buona riuscita dei lavori. Il Consiglio è sospeso.

*La seduta è sospesa alle ore 13.51.*



## **VIII LEGISLATURA**

### **XX SESSIONE STRAORDINARIA**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TIPPOLOTTI MAURO**

*La seduta inizia alle ore 15.25.*

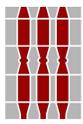
#### **OGGETTO N. 3**

**COMUNICAZIONE DELL'ASSESSORE ALLE INFRASTRUTTURE E ALLE POLITICHE PER LA MOBILITÀ AI SENSI DELL'ART. 29 - COMMA TERZO - DEL REGOLAMENTO INTERNO CONCERNENTE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ ED I TRASPORTI NELLA REGIONE UMBRIA**

**PRESIDENTE.** Colleghi, prendiamo posto. Assessori! Bene colleghi, se prendiamo posto, possiamo iniziare i lavori della seduta pomeridiana. È quello che sto cercando di fare. Assessore Mascio, mi scusi, se lei si accomoda, possiamo... Allora, bene, direi di iniziare dando la parola al consigliere Sebastiani. Prego Consigliere.

**SEBASTIANI.** Grazie Presidente. Prendo atto che c'è l'Assessore e l'assessore Rometti per cui, anche se non c'è il numero legale, andiamo avanti con i lavori. Detto dal Presidente della Giunta regionale nel suo programma, e ribadito nel DAP 2005, l'ammodernamento delle infrastrutture umbre è un elemento strategico per il vero rilancio dello sviluppo dell'Umbria. Senza infrastrutture efficienti, e non virtuali come ha declinato stamattina Dottorini, e trasporti adeguati ai bisogni dei cittadini e delle imprese, non ci può essere un vero futuro di modernità per la nostra Regione. Quindi, partendo da questa convinzione, io credo che l'intervento di Dottorini sia veramente un intervento di rottura: l'ho sentito esasperato... la volontà di non costruire niente e non guardare ai problemi cercando di risolverli.

Comprendo anche che forse è inopportuno oggi parlare di questo argomento così delicato per l'Umbria e complesso in assenza di orientamenti del nuovo Governo, in assenza di linee guida confermate o non confermate rispetto a quello che era stato stabilito, con delle intese tra Governo e Regione dell'Umbria iniziate nel 2002, poi modificate, integrate, e io



credo che il Governo passato abbia dato risposte adeguate, anche se non in termini completamente di risorse, ma in termini progettuali alle esigenze dell'Umbria. Io credo che, visto che le intese sono state sottoscritte e concordate con il Governo, questa Giunta regionale non debba fare altro che riprendere la strada già scelta; se ci sono anche delle novità metterle sul tappeto, cercare di risolverle, ma cercando una collaborazione leale e costruttiva. Io confido nell'atteggiamento della Presidente Lorenzetti, che ha sempre detto che non ci sono Governi amici e nemici; questa volta potrebbero esserci governi amici, ma credo che sia arrivato anche il momento di non fare sconti, nell'interesse generale dell'Umbria. Questo lo tengo a precisare. E veramente prese di posizione all'interno della maggioranza, quali quelle di Dottorini, mi sconcertano e creano allarmismo perché Dottorini vede le cose senza, dicevo prima, volerle risolvere. Allora, mi auguro che in questo dibattito non prevalgano localismi o interessi di parte di qualsiasi genere, ma l'interesse esclusivamente degli umbri.

Al riguardo è necessario, secondo l'UDC, che la Giunta regionale proponga e sottoponga al Consiglio regionale innanzitutto alla partecipazione della società civile, in secondo luogo un piano di priorità di emergenze, anche in relazione allo stato di avanzamento e modifica degli interventi in atto. Mi permetto di chiedere alla Giunta una sensibilità politica nuova e di avviare, una volta tanto, la partecipazione con i soggetti interessati, con i cittadini, con la comunità tutta, non da sola, non come Giunta ma insieme alla Giunta e il Consiglio regionale attraverso la Commissione competente, perché altrimenti sappiamo bene che la partecipazione è sempre fittizia, cioè nel senso che la Giunta fa la sua partecipazione con i soggetti e gli Enti che vuol sentire, poi definisce tutto, quando già è tutto deciso, viene in Consiglio regionale e non c'è mai la possibilità di avere un confronto leale e costruttivo perché tutto è stato deciso a monte. Ora, mi sembra che in questo contesto, per le problematiche gravi che interessano tutta l'Umbria, io credo che la partecipazione debba essere a tutto campo e ci sia un coinvolgimento diretto del Consiglio regionale. Per tali ragioni, e con questo intendimento, il mio intervento sarà improntato, non a una demagogia che potrebbe anche essere facile, ma a proposte di buon senso da un punto di vista tecnico e dettagliate sotto alcuni aspetti.

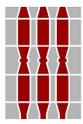
Velocemente cerco di affrontare innanzitutto il problema della rete ferroviaria: è necessario, secondo me, completare le opere in atto, quali la linea ferroviaria Falconara - Ancona, per i tratti Campello - Spoleto, Spoleto - Terni e Foligno - Fabriano; in secondo luogo occorre ammodernare la Foligno - Terontola, non con l'istituzione di nuove fermate



fittizie, tipo Santa Lucia, università, San Sisto, Stato Capitini, non con queste fermate fittizie, ma con una realizzazione di una rete Foligno - Terontola efficiente, che risponda alle esigenze dei cittadini. Io non parlerei più di Foligno - Terontola, permettete; io comincerei a parlare di una Foligno - Perugia - Chiusi, perché Terontola non è più una stazione principale in quanto non è legata all'alta velocità. Allora io mi permetto di proporre e di valutare la fattibilità di un progetto che possa collegare Ellera con Chiusi, in modo tale che ci siano due possibilità per raggiungere Roma: attraverso via Chiusi, e sarebbe più breve rispetto a Terontola e le indicazioni che ha fatto questa mattina l'assessore Mascio, perché lui ha previsto ancora Terontola, poi da Terontola si torna a Chiusi... allora invece ci potrebbe essere una linea dritta che raggiunge Perugia con Chiusi, non mortificando più alcuni territori che, alla fine, per l'Umbria, sono emarginati... tutta quella zona del Lago, Panicale, Città della Pieve, etc.... e l'altra possibilità di raggiungere Roma: Perugia - Foligno - Spoleto - Terni - Roma. Questo secondo me potrebbe essere importante da valutare, perché sicuramente la gran parte dei cittadini dell'Umbria e della Provincia di Perugia vivono in questa realtà di Ponte San Giovanni, Perugia, Ellera, Maggione, etc., e quindi veramente l'obiettivo di raggiungere Roma e Firenze in questo modo sarebbe molto più agevole.

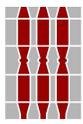
Poi io ho sentito parlare di tante varianti che riguardano la Foligno - Terontola per quanto riguarda l'aeroporto. Io credo che sia assurdo fare una variante sulla Foligno - Terontola solo per far arrivare la linea ferroviaria dentro l'aeroporto quando già adesso la linea ferroviaria è a 800 metri di distanza dall'aeroporto. Basterebbe una semplice navetta che parte dalla fermata della attuale ferrovia all'aereo per poter risolvere il problema. Quindi io non credo che ci sia la necessità di fare una deviazione per Sant'Egidio o eccetera, perché veramente questo sarebbe assurdo. Infine, la Foligno - Terontola, o la Foligno - Perugia - Terontola, io non credo che, per soddisfare le esigenze degli umbri, debba essere raddoppiata come ha proposto nelle scorse settimane l'assessore Mascio, perché basterebbe utilizzarla al meglio adesso, le percorrenze dei treni sono distanti l'uno dall'altra come orari, ci vorrebbe solo un ammodernamento e la possibilità di raddoppiarla nei luoghi in cui è possibile, senza grandi opere strutturali.

Sempre rimanendo sul tema della rete ferroviaria, io vorrei trattare in modo particolare l'FCU, e il potenziamento e l'utilizzazione della rete ferroviaria FCU è essenziale per lo sviluppo dell'Umbria. Se consideriamo che complessivamente i treni FCU e Trenitalia percorrono ogni anno sulla rete ferroviaria umbra 5 milioni e 300 mila chilometri, di cui



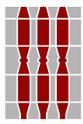
Trenitalia 3.650.000, e FCU 1.650.000, e le Regioni hanno la competenza di assegnare i servizi e gestire il trasporto locale regionale, io chiedo all'Assessore di prendere in considerazione con delle intese, anche con le Regioni limitrofe, di poter governare e gestire tutto il sistema regionale e interregionale del trasporto ferroviario, attraverso l'istituzione di una società del ferro, che comprenda FCU e Trenitalia, al fine di gestire tutti i servizi, in modo che la rete ferroviaria FCU sia veramente integrata e complementare a quella di Trenitalia. Fino adesso abbiamo speso risorse ingenti e i risultati non ci sono stati nella FCU, al di là dei treni per Roma... però i servizi non sono migliorati in modo sostanzioso. Oggi le risorse che spendiamo per i servizi ferroviari sono ingenti e utilizzati prevalentemente, o quasi esclusivamente nella Regione Marche. Noi paghiamo, mi sembra, 50 miliardi di vecchie lire a Trenitalia per i servizi regionali, e questi 50 miliardi di vecchie lire li gestisce il compartimento che ha sede in Ancona, nelle Marche. Allora è importante avere una nuova consapevolezza, perché anche i soldi che la Regione dell'Umbria spende, che vengano spesi almeno in Umbria. La rete Ferroviaria Centrale Umbra è tanto importante quanto quella di Trenitalia per lo sviluppo armonico della nostra Regione, per le imprese, rispetto alle quali potrebbe assumere una rilevanza strategica, se pensiamo che può essere utilizzata anche per il trasporto merci. Il nuovo insediamento della impresa Piselli a Pierantonio ne è un esempio, in quanto il terminale della rete ferroviaria FCU arriva direttamente all'interno dell'azienda. Queste scelte, se incentivate e ripetute, sicuramente contribuiranno a diffondere la cultura del trasporto merci su treni anziché su strada, con il beneficio di alleggerire la viabilità e contribuire a ridurre l'inquinamento. Se questo discorso è riferito anche ai cittadini, allora noi possiamo anche migliorare quel rapporto 1 e 53 di cui stamattina parlava l'assessore Mascio.

Un discorso a parte richiede l'aeroporto: l'Umbria è una delle poche Regioni che non ha un aeroporto effettivamente funzionante. Ancora oggi, dopo tanti anni, dobbiamo riscontrare che i pochi collegamenti esistenti sono saltuari, non affidabili e non riescono a soddisfare le esigenze degli umbri e dei turisti. Occorre, tra le priorità, che questa sia la prima in assoluto, perché gli interventi necessari e indispensabili in modo completo per realizzare l'aeroporto sono urgentissimi, perché altrimenti l'aeroporto non decollerà, stanzieremo anno dopo anno miliardi che non serviranno a niente: occorre un progetto globale, d'insieme, completo. Si tratta di realizzare opere necessarie e soprattutto di dare impulso a un progetto che attiri l'interesse di una società affidabile nella gestione dei collegamenti, nazionali e internazionali, anche attraverso una politica iniziale di



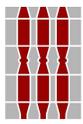
incentivazione. Non si può pretendere di andare ad accaparrare una società che sa che comunque per alcuni anni sarà in perdita, perché l'aeroporto non è sufficientemente attrezzato nei servizi. Dobbiamo essere competitivi e dobbiamo incentivarla, in tutti i modi e in tutte le maniere. Come pensiamo di realizzare le strade con una finanza creativa, dobbiamo altrettanto fare così con l'aeroporto. L'aeroporto di Perugia può diventare il più importante strategicamente dell'Italia centrale, dopo gli aeroporti romani di Fiumicino e Ciampino, e ci consentirebbe di evitare tutte le difficoltà che gli umbri sono costretti ad affrontare ogni qualvolta devono prendere l'aereo a Roma, considerando che dobbiamo attraversare tutta Roma e percorrere il Grande Raccordo Anulare.

Per ultimo voglio affrontare il problema della viabilità stradale: qui le priorità sono numerose e la Giunta dovrà comunque decidere, perché le risorse, sicuramente messe a disposizione anche da questo Governo, non saranno sufficienti a realizzare il libro dei sogni, e occorre che lo sviluppo sia garantito in modo armonico, sia quello turistico che quello economico. E non si mortifichi o privilegi nessun territorio. A me sembra che sia necessario innanzitutto tener presente i collegamenti stradali esistenti e in via di realizzazione per i principali assi nazionali - i cosiddetti "corridoi" che l'assessore ci ha ricordato questa mattina - e nel contempo considerare come una necessità urgente, non più rinviabile, la sistemazione della E45: una strada essenziale per l'Umbria, ma ormai impraticabile per la mole di traffico e le pessime condizioni del manto stradale. È inutile riparare una carreggiata, chiuderla, ripararla, aprire l'altra, poi si guasta quella aperta, allora si ritorna sulla prima, cioè, le toppe non servono più sulla E45, bisogna fare una manutenzione anche straordinaria. E non si può aspettare il tracciato di una nuova E45, sia essa superstrada, autostrada, qualunque essa sia, non si può aspettare, perché la nuova E45 ce l'avremo, se tutto va bene tra 10, 15, 20 anni, non lo so quando; allora bisogna dare delle risposte sicure adesso, con la realtà che stiamo vivendo. Io qui mi scandalizzerei, come ha fatto Dottorini stamattina, se si parlasse di autostrada, perché il Governo aveva proposto un'autostrada con l'aiuto dei privati, però sta alla Regione definire delle regole: come realizzarla questa autostrada. Io capisco che ci possano stare degli ingombri volumetrici eccessivi; allora sta alla Regione dire come realizzarli questi ingombri, come realizzare le entrate e le uscite senza mortificare alcuni paesi, alcune città, perché in una autostrada generalmente noi siamo abituati a vedere poche entrate e poche uscite. Allora, se ci sono poche entrate e poche uscite, occorre fare dei percorsi alternativi all'autostrada. Il pedaggio si vedrà, cioè bisognerà concordare delle convenzioni, anche



con i soggetti che concorrono a realizzare la strada, ci si prenderanno delle intese, non a caso, voglio dire, l'accordo o le intese iniziali del 2002 fatte tra Regione e Governo poi nel corso degli anni sono state integrate. E il discorso dell'autostrada è oggetto delle intese che la Regione ha fatto con il Governo precedente, adesso se cambia il Governo le intese rimangono quelle, devono rimanere quelle, non è che possiamo permetterci il lusso di ricominciare daccapo. Per cui è importante il ruolo strategico e la forza che la Giunta regionale dimostrerà nei riguardi del Governo per difendere gli interessi dell'Umbria, perché ripeto quello che ho detto in premessa, voglio dire senza strade, senza infrastrutture, senza aeroporto, senza ferrovie non ci può stare sviluppo. Per sollevare anche e proporre una soluzione che può sembrare strana, però c'è la E45 che praticamente per il territorio Pierantonio - Deruta veramente sta in condizioni disastrose, allora si potrebbe anche pensare a una deviazione che costringa una parte di traffico a percorrere l'attuale strada del cosiddetto Pantano, che parte da Pierantonio e arriva lì tra Corciano e Magione, sulla superstrada Perugia - Magione. Con le opere che si devono fare da Madonna del Piano a Silvestrini sarebbe agevole fare un raccordo da dove sbuca la strada del Pantano al Silvestrini e praticamente realizzare un raccordo anulare per Perugia molto largo, ma questo avrebbe un'importanza strategica perché alleggerirebbe tutto il traffico intorno a Ponte San Giovanni, Collestrada e le gallerie di Perugia, quindi in qualche modo potrebbe risolvere anche in parte il nodo di Perugia, l'eccessivo traffico che c'è intorno a Perugia, dove la Perugia - Bettolle serve come raccordo interno alla città di Perugia, io credo che realizzare una strada allargata del Pantano non creerebbe grosse difficoltà né ambientali né economiche perché non ci sono grandi opere da fare, questo mi sembra che si possa realizzare agevolmente e credo che sia una proposta che la Giunta può tenere in perfetta considerazione.

Vado veloce. E' inoltre importante completare la Perugia - Ancona che è stata ormai realizzata al 70%, mancano pochi tratti, e se non ci sarà un impulso forte da parte dell'Assessorato, voglio dire, le promesse fatte da Mascio non saranno realizzate. Cioè, l'Assessore ha detto che entro il 2007 sarebbero state aperte almeno le due corsie, mi sembra che la Perugia - Ancona..., la Perugia - Ancona... (*intervento fuori microfono dell'assessore Mascio*)... mi sembra che ancora ci stanno dei problemi per realizzarli, per aprire le due corsie, non credo che per la fine dell'anno ci riusciremo, comunque è una priorità indispensabile come è una priorità la 78, la Fano - Grosseto, mi risulta, mi si dice che ci sono ancora quattro progetti in piedi perché i Comuni di Sansepolcro, San Giustino,



Città di Castello non si mettono d'accordo. Attuate la Legge Obiettivo e cercate di definire il tracciato perché così non si può continuare, come la 77 del Quadrilatero, voglio dire, stava nelle intese tra Marche e Umbria che sia realizzata, va completata la Terni - Rieti, mancano ancora quattro tratti, ed è importante che si definisca subito il piano di fattibilità anche per la Gubbio - Umbertide, cioè è una strada, la strada delle morti di cui ci siamo occupati anche come Consiglio regionale qualche mese fa, per cui credo che le risorse ci siano, occorre mettere mano ai progetti e iniziare i lavori.

Quindi ultima cosa, c'è stata l'intesa raggiunta con il Governo precedente per la realizzazione delle piattaforme logistiche di Terni, Foligno, Città di Castello, ne vorremmo sapere qualcosa di più perché dall'illustrazione dell'Assessore stamattina non ho ben compreso a che punto sono e se potranno effettivamente essere realizzate. Quindi per tutte queste considerazioni, io chiedo alla Giunta un impegno forte, deciso nei riguardi del Governo perché l'Umbria esca da questo isolamento che la vede ormai protagonista da decenni, grazie.

## **ASSUME LA PRESIDENZA IL VICE PRESIDENTE MARA GILIONI**

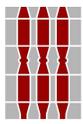
**PRESIDENTE.** Grazie Consigliere, la parola al consigliere Laffranco.

**LAFFRANCO.** Grazie Presidente. Colleghi consiglieri, noi giungiamo oggi ad un dibattito che per la verità, correggendo parzialmente in uno dei pochi punti di dissonanza la relazione dell'Assessore Mascio, venne chiesta dai gruppi dell'opposizione, se non ricordo male - la collega Modena che è più puntuale di me, me lo potrà confermare - nel gennaio di quest'anno. Le vicende elettorali a tutti note suggerirono di spostare il dibattito anche per evitare le facili strumentalizzazioni che in una vicenda elettorale si sarebbero potute fare da più parti. Credo che si tratti di un dibattito assolutamente necessario, e questo innanzitutto per un motivo di fondo, che appunto è lo stato dell'arte della situazione infrastrutturale umbra. I documenti di molte - non tutte - le forze politiche di centrodestra e centrosinistra, i documenti di programma elettorale dello scorso anno, che presentarono la Presidente Lorenzetti e il sottoscritto a nome dei gruppi del centrodestra, molti documenti di programmazione sono pieni di frasi ricorrenti che, al di là della diversa terminologia, sono sintetizzabili con l'espressione: "l'Umbria si trova in una situazione di isolamento infrastrutturale", esiste un gap infrastrutturale molto pesante, che molti di noi hanno



definito storico, da tutti i punti di vista, viario, ferroviario ed aeroportuale e, se mi si consente, adesso si aggiunge, e noi ne facciamo menzione nel nostro documento, anche la prospettiva della necessità di nuove infrastrutture di tipo telematico senza le quali lo sviluppo del futuro sarà certamente più difficoltoso se non impossibile. Questo credo che sia il primo punto, la premessa della necessità di questo dibattito.

Questo credo che sia molto importante, e per noi del centrodestra è anche di una qualche soddisfazione, perché sino a qualche anno fa forse si parlava di questo argomento, anzi certamente se ne parlava da parte nostra, ma penso anche da parte di altri, si parlò dell'argomento, vennero fatte proposte ma senza la svolta importante, fondamentale che è stato capace di dare il Governo nazionale uscente, di centrodestra, alla vicenda delle opere pubbliche. Credo che oggi ci troveremmo di fronte ad una situazione diversa, e non avremmo sicuramente compiuto notevoli passi in avanti che si sono fondati innanzitutto sul varo di una legge che noi abbiamo sempre giudicato molto positivamente, la Legge Obiettivo, e rispetto alla quale non possiamo non ricordare, pur senza alcun intento polemico, che questa Regione presentò in modo assolutamente sorprendente ricorso alla Corte Costituzionale, salvo poi in pendenza di ricorso stesso siglare l'intesa generale quadro sulle opere infrastrutturali necessarie per l'Umbria, con il Governo nazionale. Qualche volta io penso che una maggiore linearità e una maggiore coerenza degli atteggiamenti sarebbe più auspicabile, e comunque è un fatto del passato. Oggi diciamo che grazie a questa svolta voluta dal centrodestra esiste anche in Umbria una nuova filosofia, una nuova cultura che prevede certamente come premessa di un nuovo sviluppo economico, e lo dico con particolare riferimento alle potenzialità di quella straordinaria risorsa che è soprattutto il turismo per la nostra Regione, vi sono le infrastrutture, vi è cioè un forte potenziamento di infrastrutture viarie, ferroviarie e aeroportuali. Di questo, se me lo consentite, senza fare demagogia, senza fare strumentalizzazione, senza voler fare in alcun modo neanche un comizio perché non sarebbe questa la sede né lo stile di chi parla, credo che sia una soddisfazione importante. E sono lieto che questa impostazione nuova venga condivisa dalla stragrande maggioranza delle istituzioni e delle forze politiche perché la relazione dell'assessore Mascio, così ricca di contenuti, di cifre, di fatti, di progetti eccetera dimostra – a meno che io non sia completamente incapace di intendere e di volere o semplicemente di sentire e di ascoltare – che per l'Umbria, per la Regione dell'Umbria, e quindi anche per la Giunta regionale e la maggioranza che la sostiene, le infrastrutture sono una priorità, altrimenti l'assessore Mascio avrebbe potuto



intervenire non per 74 lunghi minuti ma per assai meno tempo, con meno dovizia di particolari e con meno puntualità di argomentazioni. È un passaggio nodale per il futuro dell'Umbria e noi siamo lieti di sottolinearlo e siamo lieti che questo rappresenti ormai un patrimonio quasi comune a tutte le forze politiche, sicuramente devo dire alle istituzioni e a questa assemblea in cui noi ci troviamo.

Certo, i problemi non è che finiscano con il dibattito in Consiglio regionale perché esistono anche altre osservazioni che non possiamo non fare, però prima di farle ci preme dire un'altra cosa, sempre con riferimento alla ampia relazione dell'assessore Mascio, che ha rimesso in fila - io non le citerò per ora - tutta una serie di opere infrastrutturali che egli giudica importanti e che soprattutto sono le stesse contenute negli atti di programmazione nazionale e regionale, nella Legge Obiettivo e nell'intesa generale quadro del 2002, nell'ultimo piano ANAS e nel piano delle Ferrovie dello Stato e quindi significa che anche da questo punto di vista, una impostazione che promanava dal Governo nazionale di centrodestra che veniva condivisa dalle forze regionali di centrodestra è oggi patrimonio comune. In essa sono contenute molte indicazioni, tutte quante importanti, anche se io mi permetto di dire, assessore Mascio, che mi sarei allargato un po' di più soprattutto su un paio di cose e ne cito una soltanto: l'aeroporto regionale di Sant'Egidio. Ora, al di là che siamo convinti, e nessuno fa più polemica, sul fatto che l'aeroporto regionale sia uno soltanto, io avrei voluto sentire, diciamo così, aggiungo a quello che diceva lei una riflessione che spero sia condivisibile: l'infrastruttura è certamente uno strumento importante, ma il discorso dello sviluppo economico e turistico legato all'aeroporto deve avere un passaggio successivo, perché fare le infrastrutture, quindi con tutte le cose che lei giustamente indicava e che io tecnicamente sono anche in difficoltà a rimettere in fila, l'allungamento della pista eccetera, è sì condizione necessaria ma non sufficiente a dare spinta allo sviluppo economico e turistico perché quello che sarà importante sarà il lavoro che dovrà essere fatto parallelamente alla crescita dell'infrastruttura per incentivare quei voli senza i quali tutto il resto del ragionamento diventa - come dire - insufficiente se non altro. E allora, tra le altre cose, mi auguro di ascoltare nella replica sua o in quella della Presidente, o comunque mi auguro soprattutto di poter vedere negli atti che verranno fatti da questa Regione nei mesi prossimi, una serie di passaggi anche di impegno di risorse, perché qui non stiamo parlando delle massicce quantità di risorse per esempio necessarie per la E45, qui stiamo parlando di alcune risorse che vanno impegnate e che fino ad oggi non lo sono state, per un lavoro parallelo alla crescita e alla utilizzazione dell'aeroporto.



Parliamo di pochi milioni di euro, non parliamo di grandi quantità, delle migliaia di miliardi necessari per esempio per la E45, parliamo di quelle risorse che - a nostro avviso - anche un'istituzione più piccola come la Regione può impegnare, perché è inutile allungare la pista se poi quella pista la utilizziamo - come mi diceva giustamente scherzando un autorevole esponente del mondo economico - per giocare con i modellini delle automobili, mi pare un discorso abbastanza ineccepibile. Quindi, da questo punto di vista per esempio noi chiediamo un impegno, sottolineiamo l'opportunità di un impegno e, come dire, come opposizione umilmente saremo da stimolo e incalzeremo la Giunta regionale affinché questa infrastruttura con questa metodologia, ma anche le altre, vengano opportunamente inserite in un quadro generale di nuova politica economica e turistica per l'Umbria. Credo che questo sia un elemento rilevante del ragionamento, e io penso che da questo punto di vista non ci sia molto altro da aggiungere perché, come dicevo poc'anzi, nella sua relazione l'assessore Mascio, a nome della Giunta regionale, ha riportato tutte le opere che vengono giudicate necessarie e prioritarie per questa Regione.

Certo, mi viene da fare una riflessione che spero venga presa nel giusto spirito: il precedente Governo nazionale con tutti i limiti che aveva, ha fatto una scelta a favore delle infrastrutture, sarà riuscito in tutto, sarà riuscito in parte? Certamente un'impostazione l'ha data. Ora il dubbio, se volete, potremmo chiamarlo rischio, io direi l'incertezza nella quale ci troviamo è di non sapere quale sarà la reale impostazione del nuovo Governo nazionale, cioè fatte dieci le risorse necessarie, fatte magari 3 le risorse disponibili, non sappiamo se ci sarà la volontà politica del nuovo esecutivo nazionale di destinare, e in quale percentuale, le risorse a infrastrutture all'interno di quelle tre che io identificavo come risorse disponibili, ma che è un numero ovviamente messo lì a caso. E in questo noi chiediamo l'impegno della Giunta regionale, lo chiediamo come opposizione, ma credo che lo chieda la comunità regionale, cioè noi chiediamo alla Giunta regionale per lo meno lo stesso impegno, la stessa intensità, la stessa determinazione che la Giunta regionale mise negli anni trascorsi nel rapporto dialettico con il Governo nazionale non solo in tema di infrastrutture ma anche su altre materie per reperire risorse in questo nuovo impegno, cioè senza voler fare processi alle intenzioni perché non ci piacciono. Noi chiediamo alla Presidente Lorenzetti, alla Giunta regionale di centrosinistra di non essere "più buona" con il nuovo Governo nazionale perché dello stesso colore ma di avere presente - e noi siamo certi che sarà così - che è comunque un Governo nazionale cioè il suo principale interlocutore e l'interlocutore nei confronti del quale svolgere il pressing più



asfissiante possibile per riportare in Umbria maggiore quantità, rispetto a una qualità di progettazione, di risorse volte a far uscire l'Umbria dal suo isolamento infrastrutturale.

Credo che questo sia un altro passaggio importante, e anche per questo noi chiederemo nel nostro documento di poter monitorare - noi scriviamo "semestralmente", ma se volete lo si può fare più frequentemente, magari non in sede di Consiglio ma in sede di Commissione - lo stato di attuazione di quella programmazione, perché si tratta di passaggi tutti quanti importanti. Vedete, io sarei abbastanza facilitato nel dire che, proprio per quello che dicevo poc'anzi rispetto alla svolta, rispetto all'impronta del Governo Berlusconi in materia di opere pubbliche, al di là delle facili e abbastanza sterili battute relative alle cartine, alle trasmissioni televisive, sarei facilitato a dire che, in fondo, le infrastrutture sono più di destra che di sinistra; invece io dico una cosa diversa: le infrastrutture sono per l'Umbria semplicemente necessarie, anzi, indispensabili, e la comunità regionale ha tutto l'interesse a che si facciano infrastrutture, che si facciano naturalmente delle buone, delle giuste infrastrutture, che non si facciano semplicemente per farle, ma che se ne facciano di quelle che hanno una loro assoluta e incontestabile utilità. Questo credo che sia un po' il messaggio.

Certo, anche qui per noi non è così difficile osservare, volendo utilizzare i toni più pacati possibili, che nelle settimane, nei mesi trascorsi e, in ultimo, anche della riunione di oggi - guardo il collega Dottorini con grande tranquillità - ci sono state svariate prese di posizioni all'interno del centrosinistra, o comunque di alcune forze che compongono il centrosinistra, che non vanno esattamente nella direzione indicata dalla relazione dell'assessore Mascio. Credo che anche questo sia un dato oggettivo e che una qualche preoccupazione ce la crei... Perché, vedete, senza far polemica: due Ministeri chiave in materia di sviluppo infrastrutturale a livello di esecutivo nazionale sono nelle mani di esponenti di forze politiche che, direttamente, come per quanto riguarda i Verdi, e parlo del Ministro dell'Ambiente, e tramite credo un portavoce, un qualche cosa del genere per quanto riguarda l'Italia dei Valori, che detiene il Ministero delle Opere Pubbliche, delle Infrastrutture, seppur scorporate dei Trasporti, non è che siano venuti dei segnali così incoraggianti nel senso del lavoro e dell'impegno comune a favore dello sviluppo infrastrutturale dell'Umbria; come non ne vennero da parte di altre forze politiche, penso... qui vedo l'amico Vinti che più di una volta ha voluto sottolineare delle dissonanze, ad esempio sulla vicenda dello sviluppo della "Quadrilatero", come appunto anche in tema più vicino, cioè quello della trasformazione della E45 in autostrada. Questi sono dei dati



oggettivi.

Ecco, noi siamo di fronte però a un momento molto importante da un punto di vista politico, perché a fronte di questa situazione ci sono dei passaggi fondamentali che sono rappresentati dai nuovi atti di programmazione che dovranno essere siglati dal Governo nazionale e Giunta regionale; ci sono gli atti di bilancio economici, cioè la nuova Finanziaria, che ci dirà quale tipo e quale qualità di impegno finanziario il centrosinistra nazionale intende mettere nelle opere pubbliche, nelle infrastrutture e, con particolare riferimento alla piccola Umbria, che ancora una volta è così scarsamente rappresentata nei Governi nazionali, perché questo è un altro fatto, come dire, temo abbastanza inconfutabile. Quindi io credo che, se si vuole fare il bene della comunità regionale, se si vuole cioè perseguire la strada giusta, che è quella che quasi tutti abbiamo individuato, non si possa non lavorare con impegno, ma anche con grande attenzione e sensibilità sull'argomento, questo credo che sia. Certo, abbiamo ascoltato le parole del collega Dottorini, che esprime delle legittime argomentazioni. Io al collega Dottorini dico: "Collega Dottorini, non stiamo parlando di un'uscita di una strada secondaria, stiamo parlando di una parte importantissima della politica regionale. Se non sei d'accordo con questa parte, hai una sola scelta. Decidi da solo qual è, ma credo non sia difficile capirlo." Ma sono altresì convinto che le posizioni, pur legittime - ci mancherebbe altro perché, per fortuna, siamo in democrazia - espresse dal collega Dottorini e chissà, magari anche da altri, certamente da altri al di fuori di questo contesto, non possano influenzare in maniera determinante gli obiettivi che una Regione seria non può non darsi, e in questo caso lo sviluppo infrastrutturale di questa regione: cioè queste posizioni non possono che essere considerate del tutto marginali a fronte delle necessità dell'Umbria. Soltanto se questo sarà, questa Regione potrà evitare su questo argomento di galleggiare, ma prenderà una strada giusta e troverà anche il concorso dell'opposizione, perché noi siamo fermamente convinti del fatto che su questo argomento si debba lavorare con decisione e determinazione, andando comunque avanti. Già siamo particolarmente attardati, già siamo rimasti particolarmente indietro, c'era rimasto tutto il sistema paese in materia di infrastrutture, ma non in maniera particolare. Se ci dovessimo fermare su posizioni conservatrici, su posizioni isolazioniste, su posizioni in questo caso radicalmente ambientaliste, ecco, io temo che anche il senso di essere Umbria potrebbe essere negativamente influenzato da questa vicenda. Poi, naturalmente, badate bene, ci sarebbero molte altre questioni da sottolineare, però mi pare che prima l'abbia fatto



adeguatamente il collega Melasecche, poi anche il collega Sebastiani... Io credo che da questo punto di vista noi non possiamo - come dire - non ribadire in conclusione semplicemente una cosa: abbiamo come centrodestra una posizione sull'argomento assolutamente e totalmente coerente, oltre che coesa, noi pensiamo che lo sviluppo economico dell'Umbria passi attraverso l'adeguamento delle infrastrutture, è chiaramente una condizione necessaria ma non sufficiente; pensiamo che su questo tema si debba andare avanti, possibilmente a spron battuto, molto si è fatto in termini di progettazione, tantissimo resta da fare in termini di concretizzazione e attuazione. Oggi noi cominceremo a vedere quelli che sono gli intenti veri, sino a prova contraria anche di questa maggioranza. Certo, sino ad oggi ci sono degli atti, perché la Regione ha firmato nel 2002 un accordo importante con il Governo nazionale; l'assessore Mascio oggi ha ribadito tutti i contenuti della programmazione nazionale e regionale riferita alle infrastrutture; come dicevo all'inizio del mio ragionamento, ormai questa necessità di sviluppo infrastrutturale è filosofia pressoché comune, anche di tipo culturale, non soltanto alle istituzioni e a quasi tutte le forze politiche ma anche alle forze economiche e sociali. Io, a memoria non ricordo, ci sarà sicuramente perché, per carità, non sono un così attento osservatore. Non ricordo prese di posizioni contrarie allo sviluppo infrastrutturale umbro da parte di forze economico-sociali e, quand'anche vi fossero, anch'esse sarebbero delle prese di posizione da considerarsi certamente con attenzione, ma comunque da ritenersi e valutarsi marginali rispetto alla necessità di andare avanti.

Io penso che su questa scia noi presenteremo un nostro documento, valuteremo naturalmente gli altri - credo di aver capito - documenti che saranno presentati, e poi potremmo dare una nostra valutazione complessiva del dibattito con la accortezza di immaginare che il Consiglio regionale possa, a partire da questo tema, recuperare quel suo ruolo centrale a cui tutti quanti spesso facciamo riferimento e che poi, in pratica, spesso non viene adeguatamente sostanziato da dibattiti e discussioni che, a mio avviso, invece sono così particolarmente importanti, proprio quando... soprattutto quando vanno a riguardare tematiche che, ripeto, pur avendo io rimarcato quelli che giudico essere dei meriti importanti della mia parte politica, debbono essere considerati semplicemente alla stregua di necessità per tutti, per la comunità regionale. Quindi, sulla scia di questo, io credo di poter concludere dicendo che oggi è comunque un punto di dibattito importante che mi auguro venga ulteriormente alimentato e che possa produrre anche, e ovviamente nel rispetto delle diversità politiche, che certamente non vengono meno... comunque



anche dei punti di contatto nell'interesse della comunità regionale.

**PRESIDENTE.** Grazie consigliere Laffranco. Ha chiesto di intervenire il consigliere Carpinelli.

**CARPINELLI.** Grazie Presidente. Che non sembri strano, ma ho ascoltato attentamente l'intervento del collega Laffranco e devo dire che su alcuni punti ho apprezzato molto il suo intervento. Intanto sono d'accordo con lui quando afferma che il dibattito di oggi, ancorché non esaustivo, anzi, stiamo gettando le basi per certi versi, stiamo definendo altre cose, stiamo portando a termine altre, è però un dibattito importante perché attiene all'Umbria del domani. Non c'è dubbio che il sistema infrastrutturale, quale viabilità, quali infrastrutture in questa Regione, attengono all'Umbria di domani, e quindi è un dibattito importante di cui davvero se ne sentiva l'esigenza. Così come sono altrettanto d'accordo con lui quando afferma che le infrastrutture non sono né di centrodestra né di centrosinistra: le infrastrutture sono degli umbri, appartengono a chi poi deve viverla la realtà che è sotto gli occhi di tutti. Ci tengo però prima a fare chiarezza attorno ad un punto che mi preme: il collega Melasecche nel suo intervento di stamattina diceva: "Vorrei capire dai Comunisti Italiani come la pensano, visto che al Senato della Repubblica fanno un accordo con i Verdi. Dopo aver sentito l'intervento di Dottorini, voglio capire cosa pensa il PDC.". Veda collega Melasecche, noi abbiamo fatto un accordo con i Verdi al Senato, e l'avremmo voluto fare anche con altre forze politiche per la verità, perché pensiamo, nella nostra linea politica, che la confederazione della sinistra - sottolineo la parola "confederazione" - abbia una funzione politica importante. Avremmo voluto farlo anche con altri: non è stato possibile e l'abbiamo fatto con i Verdi, perché con i Verdi noi condividiamo molte cose: la pace, lo sviluppo sostenibile, il mercato del lavoro, che non può più essere precario ma che deve tornare ad essere a tempo indeterminato e dare garanzie ai lavoratori e ai giovani, condividiamo tante cose; altre cose non le condividiamo, infatti con i Verdi non abbiamo fatto un partito unico, abbiamo fatto una confederazione. Altrimenti, se condividessimo tutto, avremmo fatto un partito unico. Avendo ascoltato su questo dibattito la posizione dell'UDC, e non mi è sfuggito sulla stampa alcuni articoli di Forza Italia... e siccome ho notato differenze da questo punto di vista, date le ultime vicende attraversate dal consigliere Melasecche, se è vero che io posso avere un conflitto con i Verdi, il consigliere Melasecche il conflitto l'ha con se

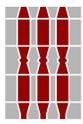


stesso, cosa ben più seria, poiché penso che il consigliere Melasecche non intenda fare con se stesso una confederazione, ma voglio sperare un partito unico.

Detto questo, il dibattito di oggi è importante perché attiene allo sviluppo dell'Umbria. Mi scuserà il consigliere Melasecche, ma il mio era un atto dovuto. Questo... come dire: Bianchi pensa quello che pensa il Governo. Noi siamo in un governo di coalizione e abbiamo condiviso un programma che abbiamo contribuito a costruire, quindi la posizione del ministro Bianchi è quella che è del Governo che c'è in questo Paese. Quindi, come dire, da questo punto di vista siamo aperti ad ogni confronto.

Il dibattito di oggi è importante, dicevo, perché attiene al futuro dell'Umbria. Io credo che noi faremmo un errore strategico se non sottolineassimo in partenza che abbiamo a che fare con un sistema strutturale, un sistema di viabilità e di infrastrutture, in parte... per larga parte già esistente. La E45 non è che stiamo progettando di costruirla perché c'è già; l'aeroporto di Sant'Egidio, non è questa Giunta o quella precedente che ha deciso se farlo, dove farlo e come farlo, c'era già; le ferrovie... insomma la Terontola - Foligno esiste, se non vado errato, dalla metà dell'800; il tracciato della FCU, sempre se non vado errato, esiste dagli inizi del '900... Quindi abbiamo a che fare con un sistema per larga parte attuale e che dobbiamo ricalibrare in base alle sfide che attengono la società che ci troviamo di fronte. Se è vero, e io penso che sia assolutamente vero quello che diceva stamattina nella sua lunga e puntuale relazione l'assessore Mascio, oggi noi non possiamo fare a meno dei collegamenti con le due autostrade del mare: non sfugge a nessuno l'importanza strategica del porto di Ancona sul Mare Adriatico, così come non sfugge a nessuno l'importanza del porto di Civitavecchia o di Livorno sul Mar Tirreno.

Cito due cose su tutte: il cemento dall'Umbria viene portato fuori dall'Italia su navi che stanno sul porto di Ancona; così come la stessa Thiessenkrupp, se non vado errato - Melasecche lo sa meglio di me perché è di Terni - ha una banchina sul porto di Civitavecchia. Ho citato solo due esempi, ma ne potrei fare tanti altri. Questo per dire la funzione strategica delle due autostrade sul mare. Così come l'aeroporto di Sant'Egidio. La domanda è: vogliamo che l'Umbria abbia un aeroporto oppure no? Perché occorre rispondere a questa domanda fundamentalmente. Anche qui ha ragione, mi pare, Sebastiani, lo diceva prima: se noi decidiamo che l'Umbria non deve avere un aeroporto, chiudiamo l'aeroporto di Sant'Egidio, lo trasformiamo in qualcos'altro e finisce lì la storia; se invece decidiamo che l'Umbria non può fare a meno di un aeroporto, dobbiamo capire come ricalibrare l'aeroporto di Sant'Egidio e renderlo attuale alle sfide che ci attendono.



Questo vale per gli snodi viari, le strade. A me dispiace non essere d'accordo con Dottorini... come dire, vorrei esserlo, ma rispetto al suo intervento di stamattina mi pare che sia in contraddizione in diversi punti. Ne cito adesso una di contraddizione: quando Dottorini dice: "Ci sono già troppe strade, o comunque già strade a sufficienza in questa Regione", e poi dice "Occorre metterle in sicurezza", è vero che ci sono molte strade in questa Regione, ma Dottorini non dice in che stato sono le nostre strade. Se è vero che poi dice: "Bisogna metterle in sicurezza", anche lui coglie il problema che l'asse longitudinale, la E7-E45 ha dei problemi. Allora, cosa vuol dire mettere in sicurezza la E45? Perché è insicura? Dobbiamo porci queste domande. La E45 è insicura perché il manto stradale non regge più, perché in alcuni lunghi tratti la E45 non assolve più la funzione a cui è deputata: non si cammina, ci sono corsie interrotte, lavori in corso per mettere poi delle toppe, per non risolvere poi in nessun modo strutturalmente il problema. Ma la E45 è insicura anche perché oggi è deputata a, come dire, prendere un volume di traffico molto superiore a quello per cui era stata progettata tanti anni fa. È del tutto evidente allora che mettere in sicurezza la E45 significa rifare la carreggiata, significa istituire delle opere di manutenzione ordinaria continue, ma significa soprattutto ampliarne le dimensioni: per esempio costruire una corsia di emergenza per parte, in modo tale che questo possa assorbire il traffico che già c'è. Non che ci sarà: già c'è, perché la E45 è una camionabile, dove non si paga il pedaggio ed è del tutto evidente che molta parte del traffico pesante che da nord va verso Roma è convogliata sulla E45 tuttora, con i danni che tutti i cittadini dell'Umbria che la prendono tutte le mattine possono osservare.

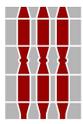
Ora, l'Assessore Mascio diceva stamattina che negli anni 2001, 2002 e 2003 la Regione dell'Umbria è andata con forza al Governo nazionale chiedendo la messa in sicurezza, chiedendo l'adeguamento della nostra rete viaria rispetto alle sfide che attendono l'Umbria, a me non risulta in nessuna sede che la Presidente Lorenzetti o la Giunta regionale, perché era lo stesso colore politico, sia andata dal Governo Berlusconi nel 2001, 2002 e 2003 a dire: "Vogliamo l'autostrada", non risulta in nessun modo, da nessun atto. Si è andati a Roma a dire: "Vogliamo mettere in sicurezza la E45", intendendo quello che dicevo prima. La risposta del Governo Berlusconi è stata quella di dire: "Cari compagni, in questo caso, e amici in parte, non c'è una lira. L'unico modo serio, più che serio reale, tangibile che non parla di demagogia ma parla di realtà per mettere in sicurezza la E45 è costruire l'autostrada con l'ingresso di privati che permette quindi di fatto di risolvere il problema, ancorché per vie diverse a quelle che noi pensavamo".



Bene, io penso che chiunque amministri ha prima di tutto il dovere di risolverli i problemi, senza usare demagogia o falsa demagogia altrimenti si fa politica in campagna elettorale, siccome in campagna elettorale adesso non ci siamo più, grazie al cielo, ci siamo tutti gli anni ma adesso in questo momento almeno non ci siamo, smettiamo di fare campagna elettorale, preoccupiamoci dei problemi degli umbri, siccome io penso che per l'altra parte degli umbri uno dei problemi è come prendere quell'accidenti di E45, e sicuramente l'unica risposta reale che ci è stata data in questi anni è quella, le altre sono demagogia, io ritengo che noi dobbiamo perseguire le proposte reali.

L'ho già detto in altre sedi e anche sulla stampa, se questo nuovo Governo che si è insediato qualche mese fa, se il ministro Di Pietro ci dice domattina: fermi tutti perché abbiamo trovato i soldi per mettere in sicurezza la E45 senza costruire l'autostrada con fondi dello Stato, io sono il primo a gioire, ad essere felice, ma se questo non è, o ci teniamo la E45 com'è per i prossimi trent'anni oppure esperiamo vie diverse, e io sono per avere il coraggio di esperire vie diverse. Così come mi sembra fuori luogo la polemica anche qui che faceva Dottorini sulla Perugia – Ancona. Se abbiamo detto che è strategico il collegamento con i due mari, come dire, non possiamo poi dire: “Però non si faccia la Perugia - Ancona” oppure non si può dire “non facciamo la Orte - Civitavecchia”, non si può dire tutto e il contrario di tutto senza cadere in demagogia, io credo, allora noi abbiamo di fronte una sfida enorme, una sfida fatta di tanti problemi senza dubbio, perché dalla relazione dell'assessore Mascio vengono fuori molte cose, molta carne al fuoco, come si dice, in parte dalla relazione che ci ha consegnato ci dice già che lo stato di avanzamento dei lavori è già in una certa fase avanzata, in parte occorre capire come trovare le risorse e come disegnare un percorso. Io penso che noi non facciamo un servizio agli umbri se per strumentalità o demagogia abbandoniamo il tutto dicendo: “non si fa perché ci sono delle ragioni di campagna elettorale”. Io penso che noi abbiamo il dovere di dare le risposte. Quando sempre Dottorini dice: “I problemi del traffico pesante”, ma statistiche alla mano, il traffico pesante c'è già ovunque, su tutte le arterie dell'Umbria. Quindi forse all'Umbria non servono le strade? D'accordo, ma all'Umbria servono che quelle strade che ci sono già diventino strade che possano sopportare un volume di traffico che non c'era trenta anni fa, e servono collegamenti che da una parte vadano appunto a collegarli al mare e dall'altra sul fronte ferroviario vadano a prendere, a raggiungere quella che è la sfida del futuro, l'alta velocità.

Quando Mascio stamattina ci diceva che l'alta velocità sarà di fatto posizionata sulle due



stazioni di Campo di Marte a Firenze e stazione Tiburtina a Roma e che l'accesso a questa alta velocità sulla linea Firenze – Roma diventa strategico per rompere l'isolamento dell'Umbria, dobbiamo capire sul fronte ferroviario come ci arriviamo lì, e anche qui, senza demagogia, confrontandoci con il mondo intero, con i Comuni, con gli interessati, con tutti, perché noi siamo per il confronto serio e serrato, ma un confronto sulle cose serie è un confronto che ci porta a fare e a lavorare per e mai contro. Questa, collega Melasecche, è la posizione dei Comunisti Italiani, lo è stata da sempre per la verità, non la scopriamo stamattina perché anche nei mesi scorsi abbiamo avuto modo di esternare quale era la nostra posizione, una posizione che riconfermiamo oggi e anzi invitiamo la Giunta regionale tutta a farsi carico di incontri con questo Governo, con il Governo attuale perché possa mantenere tutti quei patti e possa anzi aiutarci a velocizzare un iter perché l'Umbria ha bisogno delle sue infrastrutture per essere all'altezza delle sfide di domani.

**PRESIDENTE.** Grazie consigliere Carpinelli. La parola al consigliere Lignani.

**LIGNANI MARCHESANI.** Grazie Presidente. Non ruberei molto tempo all'assemblea ma vorrei sottolineare alcuni concetti che possono dare un contributo a un dibattito che riscontro essere una volta tanto pragmatico e privo di dogmatismi ideologici cui il centrosinistra di Governo regionale in passato ci aveva abituati. Mi piace ricordare infatti un approccio che ben sintetizzava alcune istanze della sinistra radicale, non condivisibili dal mio punto di vista ma sicuramente esplicitativo, quale nel recente passato un circolo di Rifondazione espresse le sue riserve sulla Val di Chienti a quattro corsie dicendo: "Le strade non servono perché con le strade circolano le idee". E' proprio questo il problema, noi vogliamo più strade anche per far circolare politicamente più idee anche all'interno della nostra Umbria.

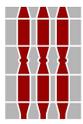
È chiaro che il mio intervento breve si sostanzierà non su tutto lo scibile delle infrastrutture perché questo mi porterebbe lontano, ma sintetizzandola principalmente su quella che è la viabilità su gomma, non perché sottovaluto l'importanza anche ambientale delle altre ma perché non è possibile cambiare in pochi anni quella che è stata filosofia di approccio cinquantennale che, volenti o nolenti, probabilmente al servizio di interessi non propriamente trasparenti, ha caratterizzato lo sviluppo infrastrutturale dell'intero sistema Italia, all'indomani della seconda guerra mondiale fino a oggi. Quindi è evidente che



infrastrutture come la Ferrovia Centrale Umbria siano molto importanti per completare un anello che consenta una congrua applicazione di quello che è l'accordo con Trenitalia per questa arteria che, ad oggi, di fatto rappresenta un ramo secco da Ponte San Giovanni fino a Sansepolcro, ma ci rendiamo altresì conto che a prescindere da quelle che sono le buone intenzioni riscontrate nell'approvazione del documento di programmazione 2006, di fatto ci danno una possibilità remota nel tempo anche perché lo sfondamento verso Arezzo dipende, in primis, non solo da quelle che sono le disponibilità finanziarie provenienti da livello nazionale, ma anche da quelle che sono le volontà cogenti della Provincia di Arezzo e del Comune appunto capoluogo di quella Provincia, che altri interessi in questo momento ha e vuole preservare.

È chiaro quindi che la maggior parte degli interventi di questa mattina hanno riguardato la E45 come autostrada, intesa come opportunità, noi crediamo senza se e senza ma che questa E45 come autostrada sia una grande opportunità per l'Umbria e non solo per le assicurazioni riportate dall'allora Vice Ministro Martinat sul pedaggio inteso come pedaggio alla francese quindi senza costi per gli umbri, se non per quelli che abitano nelle zone di confine che paradossalmente dovranno pagare un pedaggio per accedere a pochi chilometri di distanza ma perché crediamo che le nostre aziende non possano più aspettare uno sviluppo che è nei fatti e senza il quale verrebbero congruamente penalizzate in quella che è la loro competitività.

Ricordo anche qui una similitudine, che risale a circa venti anni fa, quando la E45 venne completata nella sua quattro corsie, nella sua parte nord, quindi da Umbertide fino a Pieve Santo Stefano, e anche allora ci furono comitati che avversavano quella realizzazione, comitati che dicevano come le quattro corsie rappresentavano un vulnus e una grande ferita per il nostro ambiente e credo che oggi nessuno metta in dubbio che quelle quattro corsie hanno rappresentato invece una congrua possibilità, soprattutto per la parte nord della Regione che in quell'epoca ne era sprovvista senza la quale le vocazioni imprenditoriali di quel territorio sarebbero da tempo tramontate. Quindi noi ribadiamo e prendiamo atto delle valutazioni espresse in precedenza dal collega Carpinelli senza le quali appunto questo dibattito potrebbe essere stato monco soprattutto perché detto dalla sua parte politica. In effetti oggi noi dobbiamo riscontrare che il cosiddetto project financing è un'unica possibilità senza la quale non si può andare avanti. Nel recente passato noi abbiamo assistito alle difficoltà di cassa anche del Governo Berlusconi, è inutile nascondere, con cui addirittura si era discusso di mettere a pedaggio anche strade



non autostradali, ricorderete la polemica su alcune arterie di carattere nazionale e la loro risoluzione con un pagamento di un pedaggio virtuale, ma questo la dice lunga sulle necessità future di fare cassa e quindi la necessità ineludibile di mettere i privati all'interno di quelle che sono le possibilità, le necessità infrastrutturali dell'intero sistema Paese, quindi coloro che oggi dicono: "Sono d'accordo con Carpinelli, noi vogliamo esclusivamente una messa in sicurezza", coloro che... coloro che dicono, ripeto perché il mio capogruppo mi ha inopinatamente interrotto, che dicono appunto che basta la messa in sicurezza o mentono sapendo di mentire o vivono su un altro mondo. Oggi bene o male la messa in sicurezza costa dei soldi e sappiamo che questi soldi ad oggi non sono presenti, quindi conseguentemente l'intervento della parte privata è altresì necessario per chi ha bisogno ovviamente di un ristoro del proprio investimento, senza la quale non si può assolutamente andare avanti. Quindi messa in sicurezza significa realizzazione della tratta autostradale che è un corridoio di valenza euromediterranea che va bene al di là di quelle che sono i desiderata della piccola Umbria anche se l'Umbria non fosse paradossalmente d'accordo.

Allora io mi avvio alla conclusione del mio intervento ponendo però alla Giunta regionale, se mi ascoltasse qualcuno, degli interrogativi precisi, perché si è discusso anche sulla fattività democratica di quella che è la normativa attuale e io credo che la Giunta regionale oggi debba dare comunque delle risposte, anche in sede nazionale, su quello che vuole essere per l'Umbria il futuro della Legge Obiettivo. La Legge Obiettivo forse ha delle carenze di partecipazione, avrà avuto delle carenze di realizzazione per la mancanza di cassa ma oggi rappresenta ancora per il sistema Paese una grande e un'enorme opportunità. La Legge Obiettivo velocizza le procedure, permette di andare avanti sulla cantierabilità dell'opera. Dopo veloci consultazioni sulla progettazione preliminare e sulla progettazione definitiva, abolirla significherebbe tornare alla filosofia della conferenza dei servizi che non produrrebbe niente di buono, che metterebbe diritti di veto e che di fatto predeterminerebbe la paralisi dello sviluppo infrastrutturale. Quindi se carenza di democraticità c'è, e cito il collega Dottorini questa mattina, bisogna riconoscere al collega di essersi messo al centro dell'attenzione, e di questo dal punto di vista politico gli va dato atto, ma di fatto questo sistema di carenza di democraticità viene abbondantemente compensato dalla possibilità di velocizzazione dei cantieri e di questo l'Umbria ha assolutamente bisogno.

Quindi è chiaro che da questo punto di vista noi diciamo alla Giunta regionale di dare



risposte concrete, nell'immediato, sul futuro di questa normativa, perché da qui si parte per una veloce cantierabilità di quelle che sono le nostre possibilità future, a prescindere dall'appartenenza politica perché noi guardiamo a uno sviluppo sostenibile e armonico della nostra Regione con la consapevolezza, per quanto riguarda la nostra parte politica, che lo sviluppo della tanto decantata filiera turismo, ambiente, cultura che ci interessa anche a noi, all'interno del sistema Umbria, non prescinde dallo sviluppo infrastrutturale ma che anzi può andare di pari passo con lo stesso sviluppo, quindi non è vero che più infrastrutture possano penalizzarlo, è vero altresì il contrario, almeno questo è il nostro convincimento che andando avanti con queste realizzazioni si può offrire un mercato più appetibile, più raggiungibile e anche più competitivo per coloro che vorranno fruire di questa risorsa.

Non voglio quindi venire meno a quello che ho detto in premessa, e mi avvio veramente e velocemente alla conclusione, dicendo però che in questi anni è vero che sono mancati i fondi e quindi le possibilità di andare avanti dal punto di vista della cantierabilità, salvo per quanto riguarda le grandi opere, quello che riguarda la Perugia - Ancona che abbiamo visto comunque progredire in questi anni nonostante alcune carenze intorno al tratto di Casa Castalda, che erano ancora carenze di gestione aziendale più che di disponibilità diretta dal punto di vista finanziario ma diciamo quindi che queste questioni possono andare avanti alla luce di una presa d'atto che sembra ineludibile e che oggi dice: "Ci sono pochi soldi" quindi la filosofia delle grandi opere del Governo Berlusconi, tutte sempre e comunque, è tramontata, ne vogliamo prendere atto ma a questo punto dica il Governo quali sono le priorità e se ne prenda le responsabilità insieme alla Regione dell'Umbria perché tutti noi sappiamo che ci sono strumenti che si chiamano accordi di programma quadro da un lato e conferenza Stato – Regioni dall'altro, a prescindere da come andrà il referendum del 25 giugno prossimo, quindi una sorta di federalizzazione delle priorità che è già in atto oggi, per cui la conferenza Stato – Regione di cui la Presidente è autorevole portavoce per quanto riguarda le infrastrutture, è uno strumento per definire queste priorità, allora se le opere saranno poche nella loro disponibilità è onere di questa Giunta regionale dire quali sono le priorità di realizzazione di queste opere, assumendosene le responsabilità con i territori, perché tutto è legittimo però se è vero come è vero, come ha detto l'assessore Mascio questa mattina, che evidentemente il ritardo, ne prendiamo atto e ce ne assumiamo la parte di responsabilità dell'ANAS nel definire la progettazione preliminare per il tratto umbro della E78, allora una volta che



questa progettazione preliminare c'è e per quanto riguarda il centrodestra noi diciamo che noi diremo sì senza se e senza ma a quel tratto anche se penalizzerà qualcuno, com'è normale che sia, perché ogni scelta dà dei benefici oggettivi ma penalizza una parte, noi crediamo però che l'interesse collettivo venga prima dell'interesse singolo, allora diciamo che in conferenza Stato – Regioni la Giunta regionale si prenda le responsabilità e le riporti al Consiglio regionale di quali sono le priorità al loro interno.

Concludo, mi si consenta, con una caratterizzazione di viabilità regionale e che riguarda il mio territorio ma che è legata ad una concezione di sviluppo dell'Umbria che non riguarda una parte del territorio ma tutto il territorio nel suo insieme alla luce anche delle riforme endoregionali che la Giunta sta approntando; se si pensa veramente a uno sviluppo armonico di un'Umbria a quattro su cui potremo discutere ma su cui, anche a titolo personale, potrei teoricamente trovarmi d'accordo, allora credo che una certa viabilità regionale debba essere messa in priorità proprio perché, tagliando quelle che sono le distanze anche infrastrutturali, si possano mettere a sistema dal punto di vista culturale quelli che sono dei territori e quindi anche per evitare che nel nord dell'Umbria si continui a dire: noi pensiamo che dobbiamo guardare più alle Regioni circumvicine, ma per fare sistema, per esempio Alta Umbria, ma questo può valere per esempio per Orvieto, può valere per Terni, può valere per tutte le periferie della nostra Regione. Allora mi permetto di dire che anche alla luce di quanto affermato nei documenti annuali di programmazione degli ultimi anni dobbiamo dare una priorità assoluta non solo per le morti, per le tragedie che si consumano ogni anno, ma proprio per mettere in sinergia quei territori circumvicini, per renderli operativi nella loro vicinanza in un sistema Umbria veramente competitivo. Credo che la Monte Corona Mocaiana debba avere da questo punto di vista una priorità proprio per mettere a sistema quei territori.

Non aggiungo altro, concludo appunto richiamando la Giunta regionale a quanto ha affermato questa mattina e alle sue responsabilità per quanto concerne appunto quelle che saranno le priorità date, stante la scarsità di risorse in conferenza Stato – Regioni su cui vigileremo e su cui crediamo anche alla luce del documento che produrremo, in ogni caso la Giunta regionale debba ritornare in Consiglio con frequenza per tenere aggiornata la comunità regionale e la sua massima espressione che, appunto, oggi abbiamo riunito su argomenti tanto importanti. Grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie consigliere Lignani. La parola alla consigliera Urbani.



**SPADONI URBANI.** Grazie Presidente. Il mio intervento è per prendere atto che la Regione dell'Umbria riconferma, con la relazione esposta dall'assessore Mascio, quanto firmato con il Governo Berlusconi nei due protocolli che si sono succeduti il primo nel 2002 e il secondo nel 2004, firmati tra il Presidente Lorenzetti e il Ministro delle Infrastrutture Lunardi. L'assessore Mascio ci illustra quanto concordato dalla Presidente con il Governo Berlusconi. È chiaro che questo ci toglie da diverse apprensioni, perché noi siamo consapevoli come sia importante, così come al primo punto del suo programma ha ammesso... di questo Governo, sia come programma spingere la competitività e, per arrivare a spingere la competitività bisogna promuovere lo sviluppo.

È indubbio che la nostra regione sia isolata dai suoi confini geografici ed è importantissimo che ci siano strade sufficienti per il libero scambio di merci ed il transito delle persone. Se noi pensiamo che l'impero romano ha iniziato a diventare tale a partire proprio dall'edificazione delle consolari, pensiamo quanto siamo indietro noi. Se l'80% - io questo dato non ce l'avevo - delle produzioni del nostro sistema industriale o produttivo, rimane nei confini geografici della nostra regione, mentre quello del nord, che risulta essere pieno di infrastrutture, nella nostra Umbria, invece questo non accade, è solamente perché il nord sta praticamente in Europa. Noi siamo molto lontani e viviamo nel mondo della globalizzazione. Per cui questa idea bucolica della Regione ci fa sognare, ci piace, ci dà tenerezza, però la vita è dura: i giovani cercano lavoro, vorrebbero trovarlo nella nostra Regione, non vorrebbero essere costretti ad andare fuori, così come le nostre imprese hanno bisogno di trovare terreno per poter produrre il nostro prodotto, ora che arriva nei mercati globali... e solamente in Europa ha un costo aggiuntivo superiore a quello degli altri, della produzione delle altre regioni, proprio perché il costo del trasporto incide moltissimo. La Regione, quando il Governo Berlusconi ha proposto la "Legge Obiettivo", dopo aver opposto contro la "Legge Obiettivo" alla Corte Costituzionale della legge stessa, si è poi trovato un punto d'incontro nei due successivi protocolli: le opere inserite sono state moltissime; devo dire che la Regione più di una volta ha spinto il Governo Berlusconi perché si realizzassero queste opere, aveva ragione di farlo perché c'era necessità di queste opere, e io mi auguro che adesso la stessa cosa si faccia con il governo amico, che dovrebbe essere più funzionale per voi spingere adesso proprio perché avete un governo che però non mi sembra vi abbia assolutamente non considerati... ci abbia, scusate... è stato un errore quello di dire "vi abbia"... non ci abbia



non considerati, proprio perché questa mancanza di infrastrutture al centro dell'Italia, cioè rappresentata dalla nostra Regione, proprio dalla mancanza di strade e di ferrovie nella nostra Regione, rallenta anche tutto il centro Italia. Quindi è importante sapere che voi, con la prossima programmazione che andrete a fare, nel prossimo protocollo che farete con il Governo, porterete all'attenzione dello stesso le opere che avevate prima chiesto al precedente Governo e penso, spero e mi auguro che le chiediate con il medesimo fervore e voglia di ottenerlo.

Ho apprezzato della relazione dell'assessore Mascio, l'aver affermato che ci sono molte opere progettate: questo mi sembra che sia un fattore molto importante; se pur anche non per tutte è stato trovato lo strumento per finanziarle, cioè le risorse pubbliche, però sono state progettate moltissime e noi sappiamo in Umbria quanto è difficile. Pensate alla E78: credo che la diatriba sull'individuazione addirittura del tracciato, non sul progetto preliminare, ma sull'individuazione del tracciato, si sta dilungando da circa una quindicina d'anni. Anche adesso che la Legge Obiettivo impone ai Comuni e alle Regioni di trovare e indicare un tracciato, altrimenti il Governo avrebbe la potestà sostitutiva, ancora oggi questo tracciato, dopo cinque anni, dopo la Legge Obiettivo e le regole che detta la Legge Obiettivo, non sono stati individuati. Ci sono più d'uno, mi auguro che lo saranno al più presto perché, vedete, sapere che una trasversale importante come la Fano-Grosseto, si interrompa giusto ai confini geografici della nostra Regione, non è motivo d'orgoglio, non lo è assolutamente: Chiedere che l'opera sia il meno impattante possibile, posso concepirlo; che l'opera non venga realizzata mi sembra proprio contrario all'interesse della nostra Regione. Di queste tante opere progettate, alcune hanno trovato anche le fonti di finanziamento negli avanzi dei piani triennali ANAS, fondi non adoperati. Tante opere, devo dire, nell'intero Paese hanno trovato come fonte di finanziamento i fondi non utilizzati a disposizione di ANAS. Siccome prima di questo Governo c'era il Governo di sinistra, questo mi sembra un demerito perché avere le risorse e non spenderle mi sembra veramente assurdo. Cioè avere degli avanzi di gestione e non adoperarli mi sembra proprio contrario all'interesse del bene che si sta amministrando. Pensiamo al nodo di Perugia: c'erano 310 milioni di euro che venivano proprio da un piano triennale, dai fondi generali ANAS non adoperati da altri piani triennali e adesso, poiché si è messo un tetto con l'ultima finanziaria, alla spesa pubblica, e questo ha toccato pure ANAS, sono in forse. Mi auguro che voi riusciate a sbloccare questi fondi. È chiaro che se non ci fossero stati i vari comitati, dei quali sentiamo parlare anche adesso, che hanno dato grossi



problemi alla Regione per la progettazione dell'opera, forse il via non avrebbe superato solo una parte del nodo di Perugia, l'avrebbe superato anche gli altri, l'opera sarebbe stata cantierata e i lavori sarebbero cominciati. Ci sono altre opere stradali, come per esempio la Quadrilatero che ha già l'advisor per poter... e fondi tutti... che si relaziona tutta con fondi pubblici e che ha già l'advisor per poter fare il progetto. Voi sapete che, con il progetto di finanza, chi fa il progetto realizza anche l'opera. Lì c'è anche il problema del progetto di Area Vasta, del quale si deve occupare la Regione per i vari sviluppi, perché interessa Comuni, anche le Camere di Commercio e quant'altro. Quindi ci sono delle opere che sono state progettate, altre che sono state appaltate. La Terni-Rieti: è stato consegnato il cantiere tre giorni fa; altre che hanno trovato uno strumento di finanziamento, e quindi non mi sembra che si possa dire che la Legge Obiettivo abbia costituito il regno dei sogni o i sogni nel cassetto. La Legge Obiettivo è stato uno strumento del quale si è dotato il Paese e, con il Paese, le varie Regioni, estremamente importante, perché sono anni purtroppo che sto qui in questa Regione e sono anni che sento parlare della necessità dell'infrastrutturazione della nostra Regione e sono anni che stiamo aspettando che la stessa si realizzi. È partita. Mi auguro che voi possiate farla avanzare, più celermente se siete più bravi, ancora più celermente di prima, perché l'inizio è la parte più difficile per far decollare un progetto.

Ho solo due timori. Il primo: che gli strumenti... visto che ho sentito parlare prima, facendo nome e cognomi, cosa di dubbio gusto, da parte del bucolico della situazione, che i privati che sono disponibili ad investire, e quindi a scommettere i propri denari per la realizzazione di un'opera pubblica a metà con lo Stato, ed essere a metà con lo Stato, viste le condizioni in cui si trova il debito pubblico che aumenta in continuazione, non credo che sia così appetibile... viene non amato da un Governo centralista. Mi auguro che, poiché risorse ce ne sono poche, perché tutti hanno gradito moltissimo negli anni, e quindi sono stati spese tante risorse in vari settori, per cui tante risorse per fare strade, per realizzare ferrovie, per ampliare aeroporti non ci sono, mi auguro che non vogliate fare i razzisti nei confronti dei privati che intendono, a metà con lo Stato, o tutto, realizzare opere, investendo su uno sviluppo del nostro Paese e della nostra regione.

Seconda cosa, chiedo: non ho sentito parlare per nulla di fondi di investimenti regionali. Io so per esempio che è stato fatto un accordo con ANAS per anticipare i finanziamenti per la realizzazione del primo tratto della Pian d'Assino. Quando ANAS prenderà in consegna la strada che dovrebbe diventare statale, c'è il decreto, ma ancora ANAS non l'ha presa,



forse poi vi sarete accordati con questo protocollo su come riavere i soldi. Stessa cosa per la Eggi-San Sabino... vedete, noi in Umbria abbiamo due fattori: mentre le progettazioni in senso generale vanno benissimo, in Umbria si progetta a spron battuto ovunque, però abbiamo il TAR che lavora tanto, come i progettisti, lavora tanto perché purtroppo le imprese ricorrono spesso, e quindi ci abbiamo più di un'opera pubblica ferma proprio per la aggiudicazione dell'impresa, ma abbiamo avuto anche in passato importanti opere pubbliche ferme per ricorsi tra sempre le stesse due o tre imprese, perché non è che ci sia una grossa scelta tra coloro che vengono ad investire nella nostra Regione. Quindi il problema è questo, ripeto: il problema sono i fondi della Regione. Per esempio aeroporto: l'aeroporto, la pista, come ci ha detto l'assessore Mascio, è ormai a buon punto... finanziamento statale: mi ricordo l'occasione dell'emendamento nel quale vennero attribuite le risorse per aumentare, vennero aumentare le risorse per ampliare la pista; però c'è bisogno di trovare lo strumento finanziario per redigere, per realizzare delle opere accessorie che sono necessarie ed indispensabili per fare funzionare l'aeroporto. Queste opere credo che possano essere realizzate con fondi regionali. Oppure noi abbiamo fondi regionali che si possono reperire anche attraverso la finanza di progetto, come state realizzando per esempio, o pensate di realizzare gli ospedali. Quindi a me personalmente, ma a tutto il centrodestra e all'Umbria, farebbe piacere sapere quali strumenti finanziari intendete mettere in opera per quanto concerne l'intervento della Regione per quelle opere di competenza regionale indispensabili per far funzionare le opere realizzate da fondi statali.

Penso che abbiamo detto quasi tutto. Non voglio... Ah, la ferrovia, le opere ferroviarie: è certo che essere esclusi dall'alta velocità è un handicap. Non so che cosa può essere fatto adesso. Raddoppiare la Foligno - Terontola è estremamente importante, come è importante quello che ormai sembra appurato, il raddoppio definitivo della Orte – Falconara. A parte il tratto già appaltato, anche quello che va da Foligno in avanti. Non so cosa ne sarà del progetto, del quale ho avuto notizie solo sui giornali, perché di preciso non lo so. L'assessore oggi ha appena sfumato l'argomento... quello che dovrebbe avvicinare... dovrebbe avvicinare... non lo ammette... *(intervento fuori microfono del Presidente Lorenzetti)*... cioè, che passi vicino all'aeroporto di Sant'Egidio, anche se, come ha già detto prima Sebastiani, se è vero che ci sono 800 metri tra Sant'Egidio e le arterie... basta un pulmino, diceva prima Sebastiani: questo non lo so, però per il turismo è molto importante che l'aeroporto sia collegato anche con la ferrovia oltre che con le



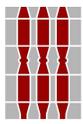
opere viarie. Però in ogni caso è importante che ci siano le risorse per questa variazione di percorso, perché mi sembra di ricordare che la variazione del percorso comporti un aumento notevole di spesa... però posso anche sbagliarmi, perché le notizie, va bene, non ce l'ho da fonte diretta.

Per quanto riguarda la Terni – Spoleto so che siamo a buon punto: mi piacerebbe sapere quando inizieranno i lavori e quando ci saranno i finanziamenti. Da ultimo dico, vedendo qui le opere progettate, mi piace ricordare qui, nella relazione dell'Assessore, gli interventi sulla rete stradale principale... i costi del progetto obiettivo: beh, il nodo di Perugia... siate bravi a liberare quei 310 milioni di euro che avevate. Ripeto, la Quadrilatero 900 milioni di euro non mi sembrano pochi, la Quadrilatero è tutta a finanziamento pubblico. Mi auguro che il Governo Prodi li lasci... la E78 me l'ha già detto l'Assessore... Le Tre Valli: quando il TAR avrà liberato dai problemi l'Eggi-San Sabino, siccome il progetto è pronto, approvato, ha passato il via e speriamo che voi lo sappiate portare al CIPE al più presto per avere il finanziamento. Io so che degli istituti bancari sarebbero anche disponibili a fare un progetto di finanza. Ci vuole una parte statale, perché il pedaggio per i trent'anni non assicura la redditività all'impresa, al finanziatore, quindi ci vuole anche la parte pubblica. Non mi sembra, ripeto... per quanto riguarda l'E45, Presidente, ci faccia sapere, perché se ne parla moltissimo. Ho sentito che dovete sentire tutti i Comuni, ho sentito... quando cominciate a sentire i Comuni, così come la E78, purtroppo cominciano i problemi, perché i Comuni, vuoi per un motivo, vuoi per l'altro, vi porranno sempre dei problemi. Mi auguro che abbiate la volontà di realizzarla perché è importante; mi auguro che abbiate la forza e l'autorevolezza per superare anche gli aspetti bucolici della situazione - tanto è un voto - e che possiate andare avanti d'intesa con il Governo nazionale che vi appoggia, perché le infrastrutture per la nostra Regione rappresentano il futuro, quindi voi le state realizzando per i giovani che sono il futuro, quindi i giovani sono nelle vostre mani.

## **ASSUME LA PRESIDENZA IL PRESIDENTE MAURO TIPPOLLOTTI**

**PRESIDENTE.** Grazie consigliere. La parola al consigliere Masci. Prego Consigliere.

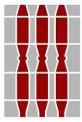
**MASCI.** Grazie Presidente. Il punto di partenza di questa importante sessione del Consiglio regionale dedicato alle infrastrutture non può che essere il piano regionale dei trasporti: uno strumento di programmazione che la Regione si è data, si è dato fine di



realizzare un sistema della mobilità armonico, equilibrato, coerente con le scelte di interesse nazionale e con quelle urbanistiche territoriali, nonché anche con le scelte delle altre regioni limitrofe, perché l'Umbria evidentemente non è un microcosmo. Uno strumento di pianificazione partecipata, che recepisce alcuni indirizzi politici fondamentali, che rappresentano le linee guida della programmazione, sia in ordine della viabilità che dei trasporti, ovvero in ordine al sistema integrato e complesso qual è quello della mobilità. Tali scelte partono da un presupposto ormai acquisito che riscontra nella nostra Regione un nucleo di maggiore criticità proprio collegato al deficit infrastrutturale in relazione ai propri fabbisogni reali.

L'Umbria, infatti, trovandosi al centro dell'Italia, dovrebbe proprio per la sua posizione strategica rappresentare un elemento di vantaggio concorrenziale nelle relazioni economiche; paradossalmente questo non è, in quanto a causa delle barriere naturali, dovute soprattutto alla presenza dell'Appennino Umbro-Marchigiano e la qualità e dimensioni della rete infrastrutture attuale, hanno da sempre rappresentato un freno allo sviluppo degli scambi commerciali con le altre regioni limitrofe e con il resto del territorio nazionale. Tale limitazione è ancora più evidente se si considera la dimensione sempre più in crescita dei nuovi mercati globalizzati e l'aumento vertiginoso dei mezzi di trasporto che accompagnano la sempre più marcata esigenza delle imprese, di abbattere i costi attraverso la riduzione dei tempi di spostamento delle merci. E qui bisogna anche calcolare e verificare la correlazione che vi è tra la fluidità con cui si muovono i flussi e il consumo di carburante, quindi l'inquinamento atmosferico derivante dal maggiore, appunto, consumo dello stesso. Oggi il costo del trasporto è un fattore estremamente significativo, e quindi strategico nelle dinamiche economiche, non solo del comparto produttivo del manifatturiero, ma anche del settore dei servizi perché sono sempre maggiori gli scambi commerciali del sistema imprenditoriale regionale con il resto del territorio nazionale e con l'estero. Situazione, quindi, da migliorare, a tutto vantaggio dell'economia regionale, la cui tenuta e ripresa sono fortemente dipendenti dalla fluidità dei collegamenti. Analisi questa peraltro avvalorata anche dalla recente ricerca effettuata dall'Eurispes pubblicata nel giugno 2005. C'è una pubblicazione, la cosiddetta "cinque istantanee sull'Umbria" che affronta tutte le dinamiche economiche e sociali del territorio, e quindi anche la corresponsione del livello infrastrutturale alle stesse.

Rispetto a tale situazione vi è stata da parte della Regione una forte consapevolezza, dalla quale sono emerse proposte, strategie apprezzabili e politicamente rilevanti che



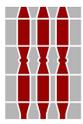
hanno trovato la sintesi, come già detto, nel piano dei trasporti: scelte riconfermate nel programma di legislatura della Presidente e votate dal Consiglio comunale, o per lo meno dalla maggioranza all'interno del Consiglio regionale; scelte che rimangono oggi effettive e non ritrattabili per il loro valore e per la loro coerenza; strategie di azione, come bene illustrato dall'assessore Mascio, con le specifiche azioni definite nei singoli programmi d'intervento, che mirano a relazionare l'Umbria ai più importanti canali di traffico nazionali, i famosi corridoi, con le aree settentrionali del Paese e con le fasce costiere, adriatica e tirrenica: operazione condotta nei giusti equilibri territoriali, nelle giuste mediazioni e nel rispetto degli impegni presi. Qui va ricordato che queste scelte per lo più vengono dai famosi patti territoriali, quindi con la massima condivisione da parte degli enti locali in una corretta logica di sistema che pone tra le priorità di carattere generale la sicurezza, la sostenibilità ambientale - e questo è un fattore di estremo interesse - i completamenti di opere già iniziate e non ultimate... In questa graduazione delle priorità, rimane intatto il tentativo di favorire il ricorso agli spostamenti su rotaia, rispetto a quelli dominanti su gomma attraverso la intermodalità e i sistemi logistici collegati: si è fatto riferimento - l'Assessore l'ha fatto - alle tre piattaforme logistiche che sono oramai in dirittura d'arrivo e che riguardano, come già detto, Città di Castello, Foligno, Terni e quindi sono, qualcuno diceva: "non si sa quando inizieranno i lavori"... sono opere cantierate e sono immaginati l'inizio lavori per il 2007 - se non vado errato Assessore - Città di Castello e 2008 Foligno - Terni.

In questa cornice di riferimento risultano necessitate le scelte che mirano a raccordare i principali corridoi transnazionali - l'1, il 5 e l'8 - con l'adeguamento significativo di tutto l'asse della E45, compreso il miglioramento della capacità di deflusso dal nodo di Perugia, E45 - raccordo autostradale Perugia - Bettolle, attraverso la realizzazione della variante già progettata della stessa E45 e del raccordo autostradale nel territorio dei comuni di Perugia e Corciano. Relativamente a tale intervento di fondamentale interesse nel collegamento nord - sud, atteso che - anche qui è stato ricordato dall'Assessore, lo voglio ribadire anch'io - la principale arteria stradale e longitudinale A1 lambisce solo marginalmente la Regione dell'Umbria ed è giocoforza intervenire con urgenza alla ristrutturazione della E45, le cui condizioni sono di estrema precarietà e rendono oggi la strada insicura e non funzionale. Adeguamento e messa in sicurezza oggi allo stato dell'arte significano la trasformazione dell'arteria in autostrada.

Tengo a precisare a riguardo che la Giunta regionale ha chiesto al Governo e all'ANAS, di

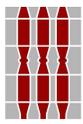


intesa con le altre Regioni interessate, l'adeguamento della suddetta arteria, la messa in sicurezza e l'adeguamento di tale arteria. Non ha chiesto null'altro. La risposta che è venuta dal Governo, dall'ANAS, è stata quella di trasformare questa arteria in autostrada, per le ragioni che sono già dette: per motivi di carattere finanziario e soprattutto perché questa fattispecie si immagina il ricorso del privato in regime di financing project; diversamente dev'essere totalmente accollato l'onere dallo Stato. E qui ci sono state le adesioni delle Regioni, compresa la nostra. Sono state avviate conseguentemente le procedure da parte dell'ANAS, sempre con l'intesa delle altre Regioni: Veneto, Emilia Romagna, Lazio e Toscana, come sapete, in quanto interessate al tracciato Mestre – Orte – Civitavecchia; procedure che hanno portato alla individuazione del soggetto proponente attraverso una gara di evidenza pubblica, che può non piacere questo soggetto proponente. Ma noi non ci dobbiamo innamorare dei soggetti proponenti. Poi se si chiama "Caltagirone", "Benetton" o altri, questo poco sposta, se valutiamo il fatto in termini poi soprattutto etici, per non dire altro. Quale soggetto proponente, si è reso disponibile a cofinanziare l'intervento nella misura pari al 50%, ed è stato conseguentemente poi redatto il progetto, come ha già detto Dottorini questa mattina, progetto preliminare che è sottoposto all'esame del CIPE e sottoposto alle procedure VIA. Non solo: va ricordato come il nodo di Perugia sia stato finanziato - qualcuno l'ha ricordato questa mattina - per 310 milioni di euro, proprio perché il cosiddetto collo di bottiglia, situazione veramente drammatica, non critica, e lo dice uno che la fa tutte le mattine, dove si spende carburante perché gli accumuli sono veramente pesanti, si spende tempo e si inquina, dicevo, questo nodo di Perugia, che ha carattere prioritario, è stato finanziato con l'importo a cui ho fatto riferimento, con fondi ANAS in anticipazione all'interno della procedura in essere. Nella considerazione che nessuno di noi ha la vocazione di essere autostradista, se il gatto è rosso o è nero poco importa, come diceva qualcuno, purché prenda i topi. Se il Governo dovesse ripensare questa scelta, ovvero dovesse abbandonare l'idea di trasformare in superstrada veloce, io non penso che qui ci sia il karakiri da parte di nessuno, anzi... certo è che bisogna avere la certezza, la sicurezza che qualsiasi intervento che andrà ad essere posto in essere, non sia intanto riduttivo - quindi che non si parli di asfaltatura o di rifacimento del manto stradale - ma sia un intervento, come già è stato detto, di messa in sicurezza e di adeguamento della strada, perché chi viaggia su quella strada si rende conto della sua pericolosità, si rende conto che, non essendoci le corsie di emergenza, ogni volta che accade qualche incidente, ci sono accumuli di chilometri e chilometri che



inquinano e bloccano la fluidificazione del traffico. Resta ben inteso che, ove questa eventualità di declassamento evidentemente della strada rispetto a una nuova previsione, venga presa in considerazione, come ho già detto, questa messa in sicurezza che, secondo le attuali normative vigenti - qui bisogna che ci chiariamo, se no sembra che la messa in sicurezza porti a qualche centimetro di out della strada - ci chiediamo perché dai dati tecnici, io non so, non faccio questo mestiere, mi sono documentato: la messa in sicurezza e l'adeguamento della strada oggi porta a una rimodellazione della sede stradale e un ampliamento della sede stradale, con conseguente ampliamento che fa ascendere questa sede da metri lineari 16,80, o giù di lì, a 22 circa, quindi ci troviamo... senza considerare che bisognerà sempre, se si vuol mettere in sicurezza, evitando la scelta dell'autostrada... immaginare anche interventi pesanti sulle opere cosiddette "d'arte", "strutturali". Chiaro è che rimane impregiudicato il fatto che, quando fu deciso, come Giunta regionale, come Regione, di aderire a questa ipotesi, furono poste, furono messe delle prescrizioni che, ha già ricordato l'Assessore, l'intervento non dev'essere traumatico, che si deve operare in sede, quindi possibilmente, salvo qualche piccola correzione del tracciato, si deve mantenere l'opera all'interno dell'attuale sede.

Come deve rimanere impregiudicata la necessità di applicare politiche di pedaggiamento, qualunque sia poi l'esito e la risultanza finale della vicenda, nei confronti del traffico di attraversamento con l'esclusione di quello locale. Non solo: dovrà essere chiarito, infine, anche l'ipotetico declassamento a strada ex urbana, cosiddetta "veloce", di categoria A, dovendo in quel caso gravare la spesa per intero a carico dello Stato. Questo non deve andare, perché consequenziale a detrimento o a compromettere le così già pesanti restrizioni economiche del momento e quindi la realizzazione degli altri programmi non ancora finanziati o in parte finanziati. Se tutte le risorse vengono assorbite, la gran parte dell'adeguamento e della messa in sicurezza della E45, non possiamo immaginare che finisce il ragionamento lì. Quindi va verificato anche questo aspetto. Infatti, per il meno di queste risorse, andrebbe a compromettere soprattutto le tratte che collegano le cosiddette trasversali, che collegano i due mari, Adriatico e Tirreno, e mi riferisco in particolare alla E76, che forse si risolverà con il ribasso d'asta, quel tratto di Casa Castalda, come diceva l'Assessore; dobbiamo portare a completamento tutta la partita della Fano-Grosseto, dobbiamo chiudere la partita, anche qui avviata, della Quadrilatero: non possiamo lasciarla appesa... Ormai è in progress, abbiamo già finanziato il primo maxi lotto, adesso appaltano anche il secondo... non ci stanno i soldi, ma insomma, il primo è partito, è stato



individuato il General Contractor, e così via.

Non possiamo lasciare appeso il ragionamento della Terni - Rieti, il tratto finale è stato aggiudicato, ma manca quel pezzo che va - devo chiudere? - manca il pezzo che collega Rieti con Civitavecchia. Come c'è tutto il discorso della Tre Valli ancora aperto: finanziato il primo trattino, e così via... non la voglio fare lunga. Come dobbiamo assolutamente portare e accelerare il procedimento, il processo di adeguamento della tratta ferroviaria Orte - Falconara perché strategica, fondamentale per il trasporto ferroviario in Umbria, nel tratto Foligno - Fabriano di 54 chilometri, che è stato approvato dal CIPE - come si dice - in via tecnica se non mi sbaglio, mi corregga l'Assessore, o in sede tecnica, ma non ha copertura finanziaria. Nella considerazione che il raddoppio della Orte - Falconara risulta di interesse fondamentale per tutte le ragioni tecniche spiegate stamattina, anche qui dobbiamo assolutamente evitare che si modifichi il tracciato perché ancora gira qualcuno che dice: "Ma insomma, questo tracciato... facciamolo passare per l'aeroporto!". Stiamo ragionando veramente in termini non seri. (*interventi fuori microfono*)... Saranno compagni miei, ma sono laico, non sono dell'Ulivo... Beh, ce ne stanno diversi dell'Ulivo, capito? Anche dalla parte di là, su questa vicenda... prima sono targati in un altro modo però... Risulta, dicevo, nella considerazione che il raddoppio, però fatemi finire... Dicevo, chiedo scusa, a parte le battute, nella linea Orte - Falconara, raddoppio della linea Orte... e quindi è chiaro che va immaginato un serio collegamento del sistema ferroviario con l'alta velocità, che non può essere che quello che immagina... tra l'altro previsto anche qui dagli strumenti di pianificazione, che immagina la velocizzazione della tratta Foligno - Terontola con il famoso baffo finale di collegamento. È da cogliere con soddisfazione rispetto a quest'ultimo aspetto, lo studio promosso dalla Giunta regionale, dalla Cassa di Risparmio di Perugia e di Foligno, se non vado errato, e dalla Camera di Commercio, per verificare la fattibilità di questo collegamento del sistema ferroviario con l'alta velocità. Come è estremamente apprezzabile la conclusione della vicenda aeroportuale, con la oramai risolta questione del prolungamento della pista che consentirà a breve alla stessa aereostazione di Sant'Egidio di esprimersi al meglio delle sue potenzialità. Anche qui sono soldi messi dalla Regione dell'Umbria - non ha pagato nessun altro - 3 milioni di euro, con l'auspicio, come diceva qualcuno, che questo presupposto poi decolli, faccia decollare veramente a livello gestionale, non aereo, l'aeroporto in argomento.

In conclusione, e nel trascurare ulteriori approfondimenti circa la viabilità minore, ovvero quella riferita al sistema regionale, anch'essa meritevole di attenzione per carenze da

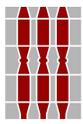


colmare sempre di ordine principalmente qualitativo, la messa in sicurezza e quant'altro, si possono trarre le seguenti considerazioni. Punto primo - è da apprezzare tutto quello sin qui fatto dal governo regionale, in merito al tema trattato: analisi, strumenti pianificatori, metodologie, priorità che hanno definito un quadro di certezze, difficilmente eccepibile, per la oggettività delle scelte, l'equilibrio, il buon senso e la essenzialità delle stesse. Non si può sottacere il fatto che tali scelte hanno trovato difficoltà attuative a causa di una limitata corresponsione da parte del trascorso Governo che, obiettivamente, al di là delle più volte conclamate disponibilità, non ha dato segni concreti di effettivo interesse e quindi sostegni finanziari certi e tali da segnare una vera e propria discontinuità con il passato.

Un dato per tutti: la divaricazione considerevole tra la domanda di fabbisogno, quantificata in 5.700.000 di euro, e la disponibilità di circa un terzo, che peraltro è stata anche data dall'ANAS o altre fonti. E nonostante gli interventi sostituiti della Regione a soccorso, compresi quelli degli Enti locali, degli istituti e fondazioni bancari, delle Camere di Commercio, non è stato possibile, fatte salve alcune eccezioni, definire in via conclusiva i programmi di intervento ritenuti prioritari. E qui possiamo fare un elenco di situazioni dove la Regione si è sostituita con forme di anticipazioni, i 30 milioni di euro per la Pian d'Assino, i 3 milioni per l'aeroporto, le progettazioni delle piastre logistiche con i relativi cofinanziamenti derivanti dai fondi (Piatte), la progettazione della strada Tre Valli e così l'adeguamento della Flaminia e quant'altro. Come è un dato oggettivo lo stato di degrado manutentivo della viabilità operante, sia nazionale che regionale e le mancate miglione...

**PRESIDENTE.** Consigliere Masci, ha finito il tempo.

**MASCI.** Ho terminato anche l'intervento. ...da portare alla stessa, di relativo sforzo economico, a cominciare dalla posizione delle barriere antirumore in Ponte San Giovanni e a seguire tutti gli altri interventi analoghi che dovevano essere effettuati e non hanno trovato riscontro perché si configura oggi a tutti gli effetti un blocco operativo dell'ANAS. Occorre quanto prima avviare un confronto consequenzialmente con il Governo attuale, per verificare le reali disponibilità economico – finanziarie e l'intera questione delle grandi opere, con l'avvertimento che le priorità, come ricordate dalla Giunta, per bocca l'Assessore, non possono e non potranno essere rimesse in discussione, così come gli impegni presi a suo tempo da questo Consiglio regionale, per offrire a questo territorio nuove e importanti opportunità di sviluppo alle attività economiche: si pensi in primis al



turismo, fondamentale per il perseguimento di un più generale e complessivo sviluppo economico e sociale della regione. Grazie.

## **ASSUME LA PRESIDENZA IL VICE PRESIDENTE MARA GILIONI**

**PRESIDENTE.** Grazie consigliere Masci. La parola al consigliere De Sio.

**DE SIO.** Grazie Presidente. Per alcune veloci osservazioni e perché sicuramente questo dibattito sulle infrastrutture, questa comunicazione che ha fatto l'Assessore questa mattina, vanno al di là diciamo anche proprio dell'analisi contingente degli argomenti dei quali stiamo parlando. Credo infatti che la discussione attorno alle infrastrutture dell'Umbria sia veramente l'elemento centrale dell'intera legislatura attorno al quale noi discutiamo di quello che è il futuro della nostra Regione. E lo dico questo anche in riferimento a quelle che sono state le affermazioni fatte questa mattina in aula, anche dal collega Dottorini, rispetto al fatto se esistesse o meno un rapporto tra infrastrutture stradali, ad esempio, e sviluppo della nostra regione. Beh, io credo che questo sia un rapporto scontato, che riguarda lo sviluppo di interi territori, è un rapporto che supera quella che è la capacità di alcuni territori di sfuggire da un isolamento, da una marginalità, dal recupero quindi forte di quelli che sono i problemi della minorità che per alcune zone della nostra Regione possono essere superati nel momento in cui si va a discutere di quella che è la rete infrastrutturale, perché non siamo fermi come Regione all'interno del panorama nazionale e neppure di quello europeo. Siamo all'interno di quella che è una dinamica nella quale siamo tutti quanti coinvolti e che ha capovolto, se vogliamo, anche quello che era un rapporto, che fino a qualche anno fa esisteva, e che era il rapporto per il quale i territori in qualche modo decidevano quello che era lo sviluppo delle loro infrastrutture, delle loro vie di comunicazione, compatibilmente con quelle che erano le loro stesse vocazioni.

Io credo che oggi noi subiamo purtroppo anche un processo inverso, sul quale però dobbiamo confrontarci senza infingimenti, senza ipocrisie, sapendo che oggi forse, nel sistema globale, il territorio è al servizio anche di scelte che provengono da livelli superiori, e perciò è spesso un territorio che si adegua a quelle che sono le reti infrastrutturali, che sono decise dall'alto di altri processi, e non è possibile fare diversamente. Ed è anche per questo che credo che alcune sottolineature che lo stesso Consigliere Dottorini ha fatto,



rispetto a quello che è l'impegno che lui, insieme ad altri Consiglieri del suo partito di altre regioni, sta facendo per mettere in piedi quello che è un blocco rispetto alla previsione ad esempio per la E45, della quale si è molto parlato della trasformazione in autostrada, rappresenta secondo me un problema che va al di là di quello che è un semplice dibattito perché siamo sicuramente nel confronto di idee, ma siamo anche in quello che è un confronto strategico all'interno del quale il Governo della Regione dell'Umbria, la maggioranza che sostiene questo Governo, devono confrontarsi rispetto anche a quelle che sono delle diversità di opinione, che possono però avere la presunzione anche di compromettere, di cambiare definitivamente quelle che sono le linee strategiche invece che ci siamo dati, che si sono concordate nel corso di questi anni, perché è chiaro che sentire dire, come abbiamo sentito, ad esempio, oggi, che c'è anche la necessità di rivedere con un Ministro dell'Ambiente, o con un Ministro dei Lavori Pubblici, che fanno riferimento a soggetti politici, che hanno esternato in questi giorni perplessità anche rispetto a quello che è appunto il nodo centrale diciamo rispetto alla discussione che stiamo facendo sulle infrastrutture dell'Umbria, io credo che questo vada interpretato secondo una giusta lettura. Che cosa significa? Significa aprire un dibattito o significa minacciare un ricatto, che va al di là di quella che è anche la consistenza numerica, ma diventa quindi un dibattito che attiene alla tenuta complessiva del Governo nazionale. Lo dico questo perché naturalmente noi oggi ci siamo appropinquati a questo dibattito, a questo Consiglio regionale, aspettando quella che è stata poi una relazione direi, per certi versi, esaustiva da parte dell'Assessore che ha fotografato in qualche modo quello che era lo stato delle cose: un piano regionale dei trasporti che è in potenziamento, che è naturalmente in progress rispetto a quelle che sono le esigenze del territorio, è un piano regionale dei trasporti delle infrastrutture che, come ricordava il collega Carpinelli, non è che disegna un'Umbria dall'anno zero, disegna un'Umbria rispetto ad infrastrutture che ci sono, e che sono la maggior parte, e che vanno sicuramente rese adeguate, moderne rispetto a quelle che sono le esigenze dei nostri giorni, vi sono infrastrutture che vanno costruite ex novo, per rompere quello che è l'isolamento del quale ci siamo in questi anni, diciamo così, un po' sbrodolati tutti, perché io vorrei sapere effettivamente quando si parla di questa centralità della nostra Regione, che qualcuno ha detto, non molto tempo fa, ma qui, all'interno del Consiglio regionale, sia sui banchi della maggioranza che dell'opposizione, non può rappresentare una gabbia ma un'opportunità, la centralità della nostra Regione... mi chiedo però come si possa uscire da quelle che sono le belle

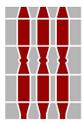


enunciazioni se non rispetto a volontà, a impegni precisi, che sono né più e né meno quelli che hanno fatto da cornice alla esposizione, all'elencazione delle cose che sono oggi all'interno della relazione dell'Assessore, ma che facevano parte del programma di legislatura del centrosinistra, che facevano parte del DAP 2006 - 2008 di questa Giunta regionale e che, se permettete, stanno all'interno di quella cornice rappresentata dalla Legge Obiettivo: una Legge Obiettivo che qualcuno oggi si affretta a dire che è importante superarla con l'apporto del nuovo Governo, ed allora sarebbe anche importante sapere se noi qui, se questa maggioranza è spettatore silente poi di quello che accadrà a livello nazionale, o se ha delle idee, perché è chiaro che l'esposizione dell'Assessore Mascio è un'esposizione pedissequa, che elenca tutte le cose che sarebbe bello avere, perseguire e ottenere in questa Regione, sulle quali concordiamo; però se si dice anche che la Legge Obiettivo è una legge superata, se si dice che va rivista, beh, io credo che un conto è essere qui ad aspettare che qualcuno decida per noi e un conto è avere le idee su quelle che vogliamo che gli altri decidano insieme a noi. Quindi su questo credo che sia importante ritornare, come è stato ricordato, nei prossimi giorni, nei prossimi mesi, perché su questi argomenti io credo che la Regione dell'Umbria debba giocare un ruolo da protagonista e non un ruolo di rimessa, anche perché io non credo si tratti di banalizzare, così come è stato fatto, scherzosamente, dicendo che la superstrada è di sinistra e l'autostrada è di destra, o cose di questo genere, che vanno forse bene per delle battute di interpretazione politica-sociologica, del pensiero che si muove nell'ambito politico ma credo sia invece importante capire quali sono gli strumenti, quali sono le risorse che, rispetto alla E45, è stato più volte ribadito che, dal punto di vista del mantenimento dello status, qualcos'altro, attraverso procedimenti di messa in sicurezza, non è possibile affrontare con le nostre risorse, quindi ci si dica che cosa si vuol fare a questo proposito, ma credo che da questo punto di vista mi sembra che la scelta sia quella di continuare all'interno di quella cornice così come è stato ribadito, e quindi su questo sicuramente noi concordiamo con l'impostazione, anche perché su questa impostazione, e lo dico così come nota aggiuntiva alle tante valutazioni anche nel merito dei progetti che sono stati fatti da altri colleghi, dicevo anche perché su questo tipo di progettazione e di linea strategica la Regione dell'Umbria ha intrapreso anche percorsi che riguardano lo sviluppo, direi anche alcuni aspetti dell'impegno tra Governo e Regione dell'Umbria per superare alcune situazioni di crisi, mi riferisco ad esempio al patto di territorio, quando la Regione dell'Umbria sigla a Palazzo Chigi un patto di territorio che all'art. 4 prevede la Strada



Statale Orte – Civitavecchia che è inserita all'interno del corridoio di viabilità dorsale Mestre – Orte - Civitavecchia, ed è stato previsto un adeguamento di tale entità a caratteristiche autostradali, io credo non è che si parli di una cosa che oggi è, e domani non sappiamo più che fine fa, sappiamo di prenderci un impegno e credo che la Presidente della Giunta regionale insieme al Governo di allora, alle parti sociali abbiano sottoscritto questo impegno sapendo che c'era da fare dei sacrifici, forse anche rispetto a quella che è un'idea della nostra Regione, a delle difficoltà di adeguare anche il panorama infrastrutturale della nostra Regione, sapendo che è importante altresì tutelare quello che è il patrimonio della filiera turismo, ambiente e cultura, senza che questo sia oggetto di stravolgimenti in corso d'opera, e così ugualmente mi riferisco, tanto per rimanere a quell'aspetto importante contenuto nel patto di territorio, al collegamento stradale Terni – Roma per Passo Corese e Fiano Romano, il collegamento tra l'E45, il raccordo Terni - Orte e la Flaminia, e il miglioramento della percorribilità della Flaminia tra Terni e Spoleto, cioè stiamo parlando di importanti percorsi che riguardano il futuro di questa Regione, la capacità quindi di uscire da quello che è l'isolamento del quale prima parlavo e direi addirittura di progettare attraverso le infrastrutture quello che è anche il futuro dell'Umbria dal punto di vista istituzionale, perché vedete, le tante discussioni che stiamo facendo anche rispetto all'Umbria a 4, all'Umbria a 2 e quant'altro sono secondo me argomenti che vanno trattati anche alla luce di quelli che saranno i percorsi di comunicazione che noi faremo per rendere meno isolata l'Umbria, per fare in modo che vi sia di più una Regione dei due mari che vada quindi dall'Adriatico al Tirreno e che comprenda la nostra Regione in una funzione centrale. Se tutto questo è strategico per il futuro dell'Umbria, perché da questo dipende anche la capacità di tenuta della nostra Regione rispetto a quelle che sono sfide che altrimenti non riusciremo a mantenere, io credo che tutto questo non può essere liquidato con semplicità attraverso quelli che sono una serie di no che abbiamo sentito pronunciare e che sono molto spesso il frutto semplicemente di prevenute idee che nulla hanno a che fare invece con un discorso di futuro e di futuro strategico per la nostra Regione.

Ecco, lo dico questo perché io credo che sarà importante nei prossimi giorni capire se - come dicevo - la Regione dell'Umbria intende giocare un ruolo da protagonista o se intende giocare un ruolo di rimessa. Diceva prima Carpinelli: la Lorenzetti non ha chiesto l'autostrada a Berlusconi, è vero, però la Lorenzetti credo che possa ribadire che oggi l'autostrada è l'unico percorso percorribile e consolidabile rispetto a quelle che sono le



nostre idee di sviluppo dell'Umbria perché altrimenti io credo che la Presidente abbia la possibilità di andare oggi in omogeneità di Governo regionale e di Governo nazionale e andare da Prodi e dire: noi l'autostrada non la vogliamo più e facciamo da soli. Ma siccome credo che questo, insomma, per la messa in sicurezza, se questa è l'idea della Giunta regionale, noi da questo punto di vista siamo stupiti del fatto che il Governo sia così magnanimo nei confronti della nostra Regione fino a questo punto perché crediamo che altre siano le priorità. E che quindi quel discorso possa essere affrontato attraverso percorsi di coinvolgimento in project financing che possano in qualche modo superare quelle che sono le difficoltà di carattere economico.

Allora io credo che molte altre cose sono state dette anche dai miei colleghi e non credo sia il caso di rinunciarle rispetto a quelle che sono non le priorità, le cose che sono all'interno della cornice perché le priorità saranno poi individuate in base a quelli che sono gli strumenti finanziari disponibili, anno per anno, giorno per giorno, e su questo credo che appunto una determinazione forte, una capacità di essere presente ai problemi da parte dell'Umbria riuscirà anche a superare quelli che possono diventare ostacoli nel ritardo per il compimento di determinate opere, mi riferisco ad esempio a quella che è stata l'esperienza non positiva da questo punto di vista, perché ci ha fatto perdere altri sette-otto anni della Terni – Rieti. La Terni - Rieti era un percorso chiuso, finito, progettato che aveva anche già realizzato alcuni lotti nel territorio ternano, che prevedevano un determinato percorso che passasse per la Sabina, improvvisamente quando nel Governo Prodi del 1996 – 2001 l'allora Ministro dei lavori pubblici Micheli guardò questo progetto si inventò un altro itinerario, un'altra strategia, fu bloccato quel progetto che era definitivo, venne studiato un altro percorso che passava sopra (Penti, Mapapigno) con un viadotto, sappiamo quante sono state le difficoltà dal punto di vista di impatto ambientale, dal punto di vista di realizzazione che ancora stiamo scontando e oggi comunque ci troviamo, non chiediamo di cambiare ulteriormente progetto perché sennò credo che veramente questa diventerà una strada che mai vedremo aver luce, però io credo che questa nostra capacità da parte della Regione dell'Umbria di essere chiari sugli obiettivi di avere anche quella cultura di governo, di assumersi le responsabilità senza farsi tirare da una parte o dall'altra, sia la garanzia con la quale anche rispetto al Governo nazionale, rispetto a quella che sarà la diminuzione delle risorse, di quella che sarà una diversa progettazione probabilmente che verrà fatta se si vuole superare, così come qualcuno ha detto, la Legge Obiettivo che io credo sia stata invece lo strumento con il quale in questa Regione è stato

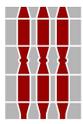


possibile progettare più di quello che si è fatto in tanti e tanti anni di governo passati, penso che se noi avremo questa capacità e se quelle rimarranno comunque le linee che sono state tracciate, io credo che in quel quadro noi potremmo anche riuscire ad ottenere finalmente quelli che sono gli obiettivi non della destra, non della sinistra ma sono gli obiettivi degli umbri cioè quelli di collegare finalmente la nostra Regione a quelle che sono le grande vie dello sviluppo che passano anche per le infrastrutture. Sappiamo che ciò che viene disegnato in Europa è oggi quello che forse decine d'anni fa, centinaia d'anni fa, forse anche di più rappresentavano gli insediamenti umani all'interno di quelle che erano le grandi allora vie di comunicazione, una volta forse i primi insediamenti si sono creati lungo i fiumi, poi ci sono state le grandi migrazioni, sono cresciute città attorno ai movimenti migratori, io credo che oggi l'individuazione di questi corridoi europei ai quali noi ci dobbiamo agganciare anche attraverso quello che è il reticolo dei territori che si devono legare ai nodi sarà la sfida dell'Umbria per i prossimi anni, una sfida che io mi auguro si possa concludere positivamente, grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie consigliere De Sio, la parola al consigliere Lupini.

**LUPINI.** Grazie signor Presidente. Possiamo schematicamente ricondurre il tema delle infrastrutture stradali e regionali a due grandi questioni. La prima: l'isolamento della Regione, da tutti annunciato e ricordato, rispetto alle direttrici nazionali e ai corridoi internazionali; la seconda: i cambiamenti nella domanda di mobilità interna dovuti alla trasformazione sociale e urbanistica del territorio e alle nuove esigenze del sistema economico e produttivo. In merito alla prima; rispetto al corridoio ovest rappresentato dalla direttrice ferroviaria Roma - Ancona e dall'autostrada del Sole vi è una situazione di evidente marginalità delle infrastrutture regionali mentre rispetto al corridoio adriatico possono svolgere un ruolo rilevante sia la ferrovia Orte - Falconara, che sarebbe più giusto definire Roma - Ancona per l'importanza di collegamento che questa ha, sia l'arteria stradale E45. In merito al secondo aspetto; la domanda di mobilità regionale richiede trasporti per spostamenti non più lineari e consolidati nel tempo ma irregolari, molteplici e diffusi, da una società stabile sul territorio e fissa negli impegni sociali, si è rapidamente andati verso un modello dinamico che inevitabilmente è anche confuso e disordinato, per quanto attiene appunto gli aspetti della mobilità.

Per affrontare i due temi occorre riflettere non solo sul contesto infrastrutturale ma anche



sul modello di sviluppo economico e sociale della nostra Regione, oltre che delle reali possibilità di intervento, senza cadere nell'errore di elaborare un intelligente e volenteroso quanto irrealizzabile libro dei sogni. Voglio partire dall'idea del territorio che emerge da uno degli atti fondamentali di pianificazione, il piano urbanistico territoriale, si propone un'idea della regione basata su tre modelli, le aree della concentrazione, quella della diffusione policentrica, quella della rarefazione. Tale idea punta all'individuazione di servizi che assicurino capacità produttiva mantenendo intatte le qualità ambientali in un sistema di relazioni interregionali dove la marginalità di alcune regioni, quelle del centro Italia, può diventare elemento di cerniera e quindi punto di forza dell'intero sistema. Al concetto di città regione può sostituirsi quello di regione dei territori e delle città.

Siamo dunque molto lontani da quelle tentazioni che affasciano le destre, ragionare per grandi opere indipendentemente dal contesto e dai reali benefici. Si ipotizza al contrario un modello di sviluppo compatibile al servizio dei territori, al tempo stesso proiettato nel contesto nazionale e integrato con le grandi reti europee. In campo viario l'attuale assetto della Regione dell'Umbria può essere descritto mediante una maglia che collega le località centrali distribuite lungo l'anello Perugia – Assisi – Foligno – Spoleto – Terni – Todi - Marsciano – Perugia, e lungo le radiali che a partire da questo anello collegano i poli urbani, Città di Castello, Umbertine, Gubbio, Gualdo Tadino, la Valnerina, Narni, Orvieto e il Lago Trasimeno. A questo sistema locale si appoggiano i principali corridoi che garantiscono i collegamenti esterni, il corridoio est della strada Flaminia, il corridoio centrale della E45, il corridoio est ovest Foligno – Perugia – Bettole, il corridoio ovest rappresentato dalla rete autostradale e ferroviaria su cui gravitano i Comuni della fascia territoriale ovest, in particolare Orvieto.

A partire da questo assetto è abbastanza agevole individuare le azioni strategiche e prioritarie per il potenziamento della rete viaria esistente, nell'ottica di uno sviluppo armonico del territorio che sappia valorizzare le potenzialità locali. Tali azioni sono contenute nei diversi atti di pianificazione della Regione, ai quali io direi si debba far riferimento e queste azioni non presuppongono interventi a forte impatto ma interventi mirati a completare e migliorare la rete esistente. Citerò brevemente nel mio intervento alcune delle azioni che ritengo siano prioritarie rispetto alla mole degli interventi previsti e illustrati dall'assessore Mascio, che completano questo anello viario regionale e che consentono di ottenere gli obiettivi espressi in precedenza.

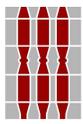
Va innanzitutto ribadita l'importanza della E45, principale corridoio longitudinale, che



assicura tra l'altro alla Regione l'accessibilità diretta al sistema portuale del lato Adriatico e il collegamento con le principali arterie viarie dell'Italia settentrionale. Non si può che condividere l'obiettivo di miglioramento delle condizioni della circolazione attraverso adeguamenti tecnologici, ripristino funzionale del tracciato, l'applicazione di misure di sicurezza, il miglioramento della sede viaria, interventi puntuali a tutela della qualità della vita di alcune comunità locali. Fa parte della cronaca di ogni giorno, per esempio il problema legato all'inquinamento acustico e anche l'intervento estremamente rilevante del tratto in variante presso il nodo di Perugia. Tale intervento va visto nell'ottica di integrazione complessiva con la rete infrastrutturale ferroviaria e stradale per il suo carattere strategico.

Queste sono affermazioni che sono contenute nei nostri atti di pianificazione, nel PUT, ma oggi si discute, ed è giusto farlo, prevalentemente del passaggio successivo di come ottenere questo obiettivo, se le modalità che il Governo Berlusconi ha individuato, la trasformazione in autostrada, sia l'unico modo possibile per ottenere questo risultato. Io non credo che l'autostrada sia di destra o di sinistra, però in base all'idea di sviluppo che abbiamo ritengo che la classificazione dell'arteria viaria in autostrada non aggiunga molto al nostro territorio, soprattutto in termini di superamento dell'isolamento, anzi è dimostrato che le arterie principali, finiscono per marginalizzare i territori, possono essere un elemento di debolezza dei Comuni che gravitano lungo la strada E45. Si deve discutere dunque se questo è l'unico modo per ottenere quell'obiettivo. Io ho dei dubbi anche sull'importo che l'Assessore ha citato, i 12 miliardi di euro sono una cifra così enorme che forse rientrano in quel quadro generale di centinaia di miliardi di euro previsti dal Governo Berlusconi per le infrastrutture viarie ma che poi hanno saputo attivare risorse molto modeste rispetto ai piani generali, e non siamo neanche in modo preconcetto contrari all'apporto dei privati, qualcuno ha citato la finanza creativa, io mi limito a citare il project financing, i privati vanno certamente stimolati ad investire per le infrastrutture, non lo so se l'infrastruttura trasformata in autostrada sia un progetto credibile anche per i privati e soprattutto il nuovo Governo forse potrà fornire approcci diversi, questo è l'auspicio che noi abbiamo.

Penso che sia più interessante rispetto all'argomento la discussione invece in merito alle potenzialità della FCU in relazione alla E45, anche tenuto conto delle piastre logistiche che la Regione ha programmato e progettato, integrare infatti il tracciato stradale della E45 con la prosecuzione verso nord-est dell'attuale tracciato della FCU permette la



realizzazione sulla direttrice nord orientale di un vero e proprio corridoio plurimodale, che consente di relazionare il sistema produttivo umbro con le aree economiche del nord-est nazionale ed europeo. Assolutamente urgente inoltre il completamento della Perugia – Ancona. Citerò altri due esempi, questa è inserita all'interno della società Quadrilatero, dei progetti previsti dalla Quadrilatero, i lavori della Perugia - Ancona sono iniziati molti decenni fa, sono stati erogati fondi dal Governo nazionale, indipendenti dall'assetto societario della Quadrilatero, ci sono molti problemi ancora, l'Assessore lo ricordava, legati anche alla gestione effettiva dei cantieri, si ipotizza l'apertura di una galleria ad una sola canna, ma direi comunque che arrivare al completamento anche se in certi tratti ridotto della funzionalità di questa strada sia comunque ancora oggi una priorità assoluta. Rispetto alla Quadrilatero ricordo quanto detto dall'Assessore, che la Regione non è mai intervenuta nell'assetto societario, io ho dei dubbi anche su alcune modalità, diciamo, di progettazione e di gestione dei progetti, non credo che tutta l'impostazione, vincolo delle aree produttive, il peso sulla finanza dei Comuni, il superamento anche del diritto ai Comuni di progettare nel proprio territorio, siano aspetti credibili o comunque facili da gestire.

Direi anche che nell'ambito della Quadrilatero ci sono progetti come la Perugia – Ancona, che credo siano necessari da portare avanti e prioritari, altri che lo sono molto meno, penso soprattutto alla Strada Statale 77 che nella impostazione odierna del progetto ha sollevato molti dubbi, non solo da parte mia ma - diciamo - una quattro corsie in quel contesto direi che è abbastanza difficile da sostenere come impostazione progettuale e certamente non è un'arteria che può risolvere le questioni del collegamento con l'Adriatico, viene come priorità molto dopo la Fano - Grosseto e dopo la Perugia - Ancona. Cito però anche un altro esempio che è di un assetto più o meno esistente, che è la vecchia Flaminia e la nuova Flaminia, mi consente di realizzare una trasversale mettendo a rete, a sistema, con pochissimi interventi la viabilità attualmente esistente. Il progetto della nuova Flaminia al confine nord della Regione si immette nella Perugia – Ancona, al confine sud con la E45 e la Terni - Orte. In questo modo il completamento della nuova Flaminia consente il collegamento tra i porti di Ancona e Civitavecchia oltre che rappresentare un'importante direttrice longitudinale. In questa ottica risulta necessario il completamento della strada delle Tre Valli, nel tratto Spoleto – Acquasparta, infine l'arteria strategica E78 Grosseto - Fano, direi che anche per questa ormai è tempo di concludere l'aspetto progettuale.



Io non credo che i Comuni siano un freno allo sviluppo né un ostacolo insuperabile, penso che i Comuni vadano coinvolti, penso anche che le forme superate, da qualcuno così definite, delle conferenze dei servizi consentano comunque di tirare le somme rispetto anche a pronunciamenti dei singoli Consigli comunali e degli operatori tecnici chiamati a definire l'assetto progettuale finale. Ci sono poi tutte le radiali, e io cito, tra tutte quelle in cantiere ovviamente, la Strada Statale 219, penso che sia comunque un punto importante riconoscere alla Regione e al Consiglio regionale l'aver svolto un ruolo importante nel garantire comunque il primo finanziamento, e rimane nella priorità della Regione, spero che diventi anche una priorità ANAS, inserita quindi nel piano triennale dell'ANAS, il completamento dell'intera Strada Statale 219, così come direi tra tutte le altre sia prioritario l'intervento sulla Strada Statale Pievaiola.

Infine, ma non perché è l'ultima priorità, anzi, direi che forse è la prima, è ciò che deve essere fatto in merito alla rete ferroviaria perché se non vogliamo e non dobbiamo puntare tutto sullo sviluppo della rete viaria stradale è chiaro che bisogna ragionare sul potenziamento del sistema ferroviario: la Orte - Falconara che viaggia ancora per gran parte all'interno del territorio regionale sul binario unico è una infrastruttura assolutamente inadeguata anche rispetto alle prospettive di sviluppo delle Regione. L'intervento dunque, il raddoppio della Orte - Falconara e il potenziamento o raddoppio della Foligno - Terontola rappresentano la prospettiva verso la quale andare.

Io penso che in questo quadro non debba essere - diciamo - svilito il ruolo importante che deve svolgere la città di Perugia, il capoluogo, e soprattutto se si vuole puntare sul rilancio dell'aeroporto di Sant'Egidio come molti hanno detto prima di me, sarebbe opportuno anche garantire collegamenti mediante ferrovie veloci con il resto del territorio, soprattutto con Roma. Io non parlo di modifiche progettuali ma mi riferisco a quanto affermato dall'Assessore che avrà il 30 giugno chiarimenti in merito al nuovo assetto, penso che nell'organizzazione dei servizi e anche nella possibilità di avere appunto maggiori dettagli sulle ipotesi progettuali si può avere un assetto ferroviario che funzioni. Qualcuno ha detto: è opportuno velocizzare, io non penso che velocizzare porterà all'alta velocità, forse non è neanche necessario, l'alta velocità in Umbria potrebbe avere uno scalo o forse nessuno, potrebbe forse non superare i limiti della nostra marginalità ma velocizzare, questo penso che sia indispensabile, oltre che fornire un servizio funzionale e adeguato ai nostri territori.



## **ASSUME LA PRESIDENZA IL PRESIDENTE MAURO TIPOLLOTTI**

**PRESIDENTE.** Grazie consigliere, la parola al consigliere Nevi.

**NEVI.** Grazie Presidente, io sarò spero più breve, anche perché gli altri colleghi hanno già detto molte cose, hanno chiarito qual è la nostra impostazione, d'altronde è l'impostazione data dal nostro Governo, nella legislatura precedente, è un'impostazione che però vorrei ribadire perché altrimenti si rischia, come ho sentito in alcuni interventi, di minimizzare questo discorso della E45, che invece non è per niente da minimizzare perché non si sta parlando solamente, lo dico al consigliere Dottorini che su questo ci fa una battaglia arrivando addirittura a dire: serve solo agli imprenditori, eccetera, questo a mio modo di vedere è un atteggiamento che non tiene presente, ma lo dico senza polemica politica, il ruolo della E45 nel nuovo sistema viario europeo.

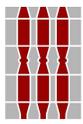
Insomma, non è che stiamo parlando della riasfaltatura di una strada, qui stiamo parlando di come ripensare il sistema viario nazionale e internazionale, perché se no ci confondiamo. Il Governo Berlusconi, e in questo devo dare atto alla Presidente Lorenzetti che è stata la prima forse Presidente di Regione che ha capito l'importanza di questo ragionamento, ricordo che il Presidente dell'Emilia Romagna, mi pare adesso non vorrei sbagliare, era molto più timido nel dare l'okay a questo progetto, è una importanza direi strategica perché quando si pensò negli anni '60 al sistema viario nazionale, anche perché naturalmente i flussi e le quantità di macchine, di mezzi erano completamente diverse da oggi, si pensò a un grande asse longitudinale che era e che è ancora l'Autosole e una strada di uguale importanza per l'epoca, perché non è una strada qualsiasi, una strada insomma di una certa rilevanza, che fu appunto la famosa E7, cioè il collegamento aggiuntivo rispetto all'Autosole all'Europa insomma.

Ecco, dopo tanti anni io penso sia stato molto importante che un Governo nazionale si sia riposto il problema di come rimodulare la viabilità nazionale e inserirsi nel grande progetto di sviluppo delle infrastrutture europee, dopo chiamate TEN, Trans-European Network, per collegare addirittura Lisbona con la Russia, passando proprio per Mestre, per Venezia insomma, e su questo discorso si è inserito il tema della trasformazione della E45 in autostrada, perché? Perché si voleva dare un binario aggiuntivo rispetto a quello dell'Autosole e cercare di drenare i traffici che evidentemente aumenteranno di molto provenienti appunto dal Portogallo e diretti in Europa. Quindi il punto vero è che mi



spaventa quando con una certa miopia, lo dico sinceramente, si parla di asfaltatura sì, asfaltatura no, allargamento sì, allargamento no di due metri, di tre metri, di cinque metri, francamente sfugge a tutti la vastità, la strategicità di questo progetto che rilancia il nostro territorio e lo rimette al centro dell'Europa, perché se c'è una cosa attraverso la quale noi possiamo realmente dire che l'Umbria è nel cuore dell'Europa, è proprio la trasformazione della E45 in autostrada, noi su questo ci giochiamo una partita che è assolutamente fondamentale, di grandissima rilevanza, e l'Umbria c'è dentro completamente a questo discorso tant'è vero che sarà attraversata addirittura dai due grandi assi viari nazionali, che sono l'Autosole, e vorrei ricordare al Consigliere Dottorini, sta arrivando a quattro, cinque corsie in alcuni tratti, e appunto alla E45. In questo senso, io penso che sia non solo utile ribadire l'impegno ad andare avanti ma diciamo essere noi - vorrei dire - quelli che spingono di più, nel senso noi siamo i più interessati alla trasformazione della E45 in autostrada per farla diventare quel grande asso viario che ci collega direttamente - ripeto - all'Europa. Quindi mi fa molto piacere che nella relazione fatta dall'Assessore, che penso ribadirà la Presidente, ci sia al primo punto questo discorso della trasformazione della E45 perché proprio questo dimostra che il Governo regionale ha capito l'importanza strategica di questo progetto e lo vuole continuare a portare avanti. Io penso che sia utile nell'economia e anche nel dibattito non tacere questo aspetto che dovrebbe forse anche convincere il consigliere Dottorini o altri, Rifondazione non so chi, perché poi Lupini mi pare che sia in una posizione molto più elastica, anche se non ho capito bene.

Ecco, il punto è proprio questo, cioè la Casa delle Libertà vuole ribadire questa impostazione strategica, questo grande progetto. Oltre chiaramente a tutto il resto, noi abbiamo avuto in questi giorni un dibattito sui giornali che ha riguardato Terni, ma secondo me non riguarda solo Terni, su come pensiamo che debba essere l'Umbria del futuro, come debba diciamo stare nell'Italia, stare nel sistema Paese, e su questo io penso ci siano stati contributi importanti, anche diciamo di una certa affinità di giudizi per fare sì che l'Umbria si apra in senso trasversale e in senso longitudinale, cercando di costruire un sistema che dal suo punto di criticità che è l'isolamento rispetto ai mari eccetera, diventi un punto d'eccellenza e questo è possibile solo attraverso un'infrastrutturazione che metta in contatto i due mari e che possa collegarci velocemente al cuore dell'Europa, che poi è il cuore dei traffici commerciali, che poi è il cuore diciamo dell'asse strategico con l'Asia appunto. Su questo un forte collegamento con quelle che sono le autostrade del mare. Penso che questo progetto veda l'Umbria, in particolare



Terni, ma l'Umbria in generale, al centro di uno snodo che è fondamentale, di grandissima rilevanza, una grandissima opportunità nel momento in cui addirittura siamo in crisi con l'industria pesante, questo ce lo dobbiamo dire, noi dobbiamo pensare a un modello sociale ed economico che punti tutto su questo, e le infrastrutture sono un elemento essenziale, altro che non c'è più l'industria quindi non servono le infrastrutture, a mio giudizio ne servono il doppio nel senso che bisogna aumentare la nostra capacità di stare al centro, di non essere isolati, di non sganciarsi dai territori virtuosi appunto della nostra Europa.

E quindi ecco, io finisco qui, tutti quanti conveniamo che l'Umbria non può rimanere con strade che sono state pensate nel 1960, prendo atto che c'è qualcuno qua tra noi che invece la pensa in questo modo, io penso che su questo noi dobbiamo andare avanti anche cercando di fare squadra, ha detto bene il consigliere Laffranco, in questi casi l'unità delle forze politiche è un fattore importante, direi che si può porre sul piatto della trattativa, questo l'ha ribadito anche il consigliere Carpinelli che oggi devo dire ha fatto un intervento secondo me importante, nel senso che ha cercato di fare emergere questa impostazione. Ecco, a mio modo di vedere, occorre essere coerenti con questa impostazione e chiedere al nuovo Governo, questo sì Presidente, noi abbiamo delle preoccupazioni, lei è stata molto solerte nel "pungolare" il Governo di centrodestra speriamo che l'omogeneità politica non sia un punto di debolezza anzi debba essere un punto di forza, però hai visto mai... appunto, quindi noi speriamo che l'Umbria faccia valere le sue ragioni sul tavolo del Governo, su questo c'è un larghissimo consenso in Consiglio regionale, il che è un fatto diciamo molto positivo.

Volevo rispondere sul tema delle risorse che sono sempre un problema, non è che sono adesso un problema, anzi forse in questi anni ne sono stati risolti alcuni, si sono fatti enormi passi in avanti perché dobbiamo riconoscere che su questo tema, al di là del ruolo tra maggioranza e opposizione, insomma il Governo Berlusconi è andato molto avanti, forse si poteva fare ancora di più, questo è sempre possibile, però ecco noi sappiamo, la Presidente lo sa bene, da una spesa rispetto al PIL dell'1,5%, a una spesa del 2%, in cinque anni abbiamo aumentato di molto la spesa per le infrastrutture.

L'ANAS è passata da una spesa di 700 mila euro l'anno a una spesa di 3 miliardi l'anno, l'altro anno è stato fissato il tetto a 1 miliardo e 900 milioni, però diciamo che comunque su questo fronte noi non dobbiamo indietreggiare, io penso che le risorse si troveranno mano a mano che si va avanti, è chiaro che su questo il Governo deve fare delle scelte



che sono, come sono in tutti i casi, delle scelte tra opzioni politiche diverse, io spero che non si metta in discussione il lavoro che è stato avviato, spero che si vada avanti, spero che si trovino più risorse possibili, perché questo tema, ovvero delle infrastrutture è un tema assolutamente centrale, in particolare per una realtà come Terni in cui la presenza di multinazionali ci ricorda che se non c'è una competitività del territorio è chiaro che non possiamo avere quella "moneta di scambio" che ci consente di pesare sul tavolo con le multinazionali, questo per la verità non è l'unico tema, ma è un tema molto importante.

Io concludo dicendo che la Casa delle Libertà su questo è molto unita, io spero che chi ha dei dubbi li metta da parte, chi ha un'impostazione ideologica la lasci appunto da parte perché qui veramente su questo tema ci giochiamo il futuro nostro e della nostra economia, grazie Presidente.

**PRESIDENTE.** Grazie Consigliere, darei la parola al consigliere Tracchegiani, e dovrebbe essere, se siamo d'accordo, colleghi l'intervento che chiude la discussione di oggi pomeriggio, per riprendere i lavori domani mattina alle 10.00, quindi la parola al consigliere Tracchegiani.

**TRACCHEGIANI.** Buonasera Presidente, voglio sottolineare il fatto che la discussione sulle infrastrutture ci vede decidere quello che sarà il futuro di questa Regione. Innanzitutto voglio dire che quello che ha presentato l'assessore Mascio è un programma che tutto sommato condividiamo perché è quello che il Governo Berlusconi ha portato avanti, cioè quello di elencare una serie di opere indispensabili per questa Regione, che la vogliono rendere competitiva e la vogliono proiettare tra le Regioni dove non è più necessario emigrare per trovare lavoro ma dove le aziende del nord possono, perché trovano le condizioni favorevoli, insediarsi.

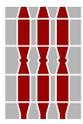
Abbiamo parlato di infrastrutture viarie, parliamo anche di infrastrutture telematiche che sono importanti, ma parliamo di quello che come priorità assoluta vediamo nella sistemazione e nell'ampliamento dell'aeroporto di Sant'Egidio perché per una Regione che ha una vocazione turistica come l'Umbria è oggi indispensabile avere un aeroporto adeguato a questa sfida globale che noi vogliamo affrontare. E l'affrontiamo con infrastrutture valide e l'affrontiamo perché dobbiamo creare queste condizioni. Oggi la sfida si vince con aziende di nicchia importanti, ne abbiamo molti esempi nella nostra Regione, di aziende che nel tempo sono riuscite a creare le condizioni giuste. Noi diciamo



che non è una nostra presa di posizione nazionale questa, ma noi vogliamo rispettare quelle che sono le direttive europee, e che ci dicono di seguire le indicazioni dei territori, delle linee, dei grossi corridoi, quale il corridoio 1, 8 e le autostrade del mare, è importante per la nostra Regione, che tutto sommato è un crocevia viario dell'Italia centrale, riuscire a non farsi sfuggire quell'occasione importante che può essere la trasformazione della E45, oggi strada insicura, pericolosa, considerata in alcuni suoi tratti quali per esempio il tratto ternano, della galleria di San Pellegrino, uno dei punti più pericolosi d'Italia. È necessario avere il coraggio di effettuare questa trasformazione. Il Governo ha, nel documento di programmazione e in tutte le sue azioni, dimostrato di avere coerenza da questo punto di vista perché siamo andati nella direzione della realizzazione di quest'opera, perché soltanto nella trasformazione autostradale si possono trovare le risorse per la realizzazione dell'opera. Oggi l'ANAS ha praticamente grosse difficoltà finanziarie perché sono stati ridotti gli stanziamenti del Governo, quindi noi pensiamo e auspichiamo che tutti quanti concordemente si riesca a discutere su un documento che sia per la realizzazione di queste opere, un'opera importante, un'opera strategica tra l'altro trasversale, la vediamo invece nella realizzazione di quel tratto della Tre Valli che da Spoleto ad Acquasparta riesce a collegare, a fare con pochi chilometri di galleria una trasversale importantissima per un territorio, quale quello del sud dell'Umbria, che è penalizzato perché le sue popolazioni hanno, i suoi Comuni, il PIL più basso regionale. Quindi un'attenzione particolare e un'attenzione anche nel mettere prioritariamente quest'asse viario tra le opere da realizzare, lo vedo come un qualche cosa che possa andare incontro appunto a un'equità sociale.

Penso e concordo con quella che è stata diciamo l'esposizione dell'assessore Mascio anche sulla necessità di un'implementazione di quello che è il trasporto su rotaia, anche se vorrei puntualizzare che necessita anche un'attenzione particolare a quello che è il trasporto dei passeggeri, i casi di numerose, diciamo, chiamiamole rivolte o formazioni di comitati dei cittadini, per la difficoltà anche degli spostamenti e per la difficoltà anche degli studenti che hanno a volte per i loro - diciamo - movimenti giornalieri, la dicono lunga sul fatto che questa Regione deve assolutamente vigilare.

Io penso che, e qui chiudo, le varie opere che sono state elencate e che secondo me tutte con un certo criterio, con un certo ordine dovranno essere realizzate nel tempo perché noi sappiamo che il nodo di Perugia, per esempio altra opera fondamentale, ma come dicevo prima la realizzazione della Tre Valli può già difenderlo molto e quindi sgonfiare questo



empasse che si crea, e quindi è necessaria comunque la creazione di un coordinamento regionale che possa valutare e monitorare quello che è l'andamento di queste opere, magari in maniera semestrale, e che possa anche valutare e probabilmente qui trovo concorde anche l'esponente dei Verdi, possa cercare nel tragitto della eventuale opera l'impatto migliore. Chiudo qui, auspicando una maggiore responsabilità di tutto questo Consiglio e vi ringrazio.

**PRESIDENTE.** Grazie Consigliere. Allora colleghi, visto l'andamento dei lavori e viste le richieste di intervento per la giornata di domani, chiudendo qui i lavori della discussione questa sera, convochiamo il Consiglio per domani mattina alle ore 10.00, la seduta è aggiornata.

*La seduta termina alle ore 18.35.*