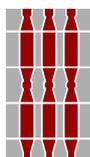


IX LEGISLATURA
LXXXIV SESSIONE STRAORDINARIA DELL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA
RESOCONTO STENOGRAFICO N. 111
Seduta di martedì 28 gennaio 2014

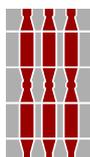
Presidenza del Presidente Eros BREGA
INDI
del Vicepresidente Damiano STUFARA
INDI
del Vicepresidente Giovanni Andrea LIGNANI MARCHESANI

INDICE - ORDINE DEL GIORNO DI SEDUTA
(convocazione prot. n. 366 del 22/01/2014 e nota prot. n. 403 del 24/01/2014)

<i>Commemorazione dell'On. Alberto Provantini</i>		
Presidente.....	3	<i>delle numerose opere infrastrutturali incompiute e di potenziamento del collegamento verso nord, nonché della portata, della ex F.C.U. (Ferroviana Centrale Umbra) - Iniziative da adottarsi da parte della G.R.</i>
Oggetto n.1		
<i>Approvazione processi verbali di precedenti sedute</i>		
Presidente.....	4	Oggetto n.165 – Atto n. 1429
Oggetto n.2		<i>Prevista trasformazione in autostrada della strada di grande comunicazione E45 – Definizione da parte della G.R. di una proposta di organizzazione delle uscite/entrate attraverso un sistema multi lane free - flow - Adozione di interventi da parte della Giunta medesima perché venga scongiurato che gli utenti umbri debbano pagare il pedaggio nel tratto regionale</i>
<i>Comunicazioni del Presidente dell'Assemblea legislativa</i>	4	
Discussione congiunta ogg.tti nn. 3,4,165,166:		
Oggetto n.3 – Atto n. 1379		Oggetto n.166 – Atto n. 1431
<i>Verifica delle modalità e dei tempi previsti per la messa in sicurezza e per la trasformazione in autostrada della strada di grande comunicazione e/45 – Necessità di esclusione di pagamento di pedaggio per gli utenti umbri – Necessità di completamento della realizzazione dell'asse viario Perugia-Ancona, nonché di finanziamento per la realizzazione dell'intero nodo viario di Perugia – Iniziative da adottarsi da parte della G.R.....</i>	5	<i>Infrastrutture viarie – Contrarietà della Regione Umbria alla trasformazione in autostrada della strada di grande comunicazione E45 – Utilizzazione del traforo della Guinza in alternativa al completamento del tratto umbro della strada di grande comunicazione E78</i>
Oggetto n.4 – Atto n. 1380		
<i>Contrarietà della Regione Umbria al progetto di trasformazione in autostrada della strada di grande comunicazione E/45 – Necessità di completamento</i>		<i>Presidente...5,8,11-14,16,20,23,26,28,30,31,34,38,40-48</i>
		<i>Smacchi.....5,43</i>
		<i>Dottorini8,41</i>
		<i>Nevi12,40</i>



Cirignoni	13,38,47	<i>il riconoscimento, da parte del Governo nazionale,</i>
Brutti.....	17,44	<i>dello stato di crisi industriale complessa per l'area</i>
Goracci.....	20	<i>di Terni e Narni</i>
Lignani Marchesani	23	Presidente.....
Locchi.....	26	Stufara
Mantovani.....	28	De Sio.....
Monacelli.....	30	Mariotti.....
Valentino.....	32	Riommi, <i>Assessore</i>
Rometti, <i>Assessore</i>	34	
Buconi.....	43	Rinvio atti nn. 1426 e 1433
Chiacchieroni.....	45	
Zaffini.....	46	
Votazione Atto n. 1379	48	Sull'ordine dei lavori
Votazione Atto n. 1380	48	Presidente
Votazione Atto n. 1429	48	Mariotti
Votazione Atto n. 1431	49	Stufara
		Riommi
Oggetto n.5 – Atto n. 1428		
<i>Attivazione da parte della G.R. delle procedure per</i>		Sospensioni



IX LEGISLATURA
LXXXIV SESSIONE STRAORDINARIA DELL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA

- Presidenza del Presidente Brega -
Consiglieri Segretari Galanello e De Sio

La seduta inizia alle ore 10.18.

PRESIDENTE. Sono le ore 10.18, alle ore 10.20 farò il primo appello; se il Consiglio non dovesse essere in numero legale, verrà rinviato alle ore 10.40; laddove alle ore 10.40 non ci dovesse essere il numero legale, il Consiglio regionale verrà sospeso.

La seduta è sospesa alle ore 10.19 e riprende alle ore 10.21.

- Presidenza del Presidente Brega -
Consiglieri Segretari Galanello e De Sio

PRESIDENTE. Mi sembra non ci sia il numero legale sufficiente per iniziare il Consiglio. Sono le ore 10.21, prego la Segreteria di verificare, con me, la mancanza del numero legale. Il Consiglio verrà aggiornato alle ore 10.40, il secondo appello; laddove alle ore 10.40 non vi dovesse essere nuovamente il numero legale, il Consiglio verrà sospeso e rinviato a martedì prossimo. Grazie.

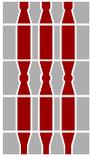
La seduta è sospesa alle ore 10.22 e riprende alle ore 10.32.

- Presidenza del Presidente Brega -
Consiglieri Segretari Galanello e De Sio

PRESIDENTE. Consiglieri, vi prego di prendere posto, grazie. Dovremmo essere in un risicato numero legale.

Iniziamo questo Consiglio con la commemorazione dell'onorevole Alberto Provantini, scomparso in questi giorni.

Mi permetto di ricordare Alberto Provantini, che con il suo impegno, la sua passione, la sua intelligenza, ha dato un contributo altissimo allo sviluppo della città di Terni e dell'Umbria, interpretando nella maniera più nobile e generosa quella scelta di vita dell'impegno politico-istituzionale fatta, in giovanissima età, come dirigente della Federazione giovanile comunista ternana nel 1956, e poi negli anni successivi nel PCI., PDS, DS e, infine, nel Partito Democratico. Con Provantini ci lascia un altro dei padri fondatori della Regione Umbria, dove fu Consigliere e Assessore, fino a tre legislature, dal '70 all'83, quando fu eletto alla Camera dei Deputati.



Amministratore attento e creativo, in quegli anni difficili ed esaltanti della costruzione della Regione, diede un contributo essenziale al rilancio dell'Umbria nel contesto nazionale ed internazionale. Lo slogan dell'Umbria degli anni '70, "L'Italia ha un cuore verde, l'Umbria", e Umbria Jazz, portano infatti anche la sua firma.

Provantini ha lasciato un segno indelebile in tutti gli alti livelli istituzionali in cui si è impegnato: al Comune di Terni, dove fu Assessore dal '65, alla Provincia, dove fu Presidente dal 1991, e negli anni Settanta fu Consigliere; e poi, ancora, al Parlamento della Repubblica, che lo vide tra i suoi banchi dall'83 al '92. Ma anche in campo culturale ha lasciato un segno, come Vice Presidente per tanti anni del prestigioso Istituto Gramsci. Fu anche giornalista di razza, di grande spessore civile e politico, prima con "Nuova Generazione", poi con "Cronache Umbre", "Vie Nuove", "L'Unità", e negli ultimi anni, fino a pochissime settimane fa, come opinionista del "Giornale dell'Umbria".

Fino all'ultimo, malgrado il progredire del male, ci ha offerto attraverso i suoi articoli pubblicati su quest'ultimo giornale degli spunti di analisi vivi, rigorosi e appassionati sulle vicende regionali e nazionali. Ancora fino a pochi giorni fa aveva lavorato al volume che stava preparando sui 130 anni di storia delle acciaierie di Terni, una raccolta dei suoi tanti interventi su questa fabbrica, che innerva nel profondo la sua città e a cui Provantini, nei suoi lunghi anni di impegno politico e istituzionale, ha dedicato tanta passionale attenzione.

Alberto Provantini ha affrontato la malattia e la morte con un coraggio e un equilibrio grandissimi, sempre attento a partecipare alla vita sociale e civile, anche nella sofferenza grande degli ultimi mesi. Tutto questo ce lo fa sentire ancora più caro e vicino e merita tutto questo estremo affettuoso omaggio che oggi questa Assemblea legislativa gli tributa. Grazie.

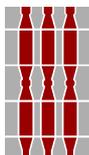
OGGETTO N. 1 – APPROVAZIONE PROCESSI VERBALI DI PRECEDENTI SEDUTE.

PRESIDENTE. Do notizia dell'avvenuto deposito presso la Segreteria del Consiglio, a norma dell'articolo 57, comma 2, del Regolamento interno, del processo verbale relativo alla seduta del 21 gennaio 2014.

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

OGGETTO N. 2 – COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO REGIONALE.

PRESIDENTE. Comunico, altresì, l'assenza per malattia della Presidente della Giunta regionale Marini e degli Assessori Casciari e Paparelli per impegni istituzionali.



Stamani eravamo d'accordo nel dover discutere le mozioni che erano rimaste dal precedente Consiglio. Ho due richieste, da parte dei Consiglieri Dottorini e Cirignoni, dell'inserimento di ulteriori due mozioni che hanno lo stesso tema, una sulla E78 e l'altra sui rifiuti. Per poterle accettare dovrò sospendere il Consiglio per cinque minuti e convocare una Conferenza dei Capigruppo, ai sensi dell'art. 98, comma 2, del Regolamento interno, per poter concordare con i Capigruppo se accettare questo inserimento all'ordine del giorno o meno. Dunque, inviterei i Capigruppo a venire nella sala per decidere insieme.

Cinque minuti di sospensione; vi invito a non abbandonare l'Aula.

La seduta è sospesa alle ore 10.37 e riprende alle ore 10.47.

- Presidenza del Presidente Brega -
Consiglieri Segretari Galanello e De Sio

PRESIDENTE. Abbiamo concordato, nella Conferenza dei Capigruppo, di ammettere l'inserimento delle due mozioni, sia quella del collega Cirignoni, della Lega Nord (atto n. 1431), sia quella del collega Dottorini (atto n. 1433), da discutere congiuntamente alla mozione atto n. 1426, concernente il piano regionale di gestione dei rifiuti.

A questo punto abbiamo quattro mozioni, come primo oggetto.

OGGETTO N. 3 – VERIFICA DELLE MODALITA' E DEI TEMPI PREVISTI PER LA MESSA IN SICUREZZA E PER LA TRASFORMAZIONE IN AUTOSTRADA DELLA STRADA DI GRANDE COMUNICAZIONE E/45 – NECESSITA' DI ESCLUSIONE DI PAGAMENTO DI PEDAGGIO PER GLI UTENTI UMBRI – NECESSITA' DI COMPLETAMENTO DELLA REALIZZAZIONE DELL'ASSE VIARIO PERUGIA-ANCONA, NONCHE' DI FINANZIAMENTO PER LA REALIZZAZIONE DELL'INTERO NODO VIARIO DI PERUGIA – INIZIATIVE DA ADOTTARSI DA PARTE DELLA G.R. – Atto numero: 1379

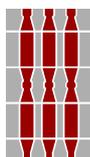
Tipo Atto: Mozione

Presentata da: Consr. Locchi e Smacchi

PRESIDENTE. Il primo ad esporre la mozione sarà il Consigliere Locchi o il Consigliere Smacchi, attenendoci all'ordine di presentazione in base all'ordine del giorno. Chi intende esporla? Il Consigliere Smacchi, poi il Consigliere Dottorini e poi il Consigliere Cirignoni. Grazie.

Andrea SMACCHI (*Partito Democratico*).

Grazie, signor Presidente. Parliamo della E45, che è considerata la superstrada più lunga d'Italia. Vorrei fare alcuni accenni, anche storici, su questa strada, perché alcuni



– come disse una volta il Consigliere Brutti riferendosi ai giornalisti – ignorano la sua storia.

Questa superstrada collega Terni a Ravenna, percorrendo il territorio della Valle del Tevere e quella del Savio; oggi questa importante arteria stradale dell'Italia centrale è costituita da una superstrada a due carreggiate, separate da spartitraffico centrale a due corsie per senso di marcia, la quale ha sostituito un ben più antico tracciato; il vecchio tracciato della strada statale 3 bis Tiberina collegava Narni con Bagno di Romagna, dove si immetteva nella strada statale 71 umbro-casentinese-romagnola. Fino alla costruzione dell'odierna superstrada E45, la strada statale della Valtiberina costituiva il principale corridoio stradale tra la Valle del Tevere e la Romagna.

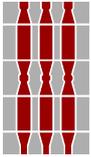
Oggi questo percorso è stato sostituito da una carreggiata a quattro corsie, il cui tracciato, che in alcuni tratti ha sostituito integralmente quello storico, inizia a Terni e si prolunga fino alla Romagna, per complessivi 250 chilometri, qualificandosi come la superstrada più lunga d'Italia.

La nuova superstrada ha mantenuto la stessa denominazione della vecchia statale. La gestione del vecchio tracciato della 3 bis è stata da tempo demandata agli Enti locali dell'Umbria e della Toscana. Concepita durante il fascismo come strada dell'Asse per collegare Roma a Berlino, furono in quell'epoca costruiti solo brevi tratti nell'Appennino tosco-romagnolo e a Roma. Negli anni cinquanta il progetto fu ripreso su impulso della CEE, che incluse il tratto Orte-Ravenna nella strada europea nord-sud E7. Il Parlamento italiano approvò il progetto nel 1956. La sua realizzazione incontrò alcune difficoltà dovute alla scelta su quale vallata dell'Appennino tosco-romagnolo percorrere. La decisione definitiva fu presa nel 1962 dall'allora Ministro dei Lavori Pubblici, il romagnolo Benigno Zaccagnini.

Le Regioni attraversate dalla E45, Umbria e Romagna, senza dimenticare il lembo orientale della provincia di Arezzo, incastonato in mezzo all'Appennino, erano zone nella maggior parte dei casi soggette, nel dopoguerra, a un progressivo e accelerato spopolamento e prive di nuclei aziendali in grado di attrarre investimenti e lavoratori, se si esclude il polo industriale sorto in tempi recenti attorno al porto di Ravenna, che però guardava più che altro a Bologna e all'entroterra padano.

Il tracciato, costruito tra la fine degli anni sessanta e la seconda metà degli anni ottanta, doveva essere, in origine, un percorso alternativo all'autostrada del Sole nel tratto appenninico da Bologna a Roma. Il tutto sullo sfondo del dibattito sulla necessità di riequilibrare uno sviluppo nazionale che, specie a cavallo degli anni cinquanta e sessanta, sembrava concentrarsi sempre più nel nord-ovest del Paese, senza riuscire ad oltrepassare il meridiano di Firenze e causando nuove ansie di isolamento e decadenza.

Questa mozione prende spunto dalla decisione del Governo, che con delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) dell'8 novembre del 2013 ha deciso di potenziare la E45, trasformandola in un nuovo tratto autostradale denominato "Orte-Mestre". Va detto che il CIPE, per ora, ha approvato il progetto preliminare per il corridoio autostradale Civitavecchia-Orte-Mestre; siamo



in attesa (dovrebbe durare al massimo 90 giorni) dell'*iter* di pubblicazione della delibera, quindi entro l'8 febbraio, con la firma del Presidente del Consiglio. Solo allora inizierà l'eventuale *iter* esecutivo, con il progetto esecutivo e tutto il resto.

La finalità di questo progetto è quella di rispondere ai nuovi *standard* di funzionalità e sicurezza stradale e alla realizzazione *ex novo* dell'itinerario autostradale denominato "E55 Nuova Romea". Si tratta di un investimento complessivo stimato in circa 8-9 miliardi di euro, gran parte dei quali provenienti da investimenti privati, attraverso *project financing*, da scontare con la concessione del pedaggio autostradale.

Si prevede un periodo di costruzione che dovrebbe terminare intorno al 2021.

Si tratta di un progetto che, di fatto, determinerà la trasformazione del tratto umbro della E45 in autostrada. E' intenzione del Governo realizzare un adeguamento del collegamento con caratteristiche di strada di tipo A per 281 chilometri e di tipo B per 115 chilometri, nonché prevedere un collegamento a pedaggio, con l'esazione senza interruzione del flusso veicolare, ossia privo di caselli.

In tutto questo contesto dobbiamo però considerare come indispensabile una manutenzione immediata dell'attuale sede stradale della E45, che non può essere ormai più rinviata, almeno per quanto riguarda il tratto umbro, che è pari a circa 133 chilometri. Vorrei ricordare che per il 2013 l'ANAS ha stanziato una somma del tutto insufficiente per questa manutenzione, ossia circa 5,5 milioni di euro, che è pari a circa 40.000 euro per chilometro; quindi, per chi conosce le problematiche del manto stradale di questa carreggiata, capisce bene che è una cifra risibile.

In questo contesto va altresì rilevato che il nodo di Perugia rappresenta un elemento cruciale per la viabilità della E45, la quale proprio su quel punto incontra la più complessa strozzatura viaria del suo intero percorso e che, dalle notizie apparse fino ad ora, non trova una specifica risoluzione nella proposta avanzata in merito alla stessa E45.

Va sottolineato che rimangono inoltre ancora non ultimati, seppur con una copertura finanziaria complessiva certa, i lavori di completamento della Perugia-Ancona, che hanno avuto inizio circa tre decenni fa. In particolare, sono completamente fermi i lavori relativi al tratto Pianello-Valfabbrica, di competenza Quadrilatero, e i lavori relativi al tratto Valfabbrica-Casacastalda, di competenza ANAS, a causa della grave situazione in cui versano le due aziende, Impresa e Carena.

Su questo, Assessore Rometti, mi permetta di richiedere uno sforzo da parte sua e della Giunta, perché veramente stiamo rasentando, ormai, una situazione kafkiana, e quando parlavamo di Salerno-Reggio Calabria probabilmente parlavamo di una strada i cui lavori sono molto più veloci rispetto a quelli che stanno in qualche modo interessando quella tratta della Perugia-Ancona.

Tutto ciò premesso, riteniamo e invitiamo il Consiglio regionale a verificare le effettive modalità e le tempistiche con cui ANAS e Governo intendono procedere all'adeguamento della E45 e alla trasformazione della medesima in autostrada. Chiediamo da subito, con forza, di escludere fin da ora, con le controparti pubbliche e



private, qualsivoglia tipologia di pedaggio a carico dei residenti, persone fisiche e giuridiche, della Regione Umbria.

Richiediamo con forza alla Giunta, inoltre, di tornare a considerare come priorità assoluta il completamento della Perugia-Ancona, nonché il finanziamento complessivo del cosiddetto “nodo di Perugia”. La decisione del CIPE, infatti, dovrà dare via libera almeno alla realizzazione del primo tratto del “nodo di Perugia”, da Madonna del Piano a Collestrada, che rappresenta una priorità assoluta rispetto all’esecuzione complessiva dei lavori.

Richiediamo inoltre a lei, Assessore Rometti, e alla sua Giunta, di riferire al Consiglio regionale l’esito degli eventuali colloqui che si avranno in merito con il Governo. Grazie.

- Presidenza del Vicepresidente Stufara -

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Smacchi, ha rispettato perfettamente i tempi, e spero che anche chi seguirà faccia altrettanto.

OGGETTO N. 4 – CONTRARIETA’ DELLA REGIONE UMBRIA AL PROGETTO DI TRASFORMAZIONE IN AUTOSTRADA DELLA STRADA DI GRANDE COMUNICAZIONE E/45 – NECESSITA’ DI COMPLETAMENTO DELLE NUMEROSE OPERE INFRASTRUTTURALI INCOMPIUTE E DI POTENZIAMENTO DEL COLLEGAMENTO VERSO NORD, NONCHE’ DELLA PORTATA, DELLA EX F.C.U. (FERROVIA CENTRALE UMBRA) – INIZIATIVE DA ADOTTARSI DA PARTE DELLA G.R. – Atto numero: 1380

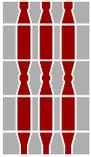
Tipo Atto: Mozione

Presentata da: Consr. Dottorini

PRESIDENTE. La parola, per l’illustrazione, al Consigliere Dottorini.

Olivier Bruno DOTTORINI (*Presidente gruppo consiliare Italia dei Valori – Lista Di Pietro*).

Grazie, Presidente. Oggi torniamo a discutere di un progetto che in molti, e noi fra questi, speravamo potesse essersi perso nel novero degli annunci che riempiono le campagne elettorali o tra i ricordi di ubriacature sviluppiste del tempo in cui si poteva gettare anche qualche miliardo dalla finestra, senza temere che qualcuno venisse a chiedercene conto. Invece no, non c’è mai limite al peggio, e allora eccoci ancora a parlare di una creatura fortemente voluta dall’ex Premier Silvio Berlusconi e legata al nome di Vito Bonsignore, politico di centrodestra, imprenditore italiano del cemento, noto alle cronache più per i suoi guai giudiziari che per istanze politiche; basta consultare *Wikipedia* per trovare l’elenco degli scandali che lo vedono coinvolto, le storie di corruzione, le condanne ad anni di reclusione. In compenso, le sue



aderenze politiche sono trasversali e coinvolgono un arco parlamentare che va da destra a sinistra, senza soluzione di continuità.

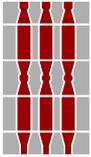
Ma non è di questo che dobbiamo parlare. Per quanto ci riguarda risulta incomprensibile, soprattutto per l'Umbria, quella sorta di strategia keynesiana che interpreta le grandi opere come la molla in grado di attivare risorse e finanziamenti che, a loro volta, avrebbero ricadute miracolose nel sistema economico produttivo, anche perché, almeno negli ultimi anni, l'unica molla che certe politiche sono state in grado di attivare è stata quella della propaganda e, magari, anche di qualche infiltrazione malavitosa, ed 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 e auspicabile. La verità è che rifugiarsi nella retorica delle grandi opere è un errore che l'Umbria non può permettersi di fare.

C'è un elemento, a nostro avviso, che dovrebbe valere sempre, a prescindere dai progetti e dalla loro qualità: sarebbe doveroso, per esempio, poter valutare di ogni opera il rapporto costi/benefici e l'impatto economico, sociale, ambientale, magari prendendo in esame anche le possibili alternative che, come nel caso della trasformazione in autostrada della Orte-Mestre, esistono e hanno elementi di razionalità e di convenienza.

Noi riteniamo che, al di là della necessità di ammodernamento delle arterie esistenti e della messa in sicurezza della E45, la nostra Regione abbia bisogno di collegamenti su rotaia e di infrastrutture moderne. Trasformare il "cuore verde d'Italia" in un luogo di attraversamento per mezzi pesanti sarebbe un errore grossolano, che pagheremmo molto caro.

Veniamo, però, all'argomento in discussione. Abbiamo avuto modo di visionare rapidamente il progetto di trasformazione in autostrada della E45 promosso dalla cordata di privati e dalla società Ilia, parte della galassia facente capo a Vito Bonsignore, e possiamo dire che non differisce molto da quello che discutemmo sette anni fa in un'analoga sessione del Consiglio regionale. Allora, precisamente il 13 e 14 giugno 2006, Forza Italia, Alleanza Nazionale, UDC, insieme a DS, Rifondazione Comunista, Socialisti e Margherita, votarono compatti per la trasformazione in autostrada. Rispetto alla volta scorsa, però, oggi il progetto sembra essere in una fase più avanzata, visto l'avallo dato dal CIPE l'8 novembre scorso, e anche il fronte dei contrari fortunatamente si sta allargando.

Si tratta di un'opera che faraonica è dire poco: 139 chilometri di ponti e viadotti, 64 chilometri di gallerie, 20 cavalcavia, 226 sottovia, 83 svincoli, un cantiere ogni 18 chilometri, 2 milioni di metri cubi di nuove cave, il tutto per un costo totale di circa 10 miliardi di euro, finanziati per poco meno di 2 miliardi di euro grazie alla defiscalizzazione garantita dallo Stato, per il resto interamente messi a disposizione da soggetti privati. Ovviamente il privato, soprattutto questo tipo di privato, non è abituato a fare beneficenza e rientrerà del suo investimento attraverso il pedaggio, vale a dire rivalendosi sui cittadini e sugli utenti; è possibile che non vi siano caselli, qualcuno parla del modello *free flow*, ma sempre di pedaggio si tratta.



A questo proposito è bene subito sgomberare il campo da strumentalizzazioni e furbizie che sentiamo espresse in maniera copiosa e trasversale. Dire “viva l’autostrada, ma senza pedaggio per i residenti”, è un ossimoro, un omaggio al manicheismo di veltroniana memoria: significa solo gettare fumo negli occhi ai cittadini, facendo loro credere che a pagare quest’opera saranno solo gli automobilisti di altre Regioni. E invece no: a pagarla – questo è chiaro e non può essere sottaciuto – saremo tutti noi, saranno sicuramente i pendolari che ogni giorno sono costretti a recarsi al lavoro nel capoluogo regionale, saranno quanti si vedono obbligati a muoversi tra Umbria e altre Regioni limitrofe, e l’Umbria è una Regione di cerniera.

La stessa Giunta, nel dare il suo parere favorevole alla trasformazione in autostrada, delibera 862 del 2011, si è preoccupata non di richiedere l’esenzione dal pedaggio per i residenti, quanto di – e cito – “assicurare le più ampie agevolazioni possibili e facilitazioni in termini di tariffe e di varietà di titoli di accesso per i residenti”.

Immagino che di queste raccomandazioni Bonsignore & company non sappiano cosa farsene; se investono delle risorse, vogliono avere un corrispettivo, e il corrispettivo sarà il pedaggio o l’intervento diretto dello Stato, che in questo momento non sembra navigare in acque tranquille; e, comunque, sempre di risorse pubbliche si tratterebbe. *Tertium non datur*, a meno di voler ingannare i cittadini.

Qualcuno addirittura ha coltivato l’illusione di poter ficcare nel mega progetto il “nodo di Perugia”: distruggiamo l’Umbria, regaliamo risorse ai grandi gruppi imprenditoriali – si sono detti –, ma almeno risolviamo il problema annoso della viabilità del capoluogo regionale. E invece no, neppure questo.

Il “nodo di Perugia” è stato ufficialmente escluso dal progetto di trasformazione in autostrada della Orte-Mestre e quindi, se si farà, non sarà assolutamente legato alla realizzazione dell’autostrada, né progettualmente, né a livello di investimenti, che dovranno essere trovati altrove, magari nelle casse della stessa Regione.

Ma quali sono le reali necessità che giustificano, secondo i promotori di questo scellerato progetto, la devastazione dell’economia e dell’ambiente di un’intera Regione? Poche, anzi, nessuna. Se non la teoria cementizia, secondo cui dalle grandi opere deriverebbe sviluppo per il nostro territorio. Tra i luoghi comuni più gettonati che animano il sempre ricco dibattito politico-economico regionale, c’è l’urgenza che avrebbe l’Umbria di dotarsi di opere infrastrutturali adeguate, un’urgenza vitale per le nostre imprese. Ecco, è interessante a questo proposito scorrere i dati ufficiali. Secondo quanto elaborato dal Ministero delle Infrastrutture, infatti, circa oltre la metà delle merci che partono dall’Umbria non va oltre i nostri confini regionali; del restante 49,5 per cento, il 10,5 per cento è diretto nel Lazio, il 10 per cento in Toscana, l’8,5 per cento nelle Marche e il 6 per cento in Emilia Romagna. Dal che si evince che l’85 per cento delle merci che partono dall’Umbria non va oltre i confini della nostra Regione o delle Regioni a noi limitrofe. Solo l’1,12 per cento della movimentazione è diretta all’estero, in Veneto non va che il 2,3 per cento delle nostre produzioni materiali. Sono dati relativi ai primi anni duemila, dati, come ho detto, del Ministero, ma c’è da credere che nel frattempo le cose non siano cambiate di molto, anzi.



A nostro avviso, e secondo i dati che abbiamo prima elencato, la nostra Regione è carente di infrastrutture di tipo ferroviario, non di infrastrutture viarie su gomma, e dovrebbe avere maggiore cura delle arterie esistenti, che versano in condizioni pietose, senza considerare l'elenco di opere infrastrutturali avviate da decenni e ancora incompiute, che non si sa che fine faranno: sono le cattedrali nel deserto, le eterne incompiute che divorano risorse pubbliche senza dare frutti. Ha senso mettere mano a un altro cantiere multimiliardario, a un altro ponte sullo Stretto, a un altro TAV? Come ci ricorda Luca Mercalli, esperto in tematiche ambientali e climatiche, la servitù mediatica tende a confinare certe posizioni di buonsenso nel novero di chi dice no a tutto, e non come – cito – “la spia di una misura ormai colma, quella dei troppi sì detti nel cinquantennio precedente alla pirateria del territorio, all'abuso legalizzato, che ha ridotto il nostro Paese a un grumo di calcestruzzo, a un canceroso gigantismo industrial-trasportistico, a un groviglio di infrastrutture che sottraggono spazio vitale su un territorio morfologicamente complesso.

Ci chiediamo, dunque, quale sia il reale motivo per cui la nostra Regione debba accollarsi la responsabilità di un mostro di calcestruzzo e catrame, che porterà solo danni all'economia e al territorio. Noi continuiamo ad essere convinti che all'Umbria quest'opera non serva, anzi, comporterebbe la rinuncia ad una delle qualità di valore della Regione e comprometterebbe l'icona stessa del “cuore verde d'Italia” che tanta fortuna ha portato e può continuare a portare alla nostra Regione.

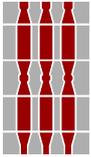
Per finire, Presidente, l'atto che chiediamo al Consiglio di approvare impegna la Giunta regionale a rivedere il parere già espresso preventivamente con la deliberazione 862 del 2011 e a comunicare la contrarietà della Regione Umbria al progetto di trasformazione in autostrada della Orte-Mestre al Ministero competente, all'ANAS e ai soggetti promotori dell'opera. Allo stesso tempo, si chiede di intervenire con decisione sulle decine di opere già avviate da decenni e per quelle infrastrutture, come la FCU, che potrebbero rappresentare un volano di apertura all'Europa.

Chiediamo che la Giunta regionale avvii un'operazione di trasparenza e un percorso partecipativo con i cittadini, i comitati civici e associazioni ambientaliste dei territori interessati dal progetto di trasformazione in autostrada, informando anche sui rischi che avrà per l'ambiente e il paesaggio della nostra Regione.

PRESIDENTE. Consigliere, la invito a concludere.

Olivier Bruno DOTTORINI (*Presidente gruppo consiliare Italia dei Valori – Lista Di Pietro*).

E' giusto ricordare che questo progetto non ha avuto alcun coinvolgimento delle popolazioni locali ed è stato discusso in Consiglio regionale solo perché il sottoscritto, ormai quasi otto anni fa, presentò una mozione per evidenziarne i rischi. Infine chiediamo che, a prescindere dall'approvazione o meno del progetto, l'Umbria



manifesti in maniera precisa, netta e puntuale la contrarietà all'introduzione del pedaggio per cittadini e lavoratori.

Lo ripetiamo, è necessario che l'Umbria ritiri il proprio consenso ad un'opera disastrosa, che non aveva alcun senso dieci anni fa, ma che oggi, in questo contesto economico, assume i connotati di un'assurdità colossale: la devastazione ambientale e il pedaggio saranno l'unico risultato concreto di cui potranno godere gli umbri. Rimaniamo dell'idea che dare il via a un'opera faraonica, che si protrarrebbe per decenni trasformandosi in una delle mille opere incompiute, gioverà forse alla soddisfazione degli appetiti di qualche più o meno spregiudicato gruppo imprenditoriale, non certo dei contribuenti umbri e delle prerogative ambientali del "cuore verde d'Italia".

Questo noi dobbiamo tentare di impedirlo con tutti gli strumenti democratici a nostra disposizione e ci auguriamo che questo Consiglio abbia un sussulto di buonsenso, razionalità e libertà. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Dottorini.

OGGETTO N. 165 – PREVISTA TRASFORMAZIONE IN AUTOSTRADA DELLA STRADA DI GRANDE COMUNICAZIONE E45 – DEFINIZIONE DA PARTE DELLA G.R. DI UNA PROPOSTA DI ORGANIZZAZIONE DELLE USCITE/ENTRATE ATTRAVERSO UN SISTEMA MULTI LANE FREE - FLOW - ADOZIONE DI INTERVENTI DA PARTE DELLA GIUNTA MEDESIMA PERCHÉ VENGA SCONGIURATO CHE GLI UTENTI UMBRI DEBBANO PAGARE IL PEDAGGIO NEL TRATTO REGIONALE – Atto numero: 1429

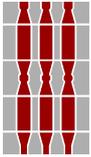
Tipo Atto: Mozione

Presentata da: Consr. Nevi, Mantovani, Monacelli e Zaffini

PRESIDENTE. Per l'illustrazione dell'atto, ha chiesto di intervenire il primo firmatario, il Consigliere Nevi.

Raffaele NEVI (*Presidente gruppo consiliare Forza Italia*).

Grazie, Presidente. A nome dell'opposizione presento questa mozione, che nel ribadire, e non potrebbe essere altrimenti visto che, appunto, questa trasformazione della E45 è stata da noi vista con favore sin dall'inizio, dalle prime discussioni che, come ha giustamente ricordato il Consigliere Dottorini, si avviarono durante il Governo Berlusconi, noi, appunto, abbiamo voluto costruire una mozione che contiene due proposte, sostanzialmente. La prima: affinché la Giunta regionale porti, entro breve tempo, una proposta di organizzazione delle uscite e delle entrate dall'autostrada attraverso il famoso sistema a basso costo (*multilane, free flow* eccetera eccetera), da sottoporre poi all'attenzione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prima che venga definito il progetto definitivo.



Sappiamo quanto si discuta, nei vari territori dell'Umbria, di questo, cioè di dove e come verranno ridefinite le entrate e le uscite della futura autostrada. Evidentemente vorremmo scongiurare, proprio perché la pensiamo all'opposto rispetto al Consigliere Dottorini, che vi siano interi territori che hanno difficoltà ad accedere all'autostrada e viceversa. Proprio perché pensiamo che l'autostrada sia uno strumento che porta ricchezza, sviluppo, soprattutto turistico, nella nostra Regione e nei territori straordinari della nostra Regione, noi vorremmo che ci fosse un progetto che eviti, appunto, che intere parti del territorio regionale siano chiuse fuori da questa grande, grande opportunità che ci si sta per aprire di fronte.

Secondo tema: ribadiamo la questione del pedaggio. Questa assolutamente – io non so il Consigliere Dottorini dove accede alle sue informazioni – è una partita che si discuterà, ma certamente il Ministero ha messo nero su bianco che è disponibile ad affrontare questa discussione, certamente (non so quale sarà il punto di caduta) noi pensiamo che la Giunta regionale debba operare per fare in modo che, com'è stato scritto nella delibera, non ci sia il pedaggio per gli umbri o, comunque, che vi siano le più ampie agevolazioni possibili, specialmente per chi, appunto, utilizzerà l'arteria per recarsi al lavoro.

Quindi, queste due proposte. Io spero che oggi vi sia una discussione non molto lunga, perché di questo stiamo parlando da tanto tempo, ma che alla fine magari si arrivi anche a un documento unitario, visto che – lo anticipo – il Gruppo di Forza Italia vede positivamente la mozione firmata dai colleghi Consiglieri del PD perché, appunto, è di contenuto pressoché identico alla nostra.

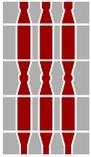
Vorremmo che fosse inserita questa questione dei, chiamiamoli caselli, anche se non è propriamente così, delle entrate e delle uscite, perché noi pensiamo che la Regione debba essere protagonista di una proposta da sottoporre al Ministero, magari anche attraverso qualche forma di cofinanziamento, anche attraverso il coinvolgimento, per esempio, delle Fondazioni bancarie, degli Enti locali, si può studiare, imprenditori privati, affinché, appunto, questa sia una grande opportunità non solo per alcuni territori, ma per tutta la nostra Regione. Grazie, Presidente.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Nevi.

Oggi, come i Consiglieri ricordano, abbiamo questi tre atti già inseriti all'ordine del giorno aggiunto, accogliendo la richiesta del Capogruppo della Lega Nord, che ha presentato una ulteriore mozione sulla medesima questione.

OGGETTO N. 166 – INFRASTRUTTURE VIARIE – CONTRARIETA' DELLA REGIONE UMBRIA ALLA TRASFORMAZIONE IN AUTOSTRADA DELLA STRADA DI GRANDE COMUNICAZIONE E45 – UTILIZZAZIONE DEL TRAFORO DELLA GUINZA IN ALTERNATIVA AL COMPLETAMENTO DEL TRATTO UMBRO DELLA STRADA DI GRANDE COMUNICAZIONE E78 – Atto numero: 1431

Tipo Atto: Mozione



Presentata da: Consigliere Cirignoni

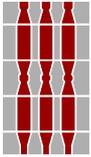
PRESIDENTE. Quindi, per l'illustrazione di questo ulteriore atto, do la parola al Consigliere Cirignoni. Prego, Consigliere.

Gianluca CIRIGNONI (*Presidente gruppo consiliare Lega Nord Umbria - Padania*).

Grazie, Presidente. Debbo dire che oggi in quest'Aula affrontiamo uno, credo, dei temi più importanti che si sono presentati e si presenteranno, credo, nel corso di questa legislatura, per l'impatto che la trasformazione in autostrada della E45 avrebbe sull'Umbria, sulle tasche degli umbri, sul nostro territorio e sul nostro ambiente.

La forza politica che rappresento in quest'Aula, la Lega Nord, tradizionalmente non è contraria alla realizzazione di infrastrutture, perché con le infrastrutture si dà la spinta all'economia, si porta sviluppo, ma credo che bisogna comunque fare valutazioni relative all'interesse degli umbri, della nostra gente, tenuto conto che noi un'infrastruttura che più o meno funziona già ce l'abbiamo, questo è il punto. La E45, la strada di grande comunicazioni Orte-Ravenna, è un patrimonio per l'Umbria, è la strada che ha aperto la porta verso il nord per la nostra Regione, togliendola dal suo isolamento, anche verso il sud, verso Roma; è la spina dorsale della viabilità del nostro territorio, nella quale tutti gli umbri si riversano, più o meno, dalle varie valli da cui provengono per raggiungere il capoluogo, per andare verso Terni, per uscire dalla Regione; è un'infrastruttura che ha dato un contributo fondamentale anche, possiamo dirlo sicuramente, all'unità di questa Regione, perché ha contribuito a far sì che gli umbri si incontrassero, si conoscessero. Insomma, è un nostro patrimonio e credo che, come tale, debba essere difeso nella sua pubblicità e nella sua gratuità.

Certo, questa infrastruttura ha sicuramente delle problematiche molto rilevanti. Del resto, basta prenderla, ad esempio basta percorrerla tra Perugia e Cesena per accorgersi del manto stradale disastroso, dei cantieri che sono infiniti, e quindi credo che questa sia una delle principali problematiche che debba essere affrontata. Io stesso, nel corso di questa legislatura, nel corso del mio mandato, sono andato quattro volte presso le Procure della Repubblica di Forlì, di Arezzo e di Perugia per denunciare proprio il cattivo stato di manutenzione di questa strada e i cantieri infiniti, e credo che una delle cose più esplicative che si possa dire è che in effetti non è che l'ANAS non spende soldi su questa strada, perché credo che basti andare a vedere il bando, fu assegnato e si è concluso a luglio del 2013 un appalto da oltre 20 milioni di euro per la sistemazione del tratto che va dall'Umbria sino alla Toscana, da San Giustino Umbro fino a Pieve Santo Stefano, 20 milioni di euro spesi e consegnati a luglio e già nel settembre, quindi due mesi dopo, su uno dei viadotti si era aperta una voragine, pericolosissima per gli automobilisti, che mi ha portato tra l'altro a fare anche una denuncia alla Procura della Repubblica proprio per attentato alla sicurezza dei trasporti, addirittura un metro quadro sulla corsia di marcia normale dal quale si vedeva trenta metri di sotto. Lavori infiniti.

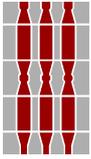


Ecco, io credo che questo sia anche uno dei punti importanti da vedere e che ci si spenda affinché i soldi dei cittadini non spariscano in qualche modo nelle nebbie dei capitolati d'appalto. Tra l'altro ricordo che io avevo fatto richiesta di accesso agli atti ad ANAS S.p.A. su questo cantiere da oltre 20 milioni di euro come Consigliere regionale, e come tale me l'hanno negata, quindi evidentemente qualcosa di poco chiaro su questi appalti c'è e credo che qualcuno debba andare a verificare quello che succede con questi appalti e come vengono spesi i soldi pubblici per realizzare la manutenzione ordinaria e straordinaria di questa importante arteria, di questa arteria basilare per la nostra Regione.

Quindi questo progetto di trasformazione in autostrada della E45 a noi sembra un progetto che è solo un regalo ai privati amici di qualche amico politico, ai cementieri, non certamente un qualcosa che va a vantaggio della nostra Regione, né che va a vantaggio degli umbri. Non ci nascondiamo dietro al fatto che, possiamo anche dirlo, possiamo chiederlo con belle parole qui di evitare il pedaggiamento per gli umbri, ma sappiamo benissimo che questa è solo una favola, quella che gli umbri, gli oltre novecentomila residenti saranno esentati dal pedaggio su questa strada. È una favola che viene utilizzata ad uso e consumo della politica per andare sui giornali, ma, come tale, favola rimane. Invece i rischi sono quelli di cantierizzare la nostra Regione per i prossimi due secoli, perché se noi andiamo a vedere, un cantiere ogni 18 chilometri, su 130 chilometri di tracciato, oltre all'impatto ambientale devastante e all'impatto sulla viabilità secondaria, altrettanto importante, rischiamo anche, visto come procedono le opere pubbliche nel nostro Paese e anche in Umbria, perché di incompiute, anche questo è stato oggetto di un mio intervento, sul registro delle incompiute molte non ci sono, però di incompiute in Umbria ne abbiamo tante, che sono in ritardo nella consegna di tanti anni, quindi il rischio è anche quello che cantierizzeremo l'Umbria veramente per i prossimi due secoli, e questo è un problema basilare. In più, anche se la realizzassimo, questo comporterebbe per forza, visto il pedaggiamento, viste le difficoltà portate dai caselli, la sua perdita di funzione di spina dorsale per la viabilità regionale e, invece, un appesantimento delle strade secondarie, che sono inadeguate.

E allora, io dico, con questa mozione chiediamo anche – poi leggerò il disposto – di valutare quello che è stato fatto sulla strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno, che negli anni duemila passò da ANAS alla gestione della Regione Toscana e delle Province di Firenze, Pisa e Livorno in consorzio: la strada è molto migliorata, la manutenzione funziona e i toscani possono percorrerla in sicurezza e gratuitamente. Questo credo che dovrebbe essere anche per gli umbri con la loro E45, con la strada di grande comunicazione Orte-Ravenna dovrebbe essere una questione da realizzare e da mantenere.

Tra l'altro, visto che il collega Smacchi, giustamente, ha riportato anche la questione dei cantieri della Perugia-Ancona, vorrei ricordare la questione E78, un'altra opera faraonica, che tra l'altro sono oltre trent'anni che giace nei cassetti, sulla quale noi chiediamo, diciamo, speriamo che qualcuno ci vorrà ascoltare, verifichiamo anche,

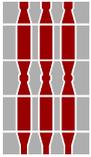


come disse il Presidente delle Marche, Spacca, quando andò alla manifestazione organizzata proprio sul posto, sulla galleria della Guinza, che sono 6,5 chilometri tra Umbria e Toscana, sopra San Giustino Umbro, che collega Mercatello sul Metauro, finita al 90 per cento, costata quasi 300 milioni di euro, vi morì anche un operaio, purtroppo, nel corso di questi lavori, giace abbandonata da più di un decennio lì sul posto, è quasi finita, il Presidente Spacca, della Regione Marche, disse le testuali parole: “vediamo, nelle more della realizzazione della E78, di utilizzare le opere che sono state portate a termine”.

E allora io credo che, di fronte a questa nuova ondata di ottimismo sulla realizzazione del tratto umbro e anche marchigiano, che però viene, come leggiamo sui giornali, contrastata, anche giustamente, dagli Enti locali, che si sono visti riproporre un tracciato ulteriormente diverso rispetto a quello condiviso, non credo che sia una bestemmia quella di pensare – tenuto anche conto delle parole del Presidente Spacca – di collegare la galleria della Guinza con le strade statali 3 e 73 bis, e quindi di metterla a disposizione dei territori. Consentirebbe, con poca spesa, un grandissimo volano di sviluppo per l'entroterra pesarese, per l'alto Tevere umbro, per tutta l'Umbria. Ricordo che in Svizzera esiste la galleria San Bernardino, 6,5 chilometri, gemella della galleria della Guinza, anche come dimensioni, è stata riammodernata nel 2008 e, di fatto, da quarant'anni egregiamente porta a termine la sua funzione in senso bidirezionale di collegamento, facendo evitare i passi alpini alle popolazioni. Credo che sarebbe utile per noi incominciare a pensare anche a questo.

Detto questo, la nostra mozione chiede, in buona sostanza, quattro punti di base. Il primo: impegniamo la Giunta ad esprimere contrarietà alla realizzazione del progetto di trasformazione in autostrada della cosiddetta E45 Orte-Ravenna, comunicandolo al Ministero competente e ad ANAS S.p.A., attivandosi per contrastare qualsiasi ipotesi di pedaggiamento o comunque, nel caso anche che purtroppo la nostra parola non venisse ascoltata, attivandosi per contrastare qualsiasi ipotesi di pedaggiamento qualora la trasformazione andasse a termine (speriamo di no). Ad attivarsi con il Ministero competente e con ANAS S.p.A. per risolvere i precedenti legati alla scadente manutenzione della strada di grande comunicazione E45 Orte-Ravenna, in particolare per i tratti da Perugia a Ravenna, in particolare per quelli umbri. Ad attivarsi con il Ministero competente, con ANAS S.p.A., con Toscana ed Emilia Romagna per verificare alternative di gestione della E45, sull'esempio anche della strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno, che quindi coinvolgano le Regioni e gli Enti locali. Lì è stato fatto, sono dieci anni che va avanti, con buoni risultati. Ad attivarsi, infine, con il Ministero competente, con ANAS S.p.A. e con la Regione Marche e gli Enti locali interessati, al fine di istituire un tavolo tecnico per realizzare il completamente, l'ammodernamento ed il collegamento con la viabilità statale ordinaria della galleria della Guinza. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. Si è esaurita, pertanto, la fase di presentazione dei diversi atti su questa tematica che abbiamo, appunto, messo all'ordine del giorno.



Abbiamo deciso, in Conferenza dei Capigruppo, di svolgere una discussione unificata su tutte e quattro le mozioni, pertanto ciascun Gruppo consiliare avrà a disposizione quindici minuti di tempo per poter partecipare al dibattito, ciascun presentatore avrà diritto a replicare per cinque minuti; ovviamente, nel dibattito prenderà parola anche la Giunta regionale.

Non ho richieste di intervento, al momento. Consigliere Brutti, prego.

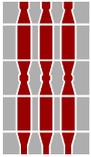
Paolo BRUTTI (*Italia dei Valori – Lista Di Pietro*).

Io voglio esprimere, intanto, il mio consenso convinto alla mozione presentata qui dal Consigliere Oliviero Dottorini. Voglio, però, anche aggiungere una cosa: trovo sbalorditivo che ci si impegni in questa maniera per discutere di una bufala gigantesca, per quanto, come detto bene dal Consigliere Dottorini, pericolosa, un sogno, un incubo nel cassetto, che pensavamo oramai fosse stato riposto per sempre, ma che invece vediamo pericolosamente riemergere. Perché dico “bufala”?

Per alcuni elementi di merito, che i Consiglieri non possono ignorare, mi rendo conto che a volte il localismo, il municipalismo sconfinava con la voglia di dire “non è problema mio”, ma in sostanza non può il Consiglio regionale dell’Umbria guardare soltanto a quello che potrebbe accadere nella nostra Regione se si facesse quest’opera, senza rendersi conto, chiedersi se quest’opera, nel suo complesso, è stata concepita in un modo positivo o in un modo, invece, del tutto inventato e astruso.

Voi sapete che il progetto, perché lo avete discusso in questo Consiglio regionale, è antico. Come diceva Dottorini, è un progetto che risale al 2004-2005, su proposta di questa cordiale persona, che è l’Onorevole Bonsignore, un grande seduttore, evidentemente, questo debbo dirlo, perché riesce a convincere i suoi interlocutori delle cose più strane e complesse. Allora il progetto fu accantonato; ci salì sopra, alla fine, la Presidente Maria Rita Lorenzetti, che pure era stata avversaria di questo progetto, ma in una logica di astuzia, perché la Lorenzetti allora puntava, sostanzialmente, alla realizzazione del Quadrilatero, e sapeva che non si poteva chiedere insieme il Quadrilatero e la E45. Scelse per un certo periodo il Quadrilatero; poi, quando pensò che l’operazione Quadrilatero fosse andata in porto, allora, con un salto mortale, si mise alla testa anche della cordata che puntava alla realizzazione della E45.

Voi sapete anche che l’opera fu stimata all’epoca costare circa 8 miliardi di euro, costo superiore a quello del ponte sullo Stretto. Ora il progetto Bonsignore, che attualizza quel progetto di allora, peraltro sempre da lui presentato anche all’epoca, non è che cambiano le cose, il progetto Bonsignore attuale viene stimato costare più o meno la stessa cifra, con degli aggiustamenti viene a costare circa 10 miliardi di euro. All’epoca, 2005, quando si discuteva del *project financing*, Bonsignore sostenne – e per questo il progetto non andò avanti – che, per potersi reggere in piedi, il *project financing* aveva bisogno di un intervento a fondo perduto da parte dello Stato per almeno il 50 per cento, perché la redditività del traffico sulla E45 trasformata in autostrada poteva consentire solo il finanziamento della metà di questo intervento,



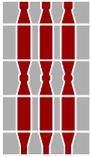
quindi 50 per cento allo Stato, forse qualcosa di più, 55, e 45 per cento al privato, ricompensato attraverso il pedaggiamento.

Lo Stato non aveva il 55 per cento, già allora, e non se ne fece niente. Faccio osservare, ma solo per inciso, che all'epoca il progetto conteneva anche la risoluzione del "nodo di Perugia"; non se ne fece niente del "nodo di Perugia", e i motivi sono diversi. Adesso qui avete il Consigliere Locchi, che allora faceva il Sindaco e si disinteressava di questo problema, adesso fa il Consigliere regionale e se ne occupa; forse, se se ne fosse occupato allora, sarebbe stato meglio. Il "nodo di Perugia" all'epoca, dico questo perché il progetto di quel periodo era completamente sbagliato, e lo è anche adesso, è per questo che non si fa, il progetto è sbagliato: se si deve fare un *bypass* di Perugia lo si deve fare a nord, non a sud, perché nessun camionista che viene da Venezia arriva fino a Deruta e poi da lì se ne va allo sbraccio verso Bettolle. Non esiste questa possibilità, per cui prende le gallerie, è evidente. Chi è di Perugia sa come funzionano queste cose.

Questa osservazione fu fatta già allora dalla Commissione VIA, che, pur essendo molto permissiva, su questo punto non si dichiarò d'accordo. C'è poi da dire un'altra cosa: se si fa il "nodo di Perugia" secondo il progetto, cioè il raccordo Madonna del Piano... Anche qui ci sono dei misteri che non dobbiamo approfondire. Sì, certo, in teoria la questione era uno sbraccio che doveva partire da Ponte Nuovo, all'incirca, e andare verso Corciano, ma siccome non si sapeva se si fosse realizzato il passaggio sotto la collina di Collestrada oppure altra soluzione, allora si decise di fare un'opera che cominciava da Madonna del Piano, anche se a Madonna del Piano c'è la vecchia E45, non la nuova E45. Ma l'errore fondamentale è che, se si fa questo passante esterno, il passante interno attuale, le gallerie vanno a carico del Comune di Perugia, tutta la manutenzione e l'illuminazione delle gallerie, perché l'ANAS non fa due superstrade per il congiungimento di due punti, decide di scegliere una delle due. Il Comune di Perugia non ha mai dato una risposta positiva a questo, l'ANAS non ha mai approfondito il problema.

Fu stanziata una somma da parte dell'ANAS, come diceva Dottorini, circa 300 milioni di euro, ma anche questa fu alla fine accantonata; insomma, adesso è meglio non entrare in quell'argomento perché si rischia la Magistratura. Ricorderete, però, tutta la storia di chi doveva fare il progetto, il fatto che la Fondazione Cassa di Risparmio regalò il progetto perché lo potesse fare una nota azienda di Perugia, il concorrente fece causa, vinse e saltò tutto per aria, e con esso, anche tutta la politica della Lorenzetti, fondamentalmente. È inutile che ce lo nascondiamo: noi oggi siamo caudatari di una serie di scelte politiche fatte in quell'epoca dalla Presidente, che si rivelarono sbagliate allora e tragiche in questo momento, ed è tragico e risibile che noi si voglia salire su un pullman che ormai è andato fuori strada. Comunque, Assessore Rometti, faccia come crede.

Ma veniamo al centro del ragionamento. Il costo: 10 miliardi di euro, metà lo Stato e metà il privato. In questo caso Bonsignore dice: no, signori, ci metto tutto io. Mamma mia! Lo Stato mi dà un vantaggio fiscale; no, mi dà due cose, veramente. Questo potrà



non interessare alla Giunta regionale, però esiste il problema. La prima questione che chiede è cinquant'anni di concessione. Ma sapete cosa significa cinquant'anni di concessione? Significa regalare l'autostrada alla famiglia Bonsignore, in disprezzo di tutte le norme europee che dicono che le concessioni, essendo gare, devono essere assoggettate a delle regole che permettano la realizzazione, poi, e la competizione sulla gara. Se io, attraverso una gara pubblica, affido una concessione cinquantennale, vi rendete conto? Questo significa che noi oggi ragioneremmo di una concessione che è stata data per un'opera stradale dal Governo luogotenenziale degli alleati nel 1945. Vi rendete conto di come stanno le cose, di che cosa stiamo parlando?

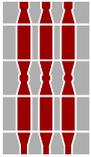
Allora, lui chiede e ottiene questa prima cosa. La seconda cosa che chiede e ottiene è che per tutto questo periodo, anzi, per la metà, per venticinque anni di questo periodo venga esentato dal pagamento di determinate imposte. Adesso voi ci potete credere o no, ma i calcoli dicono – contrariamente a quello che c'è scritto o che si dice ci sia scritto nella delibera CIPE – che lo Stato in questo modo erogherebbe o, diciamo così, come dice Lupi, fa a meno di incassare un quantitativo di tasse pari a 10 miliardi di euro. 10, esattamente il costo dell'autostrada.

Naturalmente, siccome nel frattempo il costo dell'autostrada sarà lievitato negli anni, alla fine l'autostrada costerà 20 miliardi di euro, Bonsignore ne metterà 10 e 10 miliardi li metterà lo Stato, e quei 10 miliardi di Bonsignore torneranno con il pedaggio. Allora adesso veniamo al sodo della questione: bisogna incassare 10 miliardi col pedaggio. All'epoca della precedente stima, quando bisognava incassarne solo 5 miliardi, si sapeva che ci sarebbe voluto un pedaggiamento pari ad almeno 30.000 veicoli, un complesso di attività pari a 30.000 veicoli, contro, mi pare, gli attuali 12-13.000 veicoli. Adesso, se io faccio il calcolo e dico per 5 milioni ce ne vogliono 30.000, per 10 milioni – facciamo una stima – ce ne vogliono almeno 50.000, quindi noi dovremmo riuscire a portare su questa infrastruttura, dai 13.000 utenti attuali, ai 50.000 utenti.

Forse non sapete che in un'infrastruttura autostradale il traffico veicolare si divide in traffico pesante e traffico leggero in quantità circa 40-60, quindi il traffico pesante è il 40 per cento e il traffico leggero è il 60 per cento. Se allora si esenta dal pedaggio il traffico leggero, perché, insomma, diciamocelo francamente, se io esento gli umbri, poi non posso non esentare i romagnoli, e poi non posso non esentare i veneti nella parte 55, in sostanza nessuno paga il pedaggio, no? E' così. Lo pagano solo i camion, che da soli dovrebbero raggiungere i 50.000 passaggi, contro gli attuali 4.500.

(Intervento fuori microfono del Consigliere Chiacchieroni: Lasciamola così, che è meglio)

Oh, la voce della saggezza! Con metà del costo attuale, e quindi con una dimensione di spesa assolutamente raggiungibile, si potrebbe ottenere, in un periodo di tempo pari alla metà di quello previsto da Bonsignore, la messa in sicurezza della E45, il che significa fare almeno la corsia di emergenza e realizzare alcune infrastrutture, alcune opere d'arte, diciamo così, di cui ha parlato Dottorini, così come Cirignoni, che sono incredibilmente ridotte male e in uno stato di abbandono totale, che non si potrà mai pensare di poterle lasciare come sono. Ma con questi due interventi si otterrà il



risultato di avere la messa in sicurezza in tempi brevi per una superstrada che rimarrà senza pedaggio.

Se invece noi scegliamo quest'altra strada, che cosa succede? Succede che l'opera si avvia e dopo un po', siccome colui il quale ha fatto la richiesta si rende conto della impossibilità di sostenerla, allora c'è un rallentamento.

PRESIDENTE. Consigliere, la invito a concludere.

Paolo BRUTTI (*Italia dei Valori – Lista Di Pietro*).

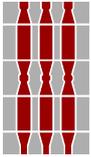
Dal rallentamento, poi, c'è la richiesta di ulteriori interventi. Se voi andate a vedere nel nord Italia – e termino – la BreBeMi, cioè la Brescia-Bergamo-Milano, che anch'essa cammina in mezzo a due autostrade, come la nostra, che camminerebbe tra l'autostrada del Sole e l'autostrada Adriatica, anche per quella furono fatte offerte iniziali, da parte della Società Autostrade, per avere la concessione talmente basse e sventanti, il costo, che l'opera è ancora messa per aria, e sono stati fatti aggiornamenti di quel progetto, aggiornamenti dei costi e aggiornamenti degli interventi pubblici pari al 100 per cento del costo dell'opera. Dobbiamo non vederle queste cose, o far finta di non vederle?

Allora, detto tutto questo, io credo che la mozione del Consigliere Dottorini sia quella che è, meglio interpreta questa fase; che la mozione del Consigliere Locchi debba essere respinta, soprattutto se dovesse passare questo incredibile emendamento che loro presenteranno e di cui discuteranno, dove, con un recupero di astuzia alla Lorenzetti, viene stabilito che si fa tutto in questa autostrada, ma non si fa il "nodo di Perugia", perché finalmente ci si rende conto che il "nodo di Perugia" così come è concepito non può rientrare dentro questo progetto. Se passa questa cosa noi faremo solo un piacere a Bonsignore e non faremo un piacere a nessuno, tantomeno agli abitanti, a coloro che usano l'infrastruttura del "nodo di Perugia". Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. Ha chiesto di intervenire il collega Goracci; ne ha facoltà.

Orfeo GORACCI (*Presidente gruppo consiliare Misto - Partito Comunista Umbro*).

Grazie, Presidente. Non capita spesso, almeno in questi quasi quattro anni non è capitato spesso di avere quattro mozioni sullo stesso argomento. Vorrei sottolineare questo aspetto: non c'è dubbio, la E45 è la madre, la spina dorsale della viabilità umbra, le sue problematiche le conosciamo, però vorrei ricordare, come proveniente da un territorio che una strada come la E45 se la sogna, comunque quattro corsie, e aggiungo che, molto modestamente, allora eravamo nello stesso Gruppo con lei, signor Presidente, presentammo una mozione riguardante altro aspetto della viabilità, per quanto mi riguarda importante, quello delle ferrovie, su un'ipotesi che ha fatto e che fa discutere, ma in tre anni non se n'è mai discusso e non c'è stata, non c'è e non ci sarà volontà comunque di affrontare qualcuno dei nodi che dovrebbero



dare l'idea anche di un diverso sviluppo della nostra Regione, perché io sono contrario all'ipotesi della trasformazione in autostrada non solo per i pedaggi, e ci tornerò fra un po', ma perché credo che l'idea che ho, che penso in diversi abbiamo della nostra Regione, non possa ipotizzare di avere circa 140 chilometri di percorso, che ne fanno appunto la spina dorsale, da San Giustino verso comunque Otricoli, sotto Narni, l'idea che ci passino (io mi accontento della metà di quelle che ha detto il collega Brutti) 25-30.000 auto al giorno; se avessimo la possibilità di stare in alto, a due o tremila metri di altezza, ci si renderebbe conto che il "cuore verde d'Italia" è spaccato da una continua e costante presenza di mezzi, che certamente non ne esaltano questo aspetto di integrità, di bellezza, di amenità, di qualità di vita, e non per essere bucolici, ma perché da come è stata presentata e da come è stato detto brillantemente da alcuni Colleghi che mi hanno preceduto, poi, alla fine della giostra, chi ci guadagna sono alcuni imprenditori, qualcuno, Cirignoni ha fatto riferimento anche a soggetti umbri probabilmente molto interessati, dico i cementieri, tanto per intenderci e capirci. E i benefici per il popolo umbro quali sarebbero? Ne vorrei capire alcuni. Perché forse le città più baricentriche potrebbero avere una maggiore attenzione, una maggiore facilità anche di movimentazione di merce e non solo. Ma pensate, ero partito da questo, non a caso, l'Umbria non è soltanto l'asse della spina dorsale della E45, sono anche decine e decine di migliaia di persone che vivono a quaranta, cinquanta chilometri, addirittura per queste arriva anche la beffa dell'ipotetico pedaggio. Io, visto che scuole alberghiere qui non ne vengono date, sanità, la prevalenza c'è nelle città un po' più importanti, al di là del capoluogo, se io da Gubbio devo andare a Città di Castello, all'ospedale, mi dovrò beccare 25-30 chilometri di pedaggio. Danno e beffa.

Però voglio sottolineare, finora nessuno lo ha fatto, che c'è un dato politico, che io nel mio essere il trentunesimo di questo Consiglio, appartenente quasi al "caro estinto", c'è una sintonia tra Gruppi politici che ricopiano il dato nazionale, e che forse vedremo anche fra un'ora su un altro argomento – tutto si lega, tutto si cementa –, che deve far riflettere: centrodestra e centrosinistra, che apparentemente litigano su molto, ma se penso che "Don Matteo", non quello tolto a Gubbio, ma Matteo Renzi, è riuscito a ridare insieme verginità e nobiltà politica a Berlusconi, tutto il resto poi non solo è una conseguenza, è quasi uno "zuccherino". Di questo si deve tener conto perché comunque le scelte poi, negli anni, si pagano, e si pagano a caro prezzo, perché ipotizzare che il tal signore che è stato richiamato prima, che si è offerto come realizzatore di quest'opera, non la faccia in maniera interessata (e io aggiungo speculativa) è un prenderci in giro tra di noi.

Vedo, nel testo della mozione presentata dai Consiglieri Locchi e Smacchi, tra l'altro testo sul quale avrei chiesto, eventualmente, di poter scindere una parte del mio voto, perché comunque richiama un problema di una parte territoriale che forse conosco un po' meglio, ma è stata anche questa mutata, perché con la proposta di emendamento che viene fatta si passa quello che era sull'impegno, per quanto conta l'impegno in una mozione, evidentemente, comunque è stato retrocesso dall'impegno – e parlo



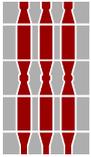
della Perugia-Ancona – sul dispositivo di descrizione e di conoscenza. Quindi proprio un'idea che è quella che dobbiamo pensare a sistemare e avere attenzione, diciamo così, verso proposte di soggetti che non si sono mai curati degli interessi delle comunità, delle Istituzioni, ma hanno pensato e pensano solo al loro, evidentemente. Io credo che la cosa più normale, oserei dire quasi banale, è quella che occorrerebbe fare degli interventi di straordinaria manutenzione, di adeguamento per quanto riguarda la sicurezza, in alcuni punti in particolare, e finito. L'idea di prevedere 10 – quelle cifre da finanziaria – miliardi per interventi su un'opera come questa, adesso, se poi nei richiami storici si ricordava che era stata pensata per l'Asse Berlino-Roma, viviamo un altro tempo, adesso a Berlino ci si va con due ore di aereo, forse dovremmo lavorare di più perché magari l'aeroporto di San Francesco, oltre ad dovrebbe essere collegato con un adeguato sviluppo ferroviario che lo renda più fulcro, sarebbe bene avere anche voli che portino in un Paese importante come quello della Germania, cui ironicamente facevo riferimento.

Quando si parla poi di pedaggio, allora, io credo che abbiano ragione, e lo dico al collega Nevi, del quale, lo sa, apprezzo sempre quantomeno la coerenza, oltre che la capacità di approfondimento sugli argomenti, però, oggettivamente, vedo molto difficile, o poco praticabile, l'idea che non paghino quelli di una Regione, proprio a livello di gestione, organizzativamente. Ci sono alcune esperienze in altri Paesi, però non è che non pagano, eventualmente ci sono le forme per il contenimento, che è già un'altra cosa, perché un conto è andare adesso da Gubbio a Città di Castello con i 25-30 chilometri di E45, un conto sarà, anche ammesso che ci siano tessere particolari, caselli con uscite precipue per chi risiede in quei determinati territori, ma comunque si pagherà, ed è accettabile questo? E' possibile che nella nostra Regione si possa fare ciò? E' evidente, poi, che quando si è di fronte a "o bevi o affoghi", anch'io dico, se tanto se verrà realizzata, io non ci sarò più, auguro a tutti voi di esserci, perché per quelli che sono i tempi in Italia, insomma, trenta o quarant'anni ci si possono mettere tutti, la biologia ha dei limiti...

(Intervento fuori microfono del Consigliere Lignani Marchesani: Ci potresti essere ancora)

Magari, ne parleremo fra quarant'anni. Era questo che dicevo, il Collega era distratto, era proprio questo che stavo dicendo, e richiamavo il fatto che quando si intraprende un'azione forte come questa, oggettivamente c'è il rischio che non fai quello che servirebbe sul Verghereto, in alcuni punti della piana umbra, e vai ad ipotizzare un qualcosa che quando arriverà, come? Perché poi i benefattori, se non riscontrano subito che, se mettono 10, nel giro di subito, sostanzialmente, vogliono vedere 11, si bloccano; questo da che mondo è mondo è avvenuto, avviene e avverrà.

Io invito i Colleghi a rifletterci sopra, e questa Regione, Assessore Rometti, che dà sempre pareri quando vengono chiesti a livello di CIPE, di Ministero, io ho sul gozzo ancora quella del gasdotto, anche se poi l'abbiamo un po' calmata e rivisitata, ma coinvolgiamo in primo luogo questa Assemblea, ed è la prima volta che se ne parla in questo mandato, siamo al quarto anno, il 27 marzo sono quattro anni che siamo stati eletti in Consiglio regionale, e almeno un po' di cautela quando si danno degli assenti



senza averne fatti adeguati approfondimenti e, so che molti non sono d'accordo su questo, che comunque i soggetti istituzionali hanno il ruolo, il dovere, onere ed onore di decidere, però devo capire se le comunità, le realtà territoriali, sia dal fronte istituzionale, sia, come sempre più dicono le normative, un po' meno nazionali, ma soprattutto europee, anche del coinvolgimento dei cittadini che sono portatori d'interesse, perché ci vivono per esempio, debbano essere tenute in considerazione e magari aprire confronti seri con loro.

Chiudo dicendo che non ho difficoltà ad affermare, seppur in diverse circostanze magari non mi ci trovo in totale sintonia, che la mozione presentata dal collega Dottorini è certamente quella che più e meglio rappresenta anche il mio punto di vista rispetto a questo argomento. E vorrei sperare che non ci sia un ulteriore matrimonio di interesse economico sovra tutto da parte del centrodestra e del centrosinistra in quest'Aula, che poi rischia, magari, di ripetersi anche su un altro argomento, che guarda caso ha sempre, in maniera convergente, gli stessi protagonisti interessati a che arrivino, anche da quest'Aula, determinate risposte.

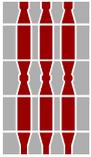
PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. Ha chiesto di intervenire il collega Lignani Marchesani; ne ha facoltà.

Giovanni Andrea LIGNANI MARCHESANI (*Fratelli d'Italia - Centrodestra Nazionale*).

Grazie, Presidente. Io vorrei tranquillizzare il collega Goracci, perché lei parla di convergenze; ora, le posizioni non sono così omogenee come lei crede e, per quanto concerne questo tema, io non ho difficoltà a dire che ho convergenze differenti da quelle dell'altro tema, assolutamente differenti, nel senso che mentre sulla disciplina dei rifiuti intravedo dei percorsi e delle responsabilità, per quanto concerne le infrastrutture credo che la strada possa essere una ed una sola, e la coerenza che io chiedo alle forze radicali del centrosinistra, la chiedo fino in fondo anche sulla sessione di bilancio che andremo a inaugurare in Aula da qui a una settimana.

So che lei è già su posizioni differenti, quindi non sto discutendo della sua coerenza, ma nel Documento Annuale di Programmazione ci sono delle paroline magiche, come se fossero, appunto, da un lato delle ammissioni di responsabilità, dall'altro qualcosa che può essere fatto *ex nunc*, come per invertire una rotta: si parla di discontinuità intelligente. La discontinuità intelligente significa che ognuno si deve prendere una parte di responsabilità e anche prendere atto di quali sono le criticità della politica in un contesto in cui la politica conta sempre di meno e altrove decidono per tutti noi. I Consigli regionali contano poco, i Parlamenti contano ancora di meno, se possibile, le Assemblee comunali hanno forse una "capacità interattiva" maggiore, perché sono più vicine in qualche modo alle comunità.

Ma per quanto riguarda questa questione della E45, userò le parole di una persona che sicuramente in questo momento non è nel mio cuore politico, perché sostiene l'attuale Governo Letta, ma userò le stesse parole che ha usato il Vice Premier Alfano quando parla delle preferenze e di Forza Italia: la E45 è diventata per i colleghi



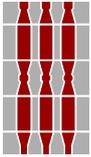
Dottorini, Goracci, forse anche per qualcun altro, non si adombrino i non citati, una questione teologica, perché questo è diventata. Non si tratta qui di fare ragionamenti di possibilità di sviluppo; ci si mette un no preventivo fine a se stesso. E allora inviterei, in questi pochi minuti, a riflettere su quello che è lo stato dell'arte, e lo stato dell'arte parla di grandi opere che difficilmente oggi possono essere fatte esclusivamente con il denaro pubblico, parliamo sempre e comunque di *project financing*, ne parliamo anche per le trasversali orizzontali dell'Umbria, per terminarle, e parliamo anche di un qualcosa, di un concetto di difficile spiegazione anche per gli addetti ai lavori, che parla appunto di "cattura di valore".

Il problema, è vero, collega Goracci, non ci sono benefattori, è evidente: chi mette del capitale privato per poter fare una grande opera vuole un ritorno. Però dobbiamo anche pensare questo ritorno per chi è: e solamente per il presunto (che non lo è) benefattore, o lo è anche per qualcun altro? Signori, l'avete letto, credo, il primo capitolo del Documento Annuale di Programmazione, che il Capogruppo Locchi ha definito una "trasparente assunzione di responsabilità" anche da parte di questa maggioranza: quello conferma uno stato dell'arte dell'impresa umbra e delle aziende artigiane al limite del comatoso, nonostante si cerchi di arrampicarsi sugli specchi dicendo "però l'*export* funziona", qualche altro parametro. Quindi la fame di infrastruttura è la prima cosa che le associazioni di categoria stanno chiedendo, se qualcuno si siede ai tavoli. Poi le associazioni di categoria hanno altre pecche: quella di arrabbiarsi e poi dire: non mi sta bene niente, però approvo, nel sedicente tavolo per lo sviluppo, i documenti. È una contraddizione in termini, ma probabilmente "terranno famiglia", che vi devo dire? Però questo è.

In realtà, provate a immaginare la possibilità di realizzazione. Io non credo, collega Goracci, che, se c'è una volontà politica, ci vogliano quarant'anni; io credo che ce ne vogliano, per fortuna, qualcuno in meno, e auspico di poterle vedere, anche perché vorrei campare altri quarant'anni, ma anche nella possibilità di poterle vedere senza aver bisogno, appunto, del bastone o della badante. Spero, appunto, di poterle vedere potendo ancora guidare da solo la mia modesta autovettura di trecentomila chilometri, perché questo è, alla faccia dei Consiglieri regionali che sono dei nababbi! Per poter viaggiare in sicurezza anche con macchine vetuste credo che ci voglia una manutenzione degna di questo nome, e la E45 attuale non è degna di questo nome, ha una manutenzione che è a livello di mulattiera, non solo nel tratto storicamente atavico dei passi romagnoli, ma anche nello stesso tratto umbro; non si sa per quale motivo il tratto toscano da San Sepolcro a poco prima di Verghereto, invece, è messo un po' meglio, non ho capito perché, forse la Toscana avrà qualche risorsa in più da poter...

(Intervento fuori microfono dell'Assessore Rometti)

Qualcosina meglio. E comunque, Assessore Rometti, ci sono delle voci di spesa differenti perché la differenza del tratto di manutenzione si percepisce passando da una Regione all'altra.



Io dirò di più: in questo momento le nostre imprese hanno la necessità non solo di avere la certezza della realizzazione, ma con quella certezza possono innescare un meccanismo per cui, magari, invece di dire “chiudo”, provo a tirare avanti, perché forse il domani sarà meno peggio dell’oggi. C’è anche una questione di natura psicologica di dare certezze sulla realizzazione di queste grandi opere, e allora provate ad immaginare, perché, collega Dottorini, continuare a dire “voglio una E45, non un’autostrada, ma messa in sicurezza”, perdonami, è una contraddizione in termini.

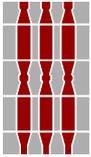
(Intervento fuori microfono del Consigliere Dottorini: Lo ha spiegato adesso lui)

L’ha spiegata lui, ma l’ha spiegata male, perché l’ho sentito. I soldi chi li mette, chi ce li ha, se non qualche privato che vuole avere una cattura... Non è solamente una questione di ampliamento delle carreggiate e quant’altro, e ve lo dice uno che, anche se ha posizioni “di destra” sulle questioni infrastrutturali, non ce le ha (io penso sempre di averle sempre di destra) “di destra” su altre questioni come il consumo del territorio, come la cementificazione selvaggia, come il riferimento alla grande distribuzione. Non ce le ha, ha altre convinzioni. Allora proviamo a immaginarci: io non credo che in un contesto extra umbro noi avremo un appesantimento ambientale con una E45 fatta autostrada, anzi, io credo che probabilmente molto traffico pesante sottoposto a pedaggio andrà da un’altra parte, e quindi credo che la sostenibilità ambientale della nostra Regione ne possa assolutamente giovare.

(Intervento fuori microfono del Consigliere Dottorini)

Io non mi nascondo dietro a un dito. Io non credo – lo dico con molta sincerità – alle finzioni che si dicono, è qui mi distingo, di dire che gli umbri non pagheranno il pedaggio grazie al sistema alla francese, grazie a telepass avveniristici, che costerebbe tantissimo anche mettere le ricerche e le distinzioni delle targhe e quant’altro. Io credo, invece, che un’Umbria che riparte, che riparte dal punto di vista imprenditoriale, che ci fa uscire da un aumento del tasso di disoccupazione (l’aumento, non il tasso) a tre cifre, perché di questo parliamo, possa anche permettersi un pedaggio, se si riparte, perché la discontinuità intelligente, cari signori, non è solamente lo sciacquarsi la bocca con belle parole; è avere il coraggio anche di scelte poco popolari per vedere il risultato finale, non il risultato nell’immediato. E allora da questo punto di vista, certo, non un pedaggio indiscriminato, come fanno queste Società Autostrade, che ogni anno al primo di gennaio ti sottopongono a un salasso; non alla francese, che è un’altra buffonata. Credo che “alla svizzera”, visto che qui ci piace citare tanti Paesi, cioè mettere un bollino a basso costo per gli umbri, che così danno il loro piccolo contributo, possa essere sostenibile in una Regione che dà certezze di rilancio, perché su questo dobbiamo giocare, su questo dobbiamo investire e provare. Lo sappiamo che non ci sono benefattori.

In un’autostrada che permetterà ad aziende di sopravvivere, ad aziende di essere competitive, ad aziende di non fare come l’Electrolux, di fare queste porcherie, perché l’Italia ha questo rischio, che vogliono un’Italia da terzo mondo, i poteri forti vogliono



un'Italia con le mulattiere al posto delle strade di grande comunicazione, vogliono un'Italia in cui c'è solo una percentuale di ricchi, ieri la statistica: un 10 per cento degli italiani possiede il 46 per cento della ricchezza, e questo dato è tendenzialmente destinato a diminuire quel 10 per cento e ad aumentare quel 46 per cento, cioè è una piramide sociale più prossima al terzo che al primo mondo, con una classe media che va a quel paese. E allora su questo noi dobbiamo investire, su questo noi dobbiamo provare a invertire la rotta, anche con questioni che possono non essere popolari, come un'autostrada che, sì, prevedrà forse dei sacrifici, potrà prevederli, ma in qualche modo potrà dare una sostenibilità ambientale maggiore, grande ossigeno alle nostre imprese, ripeto, perché c'è ancora una voglia di lottare della piccola e media impresa umbra, riusciamo ancora a toccarlo con mano, solo con la certezza non di avere l'infrastruttura, ma con la certezza che questa infrastruttura si potrà fare, perché altrimenti non reggono.

Ma girate un attimo per l'Italia cari Colleghi, lo vedete vicino ai grandi nodi autostradali ancora che sviluppo di aziende e di imprese c'è, nonostante tutto, nonostante la crisi? Perché, è evidente, a parità di condizioni ci sono costi più sostenibili, meno difficoltà di poter arrivare alla destinazione finale perché, permettetemi, si parla di "agenda digitale", ma alla fine il *made in Umbria* deve viaggiare, non basta viaggiare con la questione della digitalizzazione, c'è sempre un trasporto fisico delle merci, degli uomini e delle competenze, e su questo noi dobbiamo in qualche modo investire.

Concludo, quindi, annunciando il voto favorevole, mentre ho parlato a titolo personale nello sviluppo, ovviamente, del ragionamento, posso invece parlare a titolo generale, per quanto riguarda il mio Gruppo, nell'annunciare voto favorevole alle mozioni che vanno nella direzione della costruzione e della possibilità di fare l'autostrada E45 e voto contrario alle altre.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Lignani Marchesani. Ha chiesto di intervenire il Consigliere Locchi; ne ha facoltà.

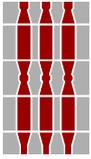
Proporrei che, durante l'intervento del Consigliere, si concludesse la possibilità di iscriversi al dibattito. Al momento, oltre a Locchi, ho iscritto il Consigliere Mantovani e la Consigliera Monacelli.

Prego, Consigliere Locchi.

Renato LOCCHI (*Presidente gruppo consiliare Partito Democratico*).

Grazie. Mi limiterò a parlare della E45, in un intervento grigio perché, rifuggendo dalla dietrologia, non può che essere pragmatico e grigio.

Devo dire, la sollecitazione a presentare questa mozione ci è venuta dalle dichiarazioni del Sottosegretario Girlanda, quindi non da una particolare presa di posizione della Giunta regionale, che circa due mesi fa, all'esito di una decisione del CIPE, in un intervento usò per tre volte l'aggettivo "storico", che, come tutti noi sappiamo, usato così, a piè sospinto, rischia di perdere ogni credibilità come



rivoluzione dei costumi sessuali, dei trasporti, della moda, e alla fine coloro che hanno fatto le rivoluzioni nelle diverse parti del mondo dovrebbero sentirsi, credo io, parte lesa e offesa. L'aggettivo "storico" era così ridondante che ha consigliato al collega Smacchi e al sottoscritto di porre alcuni punti, che in modo sintetico riepilogo, facendo un intervento breve e anche come dichiarazione di voto.

Noi rimaniamo sulla posizione assunta da questo Consiglio regionale nel 2009. Io non c'ero, Smacchi nemmeno, però, avendo un qualche senso delle Istituzioni, riteniamo che la peggiore politica sia disattendere le decisioni prese frequentemente, perché questa è l'anticamera per non fare nulla.

Secondo: dalle dichiarazioni del Sottosegretario non risultavano neanche menzionate, citate, alcune questioni che invece noi riteniamo di grande importanza. La prima e la più semplice, su cui del resto già si è espressa quest'Aula, è quella del famoso pedaggiamento. Sicuramente lo dovremo vedere, lo dovrà vedere la Giunta regionale, se si dovesse arrivare a una più puntuale presa di contatto sul piano industriale, però per ora è sufficiente dire che sul pedaggiamento è necessario che gli umbri siano esentati. Si dice: ma lo dovrebbero fare tutti. Non è così, perché vi sono Regioni che hanno tre autostrade, Regioni lambite dall'autostrada; la E45 invece, come abbiamo detto e come tutti sappiamo, è la spina dorsale, oltre ad essere l'unica, se verrà mai, autostrada, quindi non è la stessa cosa rispetto a Emilia Romagna, Veneto. È una sua tipicità.

(Intervento fuori microfono del Consigliere Brutti: Ravenna...)

Nelle dichiarazioni non si cita mai il "nodo di Perugia"; ora il "nodo di Perugia" è questione fondamentale connessa all'eventuale trasformazione della E45. Se rientra nel progetto di trasformazione, lo farà il soggetto attuatore, va bene; altrimenti, certamente se ne deve fare carico lo Stato nazionale, perché sarebbe una questione buffa avere una qualche recuperata velocità fino a Deruta, poi ingorgarsi e recuperare agio e velocità da Lidarno in su. Francamente diventa, non sono un ingegnere dei trasporti, ma a occhio mi pare che la questione non possa essere considerata. E per "nodo di Perugia" certamente si intende il progetto che il Comune avanzò, chiese alla Regione di produrre, perché altrimenti, senza alcun minimo progetto, non si va a Roma, se non a pietre senza alcun successo ulteriore a quello che già si è registrato. E, devo dire, quello che si chiama "nodo di Perugia" viene inserito nella programmazione nazionale con lo *status*, appunto, di questione nazionale nel Piano che redasse, a cavallo del duemila, mi pare, il Ministro dei Trasporti, all'epoca, Bersani.

Nella mozione si ricorda anche che, nel mentre la Regione, ovviamente, dovrà tenere un rapporto con il Governo nazionale, ci potrebbe essere il rischio che, appunto, Brutti addirittura paventa anche l'inizio dei lavori, ma prima dell'inizio deve essere chiarito anche il quadro manutentivo della E45, perché i lavori non saranno dei cinque anni richiamati da Girlanda, e l'idea che si possa posticipare o rinviare perché in attesa di, che non saranno i cinque anni, nel frattempo possa degradare anche quel minimo di manutenzione che la E45 vede oggi, questo non vale solo per la E45, vale



sempre in tutte quelle realtà in cui c'è un processo di trasformazione in itinere o addirittura imminente, non iniziato ancora, e nel frattempo si rinviando sostanziose opere di intervento.

Per cui non pensavo che la nostra mozione scatenasse discorsi più generali, perché nel mentre riconferma le scelte fatte nel 2009, nel mentre sollecita, invita di nuovo la Giunta regionale ad essere anche più attenta rispetto a quello che si è visto, probabilmente che risiede, che può risiedere, non vorrei fare neanche processi alle intenzioni, io, nella sensibilità del Sottosegretario che in questa parte, tra l'altro, in questa vicenda, in questo passaggio ha anche un ruolo così importante.

Quindi, diciamo, è una mozione di messa a punto. Per questi motivi noi votiamo, mi auguro, la nostra, votiamo quella del centrodestra, votiamo contro quella presentata da Dottorini e Cirignoni.

PRESIDENTE. Ha chiesto di intervenire il Consigliere Mantovani; ne ha facoltà.

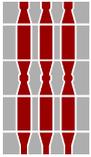
Massimo MANTOVANI (*Presidente gruppo consiliare Nuovo Centrodestra*).

Grazie, signor Presidente. Colleghi Consiglieri, io ribadirò quanto detto nel Consiglio regionale che ricordava il collega Locchi, avvenuto nella precedente legislatura, magari con qualche aggiunta riferita al momento che stiamo vivendo.

Nel Consiglio regionale della passata legislatura, quando l'Umbria aderì alla cosiddetta "legge Obiettivo" che il Governo aveva varato, si parlò di modello di sviluppo, e quindi noi dovevamo, dobbiamo decidere qual è il modello di sviluppo della nostra Regione, in un momento in cui la crisi sta notevolmente cambiando in peggio l'impianto socioeconomico, produttivo della nostra Regione, e credo quindi che ci siano molti motivi in più per andare verso la direzione che allora ottenne il maggior numero dei voti in questo Consiglio regionale.

E' chiaro che il modello aeroporto-autostrada-modifica della viabilità ferroviaria, immettendo quindi l'alta velocità, nonché il collegamento diretto con la Foligno-Falconara, è un modello imprescindibile per quanto riguarda il futuro di questi territori, si chiamassero ancora "Umbria" o in altra maniera. Se non si capisce che affidiamo anche e soprattutto alle infrastrutture il compito di toglierci fuori dall'isolamento dell'isola felice, noi a questa Umbria, a questi territori non siamo in grado di garantire nulla per il futuro, non solo in termini di sviluppo del turismo, ma anche in termini di possibilità di avere investimenti, investimenti in Umbria che non stanno, ovviamente, arrivando, anche per quanto riguarda la nostra logistica, cioè come siamo messi dal punto di vista dei collegamenti.

Quindi noi non stiamo parlando di una cosa secondaria perché, da che mondo è mondo, laddove passano le vie di comunicazione, sia esse in senso fisico o sia esse in senso etereo, per dire, affidandoci all'etere, con i significati evidentemente di qualcosa di molto aleatorio, allora noi non stiamo facendo il bene della nostra Regione, se non capiamo questo. D'altra parte, ripetendo quello che è stato detto dai Colleghi, e quindi anche da parte nostra ci sarà il voto favorevole alle mozioni che vanno in



questa direzione, d'altra parte la E45 già c'è; sono state richiamate le difficoltà di carattere economico e tecnico per quanto riguarda la manutenzione, ma io dirò di più: se realizzando l'autostrada qualche viadotto non viene consolidato, con la penuria di risorse pubbliche va a finire che la E45 la chiudiamo.

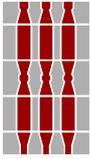
Non solo. Oggi, non solo da oggi, la E45 è una strada, soprattutto in alcuni orari, camionabile, perché è evidente che la mancanza di pagamento fa sì che molto del traffico pesante venga dirottato verso la E45, anziché sull'autostrada del Sole, nei collegamenti nord-sud; ma poi con la realizzazione, evidentemente, della E76 e della E77 possiamo parlare di collegamenti orizzontali. Ora, mi pare abbastanza evidente che con la realizzazione dell'Autostrada probabilmente nella E45 viaggerà qualche automobile in più, ma qualche autotreno in meno. E' stato già detto anche questo. E quindi puntare su un sistema autostrada-aeroporto-alta velocità io credo che sia la cosa più assennata che noi dovremmo fare.

Per quanto riguarda l'aeroporto, mi perdoni il collega Goracci, un ricordo che io voglio portare, quando nella legislatura '95-2000 si discusse dell'aeroporto, che ancora era in stato... diciamo una "Cenerentola", io ricordo che un certo Gruppo, quello di Rifondazione Comunista, disse che prima dell'aeroporto bisognava pensare alla Ferrovia Centrale Umbra. Io sono contento di aver sentito oggi dal collega Goracci sottolineare l'importanza dell'aeroporto, che evidentemente va potenziato.

(Intervento fuori microfono del Consigliere Goracci: Sono sempre stato un anomalo, lo sa)

Però, voglio dire, con il tempo arriva anche un po' di saggezza, perché se c'è qualcosa che oggi dovremo porre all'attenzione del Governo, del territorio e della spesa pubblica, è che alcuni tratti della Ferrovia Centrale Umbra hanno un senso o no, visto che tutte le analisi ci dicono che il trasporto su ferro costa tre volte quello su gomma; e, nota: io mi chiedo, con tutti i soldi che la Regione ha dato e dovrà dare a Umbria Mobilità per le note vicende, quanti voli avremmo potuto mettere a base, quindi con base aerea a Sant'Egidio, per incrementare il traffico aereo, non certo per una questione di narcisismo regionale o di orgoglio, come dir si voglia, ma per dare una spinta concreta, se non altro, al secondo motore che la programmazione regionale si è data per questa legislatura e, presuppongo, anche per la prossima.

Quindi un'opera che ci aiuta anche a porre rimedio ad altri errori che sono stati fatti, perché il collega Locchi richiamava il problema del "nodo di Perugia", che è un nodo essenziale e che, naturalmente, potrebbe vedere, vedrà la sua risoluzione nell'ambito di questa realizzazione. Naturalmente, pone anche rimedio al colossale errore del Minimetro che è stato fatto a suo tempo, che sappiamo quanto costa e quanto costerà, non solo in termini di conto economico quanto all'uso, ma per quello che significherà la manutenzione, anche se, evidentemente, ci dovremo porre il problema poi questo Minimetro che fine farà, non per la realizzazione ma, come ho già detto altre volte, per la collocazione, che è una collocazione sbagliata, perché bisognava porlo laddove arrivano al capoluogo regionale il 75 per cento degli automezzi rispetto al totale.



Quindi io credo che un'impostazione seria per il nostro futuro non possa che prevedere anche questo tipo di infrastrutture rispetto allo sviluppo di infrastrutture di tipo telematico che, ovviamente, con troppa fatica stanno andando avanti.

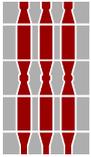
E' evidente che per quanto riguarda la questione del pedaggio si apre un problema. Innanzitutto voglio ricordare che, a suo tempo, il Ministero dell'epoca garantì che da questo punto di vista l'onere a carico dei cittadini umbri sarebbe stato estremamente limitato, molto, molto limitato. Naturalmente, è un discorso da affrontare e credo che la Giunta, ma anche ciascuno di noi, attraverso ovviamente i propri canali, dovrà porre sul piatto delle questioni, perché è un argomento assolutamente di carattere principale. E' anche vero che il problema potrebbe essere in parte attenuato qualora, proprio per quanto riguarda il servizio pubblico, ci fossero dei miglioramenti sia dal punto di vista dei tempi di percorrenza, sia dal punto di vista delle tariffe, perché probabilmente ancora – ma questo è un uso che ricomprende anche il sottoscritto – non utilizziamo il servizio pubblico così come potremmo fare alcune volte. E quindi anche questo elemento, ovviamente rendendo il servizio pubblico più efficiente e, naturalmente, meno costoso, probabilmente riusciremo anche a pensare a un'Umbria che da un certo punto di vista potrebbe usare di meno l'automobile e utilizzare il servizio pubblico e, dall'altro, comunque puntare a quegli elementi strategici che abbiamo detto, che ho detto: aeroporto, autostrada, alta velocità. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Mantovani. Ha chiesto di intervenire la Consiglieria Monacelli. Dopo di lei, per l'ultimo intervento, il Consigliere Valentino; concluderà l'Assessore Rometti.

Prego, Consiglieria.

Sandra MONACELLI (*Portavoce dell'opposizione e Presidente gruppo consiliare Casini – Unione di Centro*).

L'Umbria e la sua crisi economica non può a cuor leggero e con qualche azzardata convinzione radicale, fatta di molti pregiudizi e altrettante retrologie, magari sospetti di intrighi o di convenienze, continuare a dire sempre di no. C'è una sorta di atavico ritardo, purtroppo, per ciò che riguarda le questioni infrastrutturali, di cui questo Consiglio spesso si è occupato, ma anche le questioni intimamente legate con il problema della crisi economica, ogni giorno abbondantemente ne abbiamo notizia o ne veniamo in maniera più o meno diretta a conoscenza, non possono prendere sotto gamba o non considerare che qui si parla di un progetto che, valutato complessivamente nel suo investimento, è stimato per 9 miliardi di euro, per cui dire in maniera eccessivamente affrettata che quell'opera rappresenterebbe il male perché dietro c'è qualcuno che ci specula o perché, invece di fare un investimento di siffatta natura, è meglio puntare sui soldi verso la realizzazione, per esempio, del tracciato ferroviario, di cui in questo momento non si parla più, attiene ancora una volta alla sfera di quell'argomentare tipico della cultura del benaltrismo, cioè non facciamo questa cosa perché ben altri potrebbero essere i problemi, ma di fatto sancendo e



impaludandoci sempre di più in una sorta di stantia inadeguatezza nel risolvere i problemi.

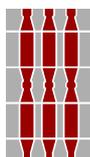
Ad oggi noi abbiamo una situazione che di fatto ci dà la E45 come infrastruttura, la più importante, ma con una manutenzione che non è ulteriormente rinviabile: sistematicamente disagi segnalati, non tutti, come ricordava precedente anche il Consigliere Lignani, hanno la fortuna di avere macchine nuove, ma anche quelle nuove poi accusano i colpi della impraticabilità o di una situazione del manto stradale non sopportabile; per cui disagi, problemi e inconvenienti che vengono causati ai cittadini, questo è il rischio e le ripercussioni di avere a che fare con una rete stradale non adeguata e non sufficientemente idonea. Mettiamoci anche, accanto a questo, che l'apice dei problemi legati alla percorribilità sono caratterizzati dal "nodo di Perugia", la strozzatura nella quale siamo tutti più o meno imbottigliati per accedere la mattina, per recarci anche in questa sede o magari in altri Uffici del capoluogo di Regione.

La questione atavica delle altre problematiche connesse alle vie di comunicazione, veniva precedentemente ricordata la questione della Perugia-Ancona, rappresentano tutti problemi che sono da tanto, troppo tempo posti all'attenzione, sulla tabella di marcia della Pubblica Amministrazione, in modo particolare degli amministratori regionali, però, o per una ragione o per l'altra, non si riesce mai ad individuare la strada con la scritta "fine". Ed allora anche questa discussione di stamattina non può che non servire a definire in maniera chiara alcuni punti di sostenibilità e di convergenza, ed allora da parte nostra continuiamo a ripetere il sì a progetti di investimento, anche se, ovviamente, vanno affrontati e sostenuti non con una sorta di delega in bianco, ma con una verifica e un monitoraggio attento e puntuale circa i tempi, che non sono affatto secondari, proprio per non imbatterci sempre in questa spinosa, quasi dannazione che continua a perpetrarsi nella conclusione dei lavori, per esempio, della Perugia-Ancona, e le modalità della trasformazione in autostrada, evitando fino alla fine il pagamento del pedaggio per gli umbri, proprio perché questo ancora una volta si ricollega con quanto in precedenza evidenziato a proposito dell'Umbria e della sua crisi economica.

Al tempo stesso, ritengo che per tempo vada previsto, e questa può essere l'occasione adatta, quella che ha del resto ispirato anche la mozione di cui sono stata cofirmataria, legata alla proposta di organizzare per tempo una piattaforma, un'idea di uscite e di entrate, che rappresentano davvero un obiettivo strategico, proprio alla luce anche di quelle che possono essere le ripercussioni o gli investimenti, anche di carattere economico, che poi ruotano, per il sistema dei trasporti, attorno alle principali arterie e ai canali infrastrutturali.

Per queste ragioni annuncio il voto favorevole sia nei confronti della mozione firmata dai Consiglieri Locchi e Smacchi, che dell'altra mozione, di cui io stessa ero cofirmataria.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliera Monacelli.



Per l'ultimo intervento nella discussione generale, la parola al Consigliere Valentino; ne ha facoltà.

Rocco Antonio VALENTINO (*Forza Italia*).

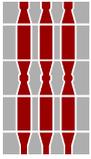
Grazie, Presidente. Io questa mattina in Aula ho sentito ed ascoltato molte parole, da qualche collega Consigliere molte parole demagogiche. Veramente, caro Consigliere Dottorini, io sono grato ai Governi Berlusconi, che in questi anni hanno lanciato la "legge Obiettivo", con la quale sono iniziate le grandi opere per l'Italia, e mi riferisco in particolar modo alla Salerno-Reggio Calabria. Io, siccome sono di umili origini calabresi, ogni tanto vado in Calabria: una volta impiegavo dieci ore, Salerno-Lamezia Terme, adesso impiego cinque ore, perché l'autostrada Salerno-Reggio Calabria è completamente rifatta, a sei corse. E ringrazio di cuore i Governi Berlusconi, che hanno varato questa legge.

Nello stesso tempo, poiché parliamo dell'Umbria, ed è una Regione che ci sta a cuore, così come tutte le sue città, tengo a sottolineare un aspetto: parliamo della E45, oggi è importante, e quando sento Dottorini che parla di Ferrovie dello Stato, l'Umbria sappiamo benissimo com'è trattata dalla Ferrovie dello Stato, perché spesso e volentieri per arrivare da Firenze a Perugia o da Roma a Perugia ci vogliono tre o quattro ore, quindi tengo a presupposto le cose che sto per dire. Stamattina, alle sette, ho letto con attenzione i giornali nazionali, e Il Giornale di Milano stamattina parla di un'opera importante fatta per l'Italia, che non è costata un euro ai cittadini italiani, un euro, e mi riferisco all'autostrada BreBeMi, che collega Brescia a Milano: lavori iniziati nel 2009, finiranno a giugno del 2014, gli operai stanno asfaltando gli ultimi 800 metri dell'autostrada. Non è un miracolo svizzero, cinese o tedesco, ma è bensì un miracolo italiano, perché io penso che non tutti gli imprenditori italiani siano disonesti; vi è una piccolissima parte di imprenditori italiani disonesti.

Io credo nell'imprenditoria italiana. L'Italia, da che mondo è mondo, è famosa per le sue iniziative e le sue fantasie, quindi quest'opera ha fatto lavorare tremila persone, non è costata un euro agli italiani, è tutta opera privata, il costo è di 1 miliardo e 300 milioni di euro, ha fatto lavorare tremila dipendenti e ci sarà un incremento del PIL di 389 milioni di euro all'anno, tutta finanziata da privati. Quindi non vedo questi privati disonesti, questi imprenditori disonesti.

E' bene dirci anche un'altra cosa, come sottolineato dai colleghi Lignani e Monacelli: stiamo parlando anche di crisi in Italia, non soltanto in Italia ma in tutto il mondo e, in particolare modo, in Europa; sento tantissimi Consiglieri regionali, tantissimi Deputati e Senatori che parlano di lavoro, però parliamo, parliamo e parliamo e non creiamo un posto di lavoro.

Questa è l'opportunità per rilanciare le imprese umbre, e non solo, ma per rilanciare l'economia umbra e quel che si voglia. Quando parliamo da Consiglieri regionali è bene avere un'idea dell'intera Regione, non fermarci soltanto ai localismi, non facciamo i Consiglieri comunali qui dentro. L'Umbria è tagliata fuori da tutte le vie di comunicazione, abbiamo soltanto le strade, e l'Italia, l'Italia intera, il proprio



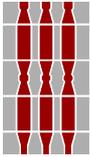
commercio e la propria economia italiana si basa su ruote di gomma, con gli autotreni e i camion che viaggiano dalla mattina alla sera creando un grosso traffico in tutta Italia, quindi la E45 è importantissima per l'Umbria. È talmente importante che dobbiamo parlare di infrastrutture, di ferrovie, strade e aeroporti. L'aeroporto, come sottolineato dal collega Mantovani, è arrivata l'ora che il Consiglio regionale e l'intera Regione si chieda cosa vogliamo fare dell'aeroporto Sant'Egidio; è un aeroporto internazionale, cerchiamo di ragionare in modo da portare i turisti in Umbria. E' inconcepibile pensare che il cosiddetto "turismo di chiesa" si fermi soltanto a Roma, per poi prendere i pullman per venire in Umbria. C'è un aeroporto, cerchiamo di sfruttarlo, unitamente alla rete ferroviaria.

Tengo a sottolineare all'Assessore Rometti che è giunta l'ora pure di far sì che qualche Frecciarossa si possa fermare anche in Umbria. E' arrivata l'ora, nel 2014, che qualche Frecciarossa si soffermi in Umbria.

L'Umbria è sempre stata una Regione isolata, ce lo dobbiamo dire apertamente, Assessore, non dobbiamo negare l'evidenza; è arrivato il momento buono, dopo anni in cui si parla di E45, di fare di quest'ultima un fiore all'occhiello per l'Umbria. Magari, Assessore, iniziassero i lavori domani mattina, magari iniziassero i lavori domani mattina, creando presupposti per rilanciare l'economia umbra. È arrivata l'ora, forse, di essere schietti e sinceri verso i nostri concittadini.

Se il collega Smacchi mi permette – cercherò anche di essere breve – un appunto, così come il collega Locchi, Presidente del Gruppo PD, quando si parla di "nodo di Perugia" bisogna stare molto attenti. Io ricordo le parole del Presidente Locchi quando era Sindaco di Perugia dieci anni fa, che venne in Consiglio comunale a dirci: finalmente abbiamo risolto il problema del "nodo di Perugia". Ma il "nodo di Perugia" in quelle condizioni l'avete voluto anche voi, carissimi Consiglieri, e qui non dobbiamo coprirci sotto una mano a dire che non sapevamo niente. Il "nodo di Perugia" è diventato cruciale dopo l'apertura dell'ipermercato di Collestrada; la variante di Madonna del Piano-Collestrada o Madonna del Piano-Pila è dovuta all'ipermercato di Collestrada, perché dobbiamo dirci tutte le cose come stanno. Quindi io non mi preoccuperei più di tanto del pedaggio dei cittadini umbri, se devono pagarlo; se poi i pedaggi sono sotto controllo pubblico, come è successo per l'autostrada Brescia-Milano, non ci trovo assolutamente nulla di strano, perché il controllo pubblico è essenziale. Io credo molto nel pubblico, collega Dottorini, appartengo a un partito di Forza Italia, ma non sono mai stato un liberale, provengo da un mondo completamente diverso dal partito a cui appartengo, sono calato molto nel sociale e per questo credo in molte cose che deve fare il pubblico. Ci mancherebbe altro! E i controlli pedonali devono essere sotto il controllo pubblico, sotto il controllo governativo.

Sono queste le cose che ci dobbiamo chiedere: se vogliamo rilanciare l'economia in Umbria, se vogliamo creare lavoro in Umbria e quello che vogliamo fare per l'Umbria, perché è finito il momento di fare "parole, parole, parole", ma è venuto il momento di fare i fatti, e penso che questo sia il momento essenziale per l'economia



umbra, per cercare di rilanciare l'economia, e speriamo che sia il volano anche della nostra Regione. Per questo motivo voterò a favore della mozione presentata dal Gruppo consiliare del PD e dal Gruppo consiliare del centrodestra. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Valentino. Ha chiesto di intervenire, a nome della Giunta regionale, l'Assessore Rometti. Prego, Assessore.

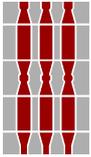
Silvano ROMETTI (*Assessore Tutela e valorizzazione ambiente, Prevenzione e protezione dall'inquinamento e smaltimento rifiuti, Rischio idraulico, pianificazione di bacino, ciclo idrico integrato, cave, miniere ed acque minerali, Energie alternative, Programmi per lo sviluppo sostenibile, Riqualificazione urbana, Infrastrutture, trasporti e mobilità urbana*).

Grazie. Io sicuramente ho assistito a un dibattito interessante su un argomento, come ha detto qualcuno, che non è stato discusso molte volte. La Giunta su tutta la partita, chiamiamola così, delle infrastrutture, ha cercato in questi anni, drammatici per quel che riguarda gli investimenti, di seguire due direttrici fondamentali: una, cercare di far avanzare le opere che erano finanziate e che magari non andavano avanti, erano bloccate per qualche motivo; seconda, produrre comunque un avanzamento su quello che è il disegno infrastrutturale e strategico della nostra Regione.

Sulla prima parte io credo che noi portiamo a compimento di questa legislatura risultati molto significativi, depurati dalla questione vicenda Perugia-Ancona, che è una questione che non attiene ai discorsi che facciamo, non togliamo nulla con qualsiasi altra scelta noi facciamo, perché la Perugia-Ancona è finanziata. I problemi sono legati tutti alla situazione in cui si trovano le imprese di questo settore in Italia, purtroppo lì quattro aziende sono fallite, e quindi capite che la difficoltà è legata a questo.

Per il resto, la Terni-Rieti è andata avanti, un tratto della Tre Valli l'abbiamo realizzato, la Pievaiola è completata, la Mocaiana-Gubbio, la Flaminia. Stanno andando avanti opere che erano finanziate e che purtroppo..., la Foligno-Civitanova va avanti benissimo. Ecco, insieme a questo abbiamo cercato, in un disegno che è quello della nostra Regione, e su queste scelte, cari colleghi, non è che possiamo... Io sono un po' sorpreso stamattina, perché ho ascoltato degli interventi che mettono in difficoltà un po' alcune mie convinzioni, io che da ragazzo sento dire: ma l'Umbria è stata marginalizzata perché l'autostrada del Sole non è passata in Umbria; oppure che non sono state fatte alcune opere. Stamattina, come dire, qualche dubbio mi viene rispetto a quello che, invece, sono scelte che questa Regione deve fare.

Dicevo, rispetto a questo disegno "a pettine", come lo chiamano i nostri tecnici, una spina dorsale, che è la E45, e delle trasversali nord-sud e poi le trasversali che ci consentono di mettere in relazione l'Adriatico con il Tirreno, comunque i territori che stanno a est e a ovest, è un disegno che non possiamo cambiare o rimettere in discussione, anche perché su queste scelte, se non abbiamo lungimiranza e non teniamo la barra dritta, già i soldi sono pochi, già quei pochi che ci sono molto spesso, in una logica che ci penalizza, e da questo punto di vista dobbiamo rafforzare anche



la collaborazione con l'Italia centrale, il nord perché è il nord, le grandi direttrici europee, i valichi e quant'altro, il sud perché è arretrato, e il centro rimane molto spesso schiacciato in queste dinamiche per quel che riguarda il drenaggio delle risorse, e quindi qui dobbiamo tenere sicuramente una posizione ferma.

Io condivido chi ha detto che il ritardo vero dell'Umbria è sulle ferrovie, che sono a un secolo fa; però, naturalmente, le merci si muovono anche e soprattutto fino ad oggi su strada, e quindi credo che noi dobbiamo continuare a perseguire gli obiettivi che questa Regione si è data anni fa, che questa Giunta ha cercato di portare avanti. Io sono andato a sedute del CIPE per quattro, cinque volte, in cui la E45 era all'ordine del giorno e poi veniva puntualmente rinviata; finalmente, devo dire che devo dare atto a questo Governo, c'è stato un primo punto fermo con questo passaggio al CIPE.

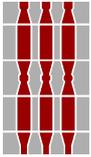
Non so se sia una "bufala", come dice Brutti; io vedo la cosa in positivo, con diversi dubbi, non è che penso che in quattro e quattr'otto si passerà, perché è una operazione complessa e costosa, però alla quale dobbiamo guardare con favore, perché se noi non accettiamo il metodo della finanza di progetto per realizzare opere pubbliche, penso che in futuro ne realizzeremo poche. Se penso che quest'anno l'ANAS, nella finanziaria di quest'anno, per tutta Italia ha un'attribuzione di risorse di 450-460 milioni di euro, voi capite che, insomma, queste opere non le vedremo.

Realizzare opere pubbliche con il contributo di risorse private, si chiama Bonsignore, ma non è solo Bonsignore, c'è la Cassa Depositi e Prestiti francese, ci sono grandi studi di progettazione, insomma è una compagine abbastanza robusta, quindi la Giunta regionale ha lavorato in questi anni, e finalmente vediamo un primo punto fermo, per far avanzare questa scelta che questo Consiglio regionale ha fatto la scorsa legislatura, credo con un voto quasi plebiscitario, direi, forse solo un Consigliere non aveva votato quella scelta.

Quindi molte volte noi in Umbria ci incartiamo un po'. Io penso che dobbiamo mantenere questa direzione di marcia. Come abbiamo fatto ad avanzare? Voi sapete che le Regioni hanno un ruolo importantissimo, perché il parere ambientale dato la scorsa legislatura, il parere urbanistico e localizzativo dato a luglio del 2011, sono atti che questa Regione ha prodotto. Come li ha prodotti? Parlando con tutti i Comuni che sono attraversati dalla E45.

Io sento parlare di scempio ambientale. Cari Colleghi, la E45 per il novantotto-novantanove per cento passerà nella sede in cui passa ora; ci sarà una piccolissima variante nel tratto Orte-Terni, la galleria di Narni, che viene considerata una galleria un po' alta e con delle curve con un raggio di curvatura non da viabilità di quel rango, quindi viene prevista una variante lì; poi c'era una richiesta del Comune di Deruta per passare lontano dal centro abitato, richiesta che poi invece non ha più portato avanti; c'è una richiesta del Comune di Torgiano, invece, di variare leggermente il tracciato. Per il resto, nella nostra Regione passa nella sede attuale e si allarga di tre metri. Quindi lo scempio ambientale, la strada è lì.

Io posso capire il tratto Cesena-Mestre, dove bisognerà avere tutte le accortezze perché è un'altra direttrice lungo l'Adriatico, già c'è l'Adriatica, c'è la ferrovia, io mi



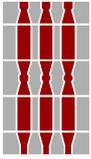
rendo conto che quello sarà un intervento da fare con valutazioni di impatto ambientale attente, ma nella nostra Regione passa dov'è, oramai è fatta lì. Se l'avessimo dovuta fare adesso, anch'io avrei pensato che spaccare in due la valle Tiberina forse non è stata la scelta più giusta, ma oramai la E45 è in questo sito.

La sicurezza. Qualcuno ha detto: basta fare la terza corsia. Ma capite che, di fatto, per l'adeguamento ad autostrada si fa la terza corsia. Io ieri sono tornato da Cesena, ho fatto la E45 ieri sera, pioveva e nevicava anche un po' in alto. Ogni volta, veramente, ogni volta che si sorpassa un camion è un terno al lotto, devi stare con la paura che ti stringa. È impraticabile! Al di là della qualità del fondo, la terza corsia è fondamentale, altrimenti rimane una strada, in alcuni tratti c'è un pezzo di corsia di "emergenza" di un metro, ma nel tratto che va da San Sepolcro la linea bianca di fatto è sul guardrail che delimita la carreggiata, quindi è un qualcosa di impraticabile.

L'adeguamento ad autostrada nella nostra Regione significa allargamento, una corsia per parte di emergenza, qualche svincolo, a Montecastrilli c'è una richiesta di ANAS di chiuderlo, perché lì ce ne sono tre, c'è la richiesta di chiudere Bosco e Ponte Valleceppi e adeguare Ponte Felcino, solo in un chilometro ce ne sono tre, ci sono alcuni, ma piccoli interventi che non vanno a modificare quella che è tipologia attuale. Io penso, invece, che con un intervento di questo tipo noi risolviamo anche un altro problema: il "nodo di Perugia", qualcuno ha detto, non è dentro la E45. Un tratto di "nodo" sta dentro la E45, il tratto Collestrada-Madonna del Piano, e va in priorità, come va in priorità l'Umbria rispetto al progetto del 2006, cioè l'adeguamento del tratto della quattro corsie attuale, rispetto al tratto Cesena-Mestre, verrà realizzato prima, e tra questi interventi quelli prioritari riguarderanno appunto il "nodo di Perugia", la parte che elimina l'attraversamento di Ponte San Giovanni sicuramente è un intervento fondamentale.

Poi io credo che noi, quando pensiamo alla E45, non la dobbiamo pensare solo come una strada funzionale al nostro traffico locale, questa rientra nelle cinque direttrici europee di collegamenti dell'Umbria con il resto del Paese, con l'Europa. Se non abbiamo questa concezione di una viabilità di questo tipo e la pensiamo solo come una viabilità che serve a collegare l'Umbria al suo interno, è ovvio che facciamo valutazioni che non sono quelle che, secondo me, dobbiamo fare. È vero, un tratto del "nodo" non sta dentro la E45. Gli amministratori di allora, fra cui Renato Locchi (io ero Vicesindaco) fecero una scelta, secondo me in quel momento fu una scelta giusta: la E45 sarà un qualcosa di là da venire, quindi il tratto di "nodo" più urgente, Madonna del Piano-Corciano, togliamolo dalla E45, facciamo un progetto a se stante e chiediamo i soldi al Governo. Il progetto è costosissimo, i soldi non sono arrivati, perché un'opera di un miliardo in questo momento – le cifre ve le ho dette prima – non è finanziabile.

Noi adesso abbiamo anche, attraverso ANAS, deciso di verificare la possibilità, sempre nell'ambito di quel progetto, di un tratto che almeno ci porti a Silvestrini e a Sant'Andrea delle Fratte, stanno facendo il progetto, però secondo me dobbiamo mantenere aperta la scelta di reinserire il "nodo di Perugia", secondo tratto, dentro la



E45; e nel parere che abbiamo dato, se lo leggete, c'è una nostra prescrizione, poi trasformata in raccomandazione. Perché trasformata in raccomandazione? Perché, se fosse rimasta prescrizione, il progetto non sarebbe andato avanti, perché naturalmente è un ulteriore carico economico che deve trovare i suoi equilibri all'interno dell'operazione più generale.

Pedaggiamento. Io condivido quello che c'è scritto nelle mozioni, noi faremo di tutto per scongiurare il pedaggiamento, lo abbiamo detto più volte, abbiamo, credo, anche qualche carta in mano rispetto a come ci siamo comportati nel passato, penso alla Perugia-Bettolle, dove abbiamo addirittura fatto ricorso alla Corte Costituzionale, però il pedaggiamento, sempre rispetto alla sentenza della Corte Costituzionale del 2011, è potestà statale, non lo decidono le Regioni, quindi è una partita che giocheremo; tutte le Regioni, naturalmente, sono contro il pedaggiamento, insieme alle altre Regioni giocheremo questa partita, vedremo fino a che punto saremo in grado di arrivare per poter evitare agli umbri il pedaggiamento sulla E45.

Questo fatto noi lo giochiamo ora. Il pedaggiamento e tutta la parte verrà definita nel momento in cui passiamo da progetto preliminare a progetto definitivo, e quando ci passiamo a progetto definitivo? Anche qui, diceva Paolo Brutti: diamo a Bonsignore, mettiamo in mano. Questa società, che si chiama Ilia, ha fatto la proposta, ha presentato un'ipotesi, ma voi sapete che poi il concessionario non è che sarà Bonsignore perché ha presentato un progetto; Bonsignore, a parità di condizioni, avrà la concessione, ma il concessionario verrà scelto per gara, si farà una gara che metterà a confronto più partecipanti, naturalmente, quindi in quella sede verrà individuato chi sarà colui che.

Quindi, rispetto al pedaggio, le cose che ho detto; rispetto alla proposta del 2006, il progetto del 2009 non prevede più i caselli con le barriere, c'è solo un casello a Orte e uno nell'incrocio con la A4 a Mestre, il resto sono tutti caselli che si chiamano a "pedaggiamento leggero", comunque con la possibilità, tramite lettori, di individuare eventualmente gli accessi alla strada.

Quindi nella definizione del progetto definitivo verranno definite insieme alle Regioni le modalità, e io spero, noi faremo di tutto, la nostra battaglia insieme alle altre Regioni perché – e lo abbiamo scritto – si possa eliminare il pedaggiamento per la nostra Regione.

Rispetto alle cifre, ho sentito parlare di 10 miliardi; è vero, tutta l'opera costa 10 miliardi, il tratto umbro ne costa 2, quindi noi dobbiamo anche sapere che eventualmente il primo tratto che viene realizzato è il tratto che riguarda, appunto, la nostra Regione.

Credo che noi non dobbiamo mettere, come ho detto, in contrapposizione la Perugia-Ancona o il "nodo di Perugia" con la E45, anzi, la E45 può essere la sede dove noi inseriamo anche, finalmente, il "nodo di Perugia". Se noi facciamo una panoramica delle cose che chiediamo al Governo in questo momento, se la E45 si fa con risorse private, per la E78 c'è un'analoga proposta, in buona sostanza, per completare quello che dicevo prima, l'Umbria chiede solo due cose: il tratto della Trevalli, ma



soprattutto il “nodo di Perugia”. Per il resto noi sulla viabilità avremmo completato quel disegno che dicevo prima.

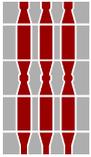
Sulla manutenzione, questo è un fatto molto importante, come qualcuno diceva ci sono strade in Umbria che sono in pessime condizioni. Voglio ricordare a tutti che gli interventi che la Regione faceva con 26 milioni l’anno di finanziamento, la Regione aveva fino a tre anni fa ogni anno 26 milioni di finanziamento statale per realizzare gli interventi nella viabilità regionale; voi sapete che adesso è zero, noi non abbiamo più un euro di finanziamento dallo Stato per gli interventi sulla viabilità regionale. La manutenzione sulla E45, due anni fa è stato fatto un intervento robusto, di una quindicina di milioni di euro; quest’anno, è vero, qualcuno l’ha detto, le risorse che sono state destinate sono insufficienti, però io penso che noi riparliamo sempre della stessa cosa: se non c’è un intervento in qualche modo di adeguamento di questa strada, io penso che rincarremo una manutenzione su un’arteria che ha i problemi strutturali che ha e che non riusciremo mai ad adeguare ai livelli di una viabilità com’è quella che sarà la E45, una viabilità inserita appunto nei corridoi europei e che serve a collegare meglio l’Umbria con il nord, con l’est europeo e con il resto dell’Europa. Grazie.

- Presidenza del Vicepresidente Lignani Marchesani -

PRESIDENTE. Grazie, Assessore. Entriamo nella fase delle dichiarazioni di voto. Scusate, c’è la replica, ha ragione il collega Cirignoni, chiedo scusa. La replica va in ordine inverso alla presentazione, quindi cinque minuti, collega Cirignoni, come prima replica.

Gianluca CIRIGNONI (*Presidente gruppo consiliare Lega Nord Umbria - Padania*).

Grazie, Presidente. Io voglio ricordare a tutti che di fatto qui non ci troviamo a discutere della realizzazione di una nuova infrastruttura e dei vantaggi che la stessa porterà; stiamo parlando, invece, della trasformazione di un’infrastruttura già esistente, che è attualmente gratuita per gli umbri e anche per le nostre imprese e per le famiglie, e che le *lobby* che purtroppo in questo Paese, come al solito, entrano anche nella politica, in qualche maniera, da Roma fino a scendere, vorrebbero far decidere a questo Consiglio regionale di ingoiare questa amara pillola facendoci credere che questo vada a vantaggio degli umbri, delle nostre famiglie e delle nostre piccole e medie imprese. Credo che di questo tutti, quando andremo poi a votare le mozioni, dovranno comunque sia rendersene conto: qui non stiamo parlando di realizzare una nuova infrastruttura di cui c’è bisogno, ma stiamo parlando di trasformare una infrastruttura esistente che è pubblica e gratuita per la nostra gente, che ha problematiche, è vero, per quanto riguarda la manutenzione ordinaria e straordinaria, per le quali bisognerebbe, come anch’io ho fatto, attivare le procure per andare a verificare come vengono spesi i soldi pubblici, quello sarebbe importante, però il punto è questo: stiamo assistendo ad una rapina fatta nei confronti degli umbri, delle



nostre famiglie e delle imprese e qualcuno vorrebbe anche farci credere che di fronte a questo noi dovremmo essere anche contenti perché spenderemo tanti soldi, a vantaggio di chi? Perché anche questo è il punto, a vantaggio di chi? A vantaggio di pochi, a vantaggio delle imprese che gestiranno questa autostrada nel caso venisse fatta, a vantaggio delle poche imprese forse anche regionali, che ci lavoreranno, ma non di certo a vantaggio né degli umbri, né di tante imprese, come io stesso ho sentito, anche di trasporto, umbre, le quali già a sentir parlare di pagamento del pedaggio, ovviamente, storcono il naso e sono molto preoccupate. Per non parlare poi anche dell'impatto ambientale perché, come ricordo, ho ascoltato l'Assessore e anche i Colleghi, noi ci troviamo in un Paese, l'Italia, in cui le infrastrutture, le opere pubbliche sono, quando va bene, in grave ritardo di consegna, quindi se il 2021 fosse anche l'anno previsto per l'ultimazione dei lavori, credo che potremmo ragionevolmente considerare il fatto che, probabilmente, andremo avanti per un'altra decina d'anni minimo, visto quello che succede normalmente.

Tra l'altro, volevo anche dire questo, per quanto riguarda la questione del pedaggio: questa è una falsa promessa, non ci culliamo su questo, non ci laviamo la coscienza dicendo che le famiglie e le imprese umbre, novecentomila residenti e oltre, saranno esonerati dal pedaggio, perché ricordo che proprio in questi mesi in Germania il Governo sta discutendo se mettere a pagamento le autostrade tedesche, che nulla hanno a che vedere con quelle italiane, perché sono gratuite e in condizioni accettabili, sono moderne, però si sta discutendo se mettere il pedaggio per gli stranieri sulle autostrade tedesche, e questo non si può fare per il semplice motivo che la normativa europea non consente di discriminare tra cittadini dell'Unione Europea. Quindi vorrei capire come si intenderà far sì che gli umbri non paghino il pedaggio, nei confronti degli altri cittadini italiani o residenti in altri Paesi d'Europa, quindi questa è, a mio avviso, pura utopia e solamente un modo per lavarsi la coscienza in quest'Aula, ma che di fatto non sarà realizzabile. Quindi, purtroppo, se il Consiglio procederà su questo verso, avvalleremo (non con il mio voto, sicuramente) questa opera di cui non c'è alcun bisogno perché, come ripeto, noi una strada moderna e sicuramente che ha delle problematiche, ma già ce l'abbiamo, grazie alla lungimiranza di politici che in quel periodo, evidentemente, pensavano che la cosa pubblica, il bene pubblico e gli interessi dei cittadini contassero qualcosa.

Io ribadisco che non mi hanno convinto le tesi dei Consiglieri che dicono che con la trasformazione in autostrada avremo un vantaggio per l'Umbria, non lo credo, credo che le nostre famiglie e le nostre imprese pagheranno, ci sarà un impatto sul territorio, il rischio di una cantierizzazione per un lungo periodo della nostra Umbria, e credo anche che ad esempio, ribadisco, come è successo in Toscana con la Firenze-Pisa-Livorno, è un po' più corta della Orte-Ravenna, lì è passata da ANAS in gestione alla Regione Toscana, che la gestisce insieme a un Consorzio di tre Province, che sono la Provincia di Firenze, di Pisa e di Livorno, io l'ho fatta tante volte, come ho fatto la E45, l'ho fatta prima, quando era di ANAS la gestione della FI-PI-LI, l'ho fatta dopo e devo dire con la gestione degli Enti locali sul posto, coinvolti e sottoposti alla



votazione democratica della gente, quindi alla valutazione dei cittadini, le cose sono molto migliorate.

La stessa questione – e vado a chiudere – anche per la E78. Sono trent'anni che si parla di E78, del tratto umbro, certamente la sua realizzazione è di estrema importanza, ma io credo che, per come stanno andando le cose, dovremmo assistere purtroppo ad altri trent'anni di inazione, di mancata realizzazione, e allora credo che sarebbe ora, come, ribadisco, l'Assessore non mi sembra che su questo sia intervenuto, il Presidente della Regione Marche, Spacca, di fronte a quel traforo abbandonato da dieci anni e lì finito, disse le testuali parole, alla presenza anche dei Presidenti delle Province di Pesaro e di...

PRESIDENTE. Consigliere Cirignoni, la invito a concludere.

Gianluca CIRIGNONI (*Presidente gruppo consiliare Lega Nord Umbria - Padania*).

Vado a concludere, disse esplicitamente: "nelle more della realizzazione della E78 le opere pubbliche che su quel cantiere sono state fatte dovrebbero essere messe a disposizione dei cittadini". Credo che su questo bisognerebbe fare un ragionamento.

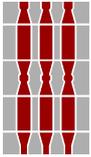
PRESIDENTE. Grazie, collega Cirignoni. E' il turno della terza mozione, prego collega Nevi.

Raffaele NEVI (*Presidente gruppo consiliare Forza Italia*).

Presidente, io ho ascoltato il dibattito, mi pare che vi sia una generale condivisione, com'è stato nel 2009, del Consiglio regionale su questo progetto. Tra l'altro, siamo in una fase iniziale, come ha detto l'Assessore Rometti è assolutamente opportuno che il Consiglio regionale dell'Umbria apra a questa possibilità ancora una volta e poi che la Regione Umbria segua passo passo le questioni ancora aperte, e parlo soprattutto del pedaggio e dei caselli, e quindi io penso che oggi il Consiglio regionale, pronunciandosi su queste due cose, dia un mandato forte alla Giunta regionale di rappresentare le istanze del popolo umbro relativamente a questa infrastruttura.

Mi pare che vi sia l'ennesimo no ideologico di una certa parte della sinistra.

Io penso che, una volta si faceva a gara, ci sono state anche delle cose pittoresche, per avere l'autostrada si litigava, che passasse più vicino possibile al proprio territorio, rimase famosa l'autostrada che passò a Cosenza, appunto, per la presenza lì di un politico molto influente, perché l'autostrada è assolutamente sinonimo di sviluppo, di ricchezza, di sviluppo turistico, e io penso che, l'ha detto, mi pare, il collega Mantovani, questa sarà l'occasione per depurare il nostro territorio dal traffico pesante di scarsa qualità, perché il traffico pesante di qualità passa sull'autostrada, mentre quello di scarsa qualità, e che inquina, tra l'altro, anche di più, passa sulla E45, e magari avere un maggiore flusso di autovetture, quindi di gente che gira, appunto, anche per fini turistici.



Penso che non sarà facile, come ha detto l'Assessore, di questi tempi niente è facile, figuriamoci questi progetti, ma noi convintamente voteremo ancora una volta a favore della nostra mozione e anche a favore della mozione dei Consiglieri Locchi e Smacchi, perché riteniamo che le due siano assolutamente sovrapponibili. Anche il tema del "nodo di Perugia" mi pare sia ricompreso, e quindi io penso che con questa votazione di oggi si riesca ad essere protagonisti poi, sul tavolo nazionale, per la definizione dei particolari che porteranno, speriamo in tempi rapidi, all'approvazione del progetto definitivo. Grazie, Presidente.

PRESIDENTE. Grazie, collega Nevi. Prego, collega Dottorini; ne ha facoltà.

Olivier Bruno DOTTORINI (*Presidente gruppo consiliare Italia dei Valori – Lista Di Pietro*).

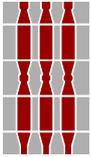
Grazie, Presidente. A me, ascoltando il dibattito, mi sembra vi sia una differenza tra le nostre posizioni e quelle di questa ormai consolidata alleanza destra-sinistra, che è fondata su una visione cementizia dello sviluppo.

Io ho cercato di portare dati, tra l'altro la cui fonte sono non esattamente associazioni di esagitati, ma Confindustria, il Ministero delle Infrastrutture, ANCE, ISTAT, perché ci sono anche dati ISTAT da questo punto di vista; voi avete espresso delle legittime opinioni, fondate però su presupposti inesistenti. Si tira una linea diretta, ad esempio, fra questa infrastruttura e lo sviluppo, l'occupazione, il PIL. Prima sentivo il collega Nevi dire: in Calabria hanno fatto la gara per avere la strada. Difatti sono passato recentemente sulla Salerno-Reggio Calabria e devo dire che versa in ottime condizioni, perché rispetto alla E45 è una super autostrada; beh, non mi sembra che lo sviluppo o l'economia della Calabria ne abbiano ricevuto chissà quali vantaggi, mi sembra che la Calabria versi sempre nelle stesse condizioni.

(Intervento fuori microfono del Consigliere Mantovani: E se non l'avesse avuta?)

Se non l'avesse avuta, non sarebbe sicuramente stata peggiore di come è attualmente, perché mi sembra che, peggio di così, vi sia pochissimo altro. E se voi parlate con imprenditori seri, non quelli che sperano di avere uno strapuntino nei lavori, vi diranno che per loro avere le merci che vanno in Russia con mezz'ora di ritardo, rispetto ai due giorni che impiegano i mezzi per arrivare, non porta nessun danno dal punto di vista competitivo, non è su questo che l'impresa umbra non è competitiva, è su altro, sulla capacità innovativa, sulla capacità di essere libera nei rapporti anche con la Regione, dei finanziamenti che in molte occasioni hanno drogato la nostra impresa rendendola incapace di competere sui mercati.

Oggi venite a dirci che devasterete il nostro territorio mettendo le spese a carico dei cittadini umbri attraverso il pedaggio. Perché una cosa è chiara: dei 10 miliardi, e lo ripeto, 2 saranno defiscalizzazioni, cioè li mette lo Stato, gli altri 8 ce li mettono i cittadini; se non ce li mettono i cittadini, ce li mette un'altra volta lo Stato, non c'è un'altra soluzione, non c'è un'altra ipotesi, e oggi ci ha ricordato l'Assessore che il pedaggio è potestà statale, quindi quando voi dite, tranquilli, che il pedaggio non ci



sarà oppure che sarà leggero, questo è millantato credito, state vendendo una cosa che non è nella vostra potestà, non è nelle vostre disponibilità, e la Regione non ha chiesto l'esenzione del pedaggio, ha chiesto che fosse più leggero, e oggi l'Assessore lo ha confermato.

Ripeto, immagino che cosa se ne farà di queste raccomandazioni Bonsignore, che ovviamente dirà: per me lo potete anche fare gratis, basta che mi ridate i soldi che ho investito. Solitamente si moltiplicano per tre: nel caso della E78, a fronte di un investimento di 3 miliardi di euro, i privati rientreranno per 13 miliardi di euro, ovviamente in un periodo di 45 anni, non immediatamente, ma questa è la realtà e queste sono le regole del gioco, quindi se un privato investe, vuole avere un ritorno almeno di tre o quattro volte l'investimento fatto. Queste le regole del gioco: o glieli dà la Regione, o lo Stato, o i cittadini con il pedaggio; glieli daremo noi, i pendolari. Più leggero, più pesante? Io penso che molto leggero sarà complicato, perché per raggiungere queste dimensioni di investimento occorrerà un pedaggio molto pesante, e purtroppo qui non ci sarà nessuno quando i cittadini saranno a pagare, a poter rendere conto degli impegni che ci prendiamo oggi in quest'Aula, e di questo noi dovremo sempre pensare che ne risponderemo alle future generazioni.

Immaginare oggi, lo diceva anche l'Assessore, è da quando ho i pantaloncini corti che si spera in un'autostrada, oggi finalmente ce l'abbiamo, sono passati quarant'anni: è come un ragazzo di trent'anni che, non avendo avuto la bicicletta da piccolo, a trent'anni spera di avere la bicicletta; magari a trent'anni sogna di avere un'automobile. E noi sogniamo ancora di avere la bicicletta, è fuori da ogni logica, da ogni razionalità, quello che stiamo facendo. E quindi ci sarà un pedaggio, come su tutte le altre Regioni, un pedaggio mediamente pesante, come quello di altre arterie autostradali, e non ci sarà – lo dico a lei, collega Nevi – “il nodo di Perugia”, l'Assessore ha detto che è escluso, lo ha confermato nel suo intervento. Ha detto che la Regione farà di tutto...

(Intervento fuori microfono dell'Assessore Rometti: Un tratto c'è)

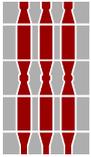
Sì, il tratto di Ponte San Giovanni.

PRESIDENTE. Collega Dottorini, la invito a chiudere.

Olivier Bruno DOTTORINI (*Presidente gruppo consiliare Italia dei Valori – Lista Di Pietro*).

Va bene, la ringrazio. Quindi il “nodo di Perugia” sarà escluso, che era lo specchietto per le allodole che giustificava un intervento di questa pesantezza.

Questo soltanto per dire che voi oggi vi assumete una responsabilità pesante, quella di dare l'avallo ad un'opera che porterà solo devastazione al paesaggio e all'ambiente di questa nostra Regione, non lasciando nulla in cambio, se non il pedaggio per chi dovrà attraversare quell'arteria che attualmente è gratuita. Occorre invece, questo sì, e basterebbero i 2 miliardi della defiscalizzazione, mettere in sicurezza quest'opera attraverso asfalto drenante, attraverso le barriere fonoassorbenti...



(Interventi fuori microfono)

PRESIDENTE. La prego, collega Dottorini, di concludere.

Olivier Bruno DOTTORINI (*Presidente gruppo consiliare Italia dei Valori – Lista Di Pietro*).

E' un intervento che comunque è un mancato introito per lo Stato, che alla fine dei conti dà lo stesso risultato. Quindi è ovvio che noi vi invitiamo – sappiamo che è inutile – a ripensarci, vi assumete una responsabilità molto pesante per l'Umbria e i suoi cittadini. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, collega Dottorini. Per la replica dell'ultima mozione, il collega Smacchi; ne ha facoltà.

Andrea SMACCHI (*Partito Democratico*).

Noi, signor Presidente, non faremo repliche rispetto al nostro primo intervento. Grazie.

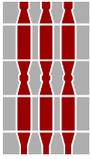
PRESIDENTE. Ce ne faremo una ragione, grazie. Apriamo le dichiarazioni di voto. Ha chiesto di intervenire il collega Buconi, poi il collega Brutti.

Massimo BUCONI (*Presidente gruppo consiliare Socialisti e Riformisti per l'Umbria*).

Grazie, Presidente. Molto velocemente, per motivare il voto favorevole del Gruppo Socialista alla mozione presentata dai colleghi Locchi e Smacchi, ma parimenti daremo il voto favorevole anche alla mozione presentata dal collega Nevi e altri, in quanto le consideriamo complementari circa le finalità.

Non ci sfugge la delicatezza e l'importanza dell'argomento e, per quello che potrà incidere, l'eventuale decisione odierna del Consiglio regionale. Parimenti è vero che – io ne sono un primo forte sostenitore – il paesaggio bucolico, purtroppo, lo abbiamo superato da un pezzo. Spesse volte non è compatibile con alcune esigenze di sviluppo, siamo assolutamente per mantenere uno sviluppo sostenibile e compatibile, crediamo che l'Umbria non possa essere tagliata fuori da questo tipo di partita. Adesso, cambiando argomento ma facendo analogia, no nucleare, no geotermico, no idroelettrico, no biomasse, no petrolio, no carbone, ma sì aumento consumi di energia.

C'è un'antitesi: lo sviluppo deve essere sostenuto, deve essere prestata ovviamente tutta l'attenzione del caso affinché siano certamente correttamente inseriti gli interventi, che siano anche evitati aggravii surrettizi, diciamo così, di costi per i cittadini umbri. Fu fatto un errore quando si fece la E45, che si interruppe in troppe parti e si rese oltremodo difficile la viabilità alternativa, o meglio, la viabilità secondaria preesistente. Ora non possiamo ulteriormente danneggiare questo, per cui gran parte degli umbri saranno comunque costretti a usufruire della percorrenza



sull'attuale tracciato della E45, quindi perseguire tutte le strade, le vie, le intese, gli accorgimenti da parte della Regione affinché non vi sia un surrettizio aggravio di costi per i cittadini umbri nella percorrenza, diciamo così, obbligata, è un atto doveroso, dovuto, e credo sia doverosamente morale perseguirlo.

Nelle mozioni questo mi pare sia indicato con forza e chiarezza; non dubito che la Giunta perseguirà con molta puntualità questo obiettivo. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, collega Buconi. Prego, collega Brutti; ne ha facoltà.

Paolo BRUTTI (*Italia dei Valori – Lista Di Pietro*).

Se effettivamente, come hanno detto molti dei Colleghi, nel realizzare questa opera autostradale ci fosse tutto questo gran risultato in termini di PIL, di aumento dell'arrivo di turisti e così via, non vedo perché dovremmo nascondere ai cittadini umbri la triste verità che per fare tutto questo, che produrrà molta ricchezza e molta occupazione, bisogna pagare un piccolo pedaggio.

Il fatto, invece, che si cerchi di nascondere che bisogna pagare il pedaggio vuol dire che poi questa autostrada, alla fine, come tutte le autostrade italiane, non porterà, come non hanno portato, questi grandi risultati in termini di crescita economica. In fondo, quel modello di sviluppo economico oramai è al tramonto. Invece resteranno i pedaggi, perché i pedaggi ci saranno, saranno inevitabili, i costi devono essere recuperati attraverso il pedaggiamento, e oggi l'Assessore ci ha dato una notizia: ci ha detto che l'intero tracciato autostradale verrà pedaggiato con il sistema del *free flow*, l'intero! Io ricordo che una volta la E45 era pedaggiata con il *free flow* e la 55 con il sistema caselli.

(Intervento fuori microfono dell'Assessore Rometti: Free flow in tutto il tracciato e da lì...)

PRESIDENTE. Prego, non si può interagire. Collega Brutti, ha due minuti per arrivare a esprimere la sua dichiarazione.

Paolo BRUTTI (*Italia dei Valori – Lista Di Pietro*).

Il fatto che ci dica che l'intero tracciato è tutto pedaggiabile con sistemi *free flow* significa che altrettanto ci sarà un diritto degli umbri di non essere pedaggiati, quanto ci sarà quello delle Valli di Comacchio. E siccome allora, così facendo, non pagherà nessuno il pedaggio, l'ingegner Bonsignore ci saluta tutti quanti e quindi, alla fine, per fare l'autostrada pagheremo il pedaggio.

Approfitto degli ultimi trenta secondi per dire che sulla BreBeMi, è stato detto che è un'opera totalmente a carico del privato; in realtà – e questo lo dico per migliore conoscenza dei fatti – la BreBeMi, la cui concessione dura vent'anni, al termine del ventennio viene ricomperata dallo Stato, e il prezzo esattamente è la differenza tra il costo di produzione della BreBeMi e quanto si è ammortizzato attraverso il pedaggiamento. Per cui non facciamo altro, nel caso della BreBeMi, che mettere sulla testa degli italiani che ricompereranno l'autostrada il costo che attualmente non viene



conteggiato. E' un trucco contabile e non è affatto, com'è stato detto, quel miracolo attraverso il quale il privato interviene e non fa pagare niente a nessuno. La stessa cosa si determinerà nel caso della E45; si abbia almeno il coraggio di dire che, poiché bisogna farla, bisogna pagare il pedaggio essendo un'autostrada. In ultimo, approfitto ancora un attimo di Lignani per dire che se...

PRESIDENTE. Non sta approfittando di me, ma dell'Aula.

Paolo BRUTTI (*Italia dei Valori – Lista Di Pietro*).

Approfitto moltissimo, lo so. Se proprio si vuole chiedere, come ci è stato chiesto: ma allora voi come fareste a trovare risorse per la messa in sicurezza, io sarei aperto alla idea del pedaggiamento del valico. Perché non si pedaggia il valico? Se realmente si vuol far pagare soltanto a quelli che fanno il traffico di lunga percorrenza e ai polacchi e ai cecoslovacchi che vengono con i loro camion, allora si pedaggi il valico, perché così facendo almeno potremmo avere le risorse per mettere in sicurezza la E45.

PRESIDENTE. Grazie, collega Brutti. Invito i Colleghi al rispetto dei tempi. Prego, collega Chiacchieroni; ne ha facoltà.

Gianfranco CHIACCHIERONI (*Partito Democratico*).

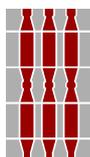
Dietro piena e consapevole autorizzazione del Capogruppo Locchi, sono stato autorizzato a intervenire a nome del Gruppo del Partito Democratico; non so se poi sarà soddisfatto.

Innanzitutto, permettetemi una premessa, manifesto sempre più un malessere disarmante nei confronti del modo con cui si parla di imprese in questo Consesso, cioè l'Italia senza imprese non esiste, non esiste una società moderna, non esiste un'economia. Demonizzare sempre l'impresa come il luogo del malaffare penso che non renda onore al ruolo che noi svolgiamo e anche a chi ci remunera per svolgere questo ruolo.

Siamo di fronte a una struttura che ha una necessità vitale di essere migliorata, pena la sicurezza. Io ricordo sempre, quando facciamo questa discussione, l'uscita di Capitone su Narni, sulla quale vi è una percentuale altissima di essere travolti, tamponati, buttati di sotto eccetera, per non dire tutto il resto.

Non ci sono possibilità di fare questo miglioramento, manutenzione straordinaria, l'ampliamento detto da Rometti in prossimità delle strozzature, non ci sono possibilità di farlo. Dobbiamo studiare qualcosa di straordinario, questo è il punto, possiamo girarci intorno come ci pare, però questo è il punto: trovare qualcosa o di straordinario. E se questa iniziativa la promuove il Governo, e nessun altro può farlo, noi non possiamo che aderire.

Naturalmente ci sarà un costo al quale dovremo, appunto, far fronte, perché è così: da Fiumicino ho percorso la strada che va verso Civitavecchia, e ho pagato un euro. Sennò chi paga, scusate? Qualcuno, in questo momento, fa regali? Quindi ci sarà un



costo, e cercare di unire chi non vuole l'autostrada per questioni ambientali legittime con chi protesta sul risvolto economico mi sembra una ginnastica da evitare.

PRESIDENTE. Collega Chiacchieroni, la invito a concludere.

Gianfranco CHIACCHIERONI (*Partito Democratico*).

Concludo subito. Nel senso che se si paga cinquanta centesimi per arrivare a destinazione in sicurezza impiegando venti minuti, invece di quaranta in una situazione di insicurezza, si riguadagnano notevolmente.

È stato pure detto che in Germania non si paga, ma un conto è fare l'autostrada in Germania, dove dopo le Alpi non ci sono altre catene montuose, altro conto farla in Italia, con le Alpi e la dorsale appenninica.

Aggiungo la questione del nodo di Perugia. Se diciamo di no a questa ipotesi, non c'è un finanziamento alternativo per il nodo, potremmo invece allargare questa progettualità, inserendoci il nodo, e questo è un ragionamento più positivo. Dicendo no, noi precludiamo altre ipotesi.

Se questa è l'unica strada che oggi abbiamo di fronte, penso che dobbiamo percorrerla sapendo che, appunto, dobbiamo migliorare questa arteria, per metterla all'altezza dei trasporti commerciali, per lo spostamento di uomini e merci.

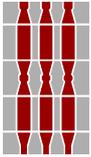
PRESIDENTE. Grazie, collega Chiacchieroni. La parola al Consigliere Zaffini.

Francesco ZAFFINI (*Presidente gruppo consiliare Fratelli d'Italia - Centrodestra Nazionale*).

Grazie, Presidente. Brevemente per dichiarare il voto favorevole, ovviamente, del nostro Gruppo, Fratelli d'Italia, alla mozione sottoscritta, ma per dichiarare pure voto favorevole alla mozione dei colleghi Smacchi e Locchi.

Questo perché, alla fine, quando si dicono le stesse cose, colleghi della maggioranza, è naturale che in un Consiglio regionale si voti insieme, lo dico perché nell'ultimo Consiglio regionale mi sembra che sia successa una cosa diversa e, a mio avviso, invece, si è persa un'ottima occasione per cominciare, con qualche settimana in anticipo, quello che potrebbe e dovrebbe, a mio avviso, essere invece il modo per lavorare in questo Consiglio regionale in questo scorcio di legislatura, tentando, colleghi, di dare risposte concrete ai problemi che affliggono questa regione.

Risposte che evidentemente debbono prescindere dai no-TAV, "de noatri". Capisco che tutti cerchiamo di crescere imitando qualcuno più grande di noi, ma su questo passaggio, a mio avviso, pochi hanno compreso l'importanza, e io non esito a definire la discussione di stamattina come la più importante di questa legislatura, per quello che riguarda l'infrastrutturazione di un territorio, che, come osservava giustamente l'Assessore Rometti (con cui non ho concordato in tante altre occasioni, e l'ho dimostrato), soffre di un *gap* infrastrutturale acclarato, conclamato, riconosciuto ampiamente. E non capisco come si possa metterlo in discussione.



Così come non capisco come si possa obiettare sul nesso assolutamente di causa-effetto esistente tra l'infrastrutturazione e lo sviluppo di un territorio. È assolutamente anacronistico oggi tentare di argomentare disconoscendo dei presupposti che stanno alla base dell'esperienza economica non degli ultimi dieci anni, ma dal dopoguerra ad oggi: tutti i territori che sono stati adeguatamente irrorati della necessaria infrastrutturazione hanno visto uno sviluppo diverso rispetto a territori che invece hanno sofferto di un *gap* infrastrutturale. Mi citate la Salerno-Reggio Calabria. Semmai essa ne è la riprova, perché oggi la Salerno-Reggio Calabria è una infrastruttura normale – oggi – che a mio avviso andrebbe pedaggiata proprio perché divenuta normale nel frattempo, e darà i suoi frutti da qui agli anni a venire, non credo che si possa pretendere che un'infrastruttura dia i suoi frutti nel breve arco di qualche mese o di un anno.

Ciò detto, io sollecito la Giunta – ed è quello che faremo nei prossimi mesi – a gestire adeguatamente questa fase, forte del voto sostanzialmente unanime del Consiglio regionale, Assessore. E' del tutto evidente che la vicenda del pedaggiamento va trattata e gestita bene e, nel contempo, che per la parte mancante del nodo di Perugia, Madonna del Piano-Corciano, dovrà essere fatta valere nel tavolo nazionale la possibilità di finanziamento o di cofinanziamento di questo tratto che, ricordo, per quello che attiene alla cattura di valore – perché per il privato che eseguirà l'infrastruttura non è solo il pedaggio il recupero, ed è tutto da decidere l'esecutore perché andrà a gara – completare la bretella Madonna del Piano-Corciano aumenterebbe di gran lunga il flusso della infrastruttura principale perché veicolerebbe sulla E 45, trasformata, tutta la mole di traffico che viene dal versante nord.

PRESIDENTE. Consigliere Zaffini, se va a chiudere.

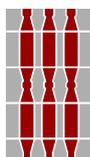
Francesco ZAFFINI (*Presidente gruppo consiliare Fratelli d'Italia - Centrodestra Nazionale*).

Quindi, Assessore, la questione andrà fatta valere nel tavolo nazionale per riuscire a finanziare il tratto mancante del nodo di Perugia. Avendo fatto in questo modo – e chiudo – l'opera più importante di questa legislatura, che io in questo momento non nego di essere fiero di votare dentro l'Aula di questo Consiglio regionale. Grazie alle mozioni che abbiamo sottoscritto insieme ai Colleghi di maggioranza di buon senso.

PRESIDENTE. Grazie, collega Zaffini. La parola al Consigliere Cirignoni.

Gianluca CIRIGNONI (*Presidente gruppo consiliare Lega Nord Umbria - Padania*).

Grazie, Presidente. Io credo che, alla fine di tutta questa discussione, il punto chiaro sia uno: oggi in quest'Aula si è deciso, alcuni a favore e altri contro, e purtroppo la maggioranza a favore, di far pagare la E 45 agli umbri. Questa la realtà dei fatti.



Io non sto con chi vuole far pagare agli umbri la E 45, perché una strada gratuita, l'abbiamo già pagata con le tasse tantissime volte, continuiamo a pagarla, e non sto con chi la vuole far pagare due volte con la scusa dell'autostrada.

Sono d'accordo con il Consigliere Zaffini, quando afferma che questa è una delle decisioni più importanti prese da questo Consiglio regionale. E aggiungo che sarebbe bene che le forze politiche, che hanno espresso il voto, ne traessero le conseguenze, cioè che si è formata una nuova maggioranza che vuole governare l'Umbria. Mi rivolgo pure ai colleghi dell'Italia dei Valori, con cui condivido la posizione sulla E 45, osservando che comunque anche loro dovrebbero trarne le conseguenze politiche dovute al rifiuto, da parte della Giunta e della maggioranza di cui fanno parte, di sposare la loro tesi, che è anche la mia, così importante, e quindi magari uscire dalla Giunta e ritirare anche la Vice Presidenza dalla Giunta regionale. Visto che è la questione più importante e di impatto per la nostra gente, credo che le conseguenze politiche dovrebbero essere queste. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, collega Cirignoni. Non avendo altre richieste di dichiarazioni di voto, pongo in votazione le quattro mozioni, incominciando in ordine di presentazione dalla mozione Locchi ed altri.

(Intervento fuori microfono del Consigliere Smacchi: "E Smacchi")

PRESIDENTE. Locchi, Smacchi ed altri. Collega Smacchi, le chiedo umilmente scusa per non averla citata, anche perché in effetti questa dizione è strategica nella visibilità esterna.

Prego i colleghi di votare, grazie.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Pongo, quindi, in votazione la mozione Dottorini. Mi sono dimenticato di altri? Va bene, Dottorini, le diamo la paternità esclusiva.

Prego, colleghi, votare.

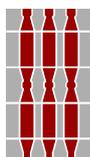
Il Consiglio vota.

Il Consiglio non approva.

PRESIDENTE. Votiamo ora la mozione Nevi, Zaffini, Mantovani e Monacelli. Non mi sono dimenticato nessuno, paternità condivisa. E maternità, ovviamente.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.



PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ultima mozione a firma del collega Cirignoni. Prego votare.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio non approva.

PRESIDENTE. Passiamo, quindi, al successivo punto all'ordine del giorno.

OGGETTO N.5 – ATTIVAZIONE DA PARTE DELLA G.R. DELLE PROCEDURE PER IL RICONOSCIMENTO, DA PARTE DEL GOVERNO NAZIONALE, DELLO STATO DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA PER L'AREA DI TERNI E NARNI

– Atto numero: 1428

Tipo Atto: Mozione

Presentata da: Consigliere Stufara

PRESIDENTE. La parola al Consigliere Stufara per l'illustrazione della mozione.

Damiano STUFARA (*Presidente gruppo consiliare Partito della Rifondazione Comunista per la Federazione di Sinistra*).

Grazie, Presidente. Provo in dieci minuti a sinteticamente dare conto di una proposta che porta all'interno di quest'Aula, di questa Assemblea legislativa, una questione che, come i colleghi sanno, anima e sta animando ormai da qualche settimana un vivace dibattito.

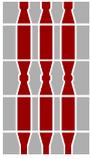
(Brusio in Aula)

Se posso, però, Presidente, perché la questione, al di là di chi la presenta, forse merita un'attenzione dovuta da parte dei Consiglieri.

Dicevo, sta animando un dibattito vivace sullo stato dell'economia della nostra regione, in maniera particolare di quelle aree nelle quali i modelli di sviluppo sono stati maggiormente incentrati sulle produzioni industriali e su quali azioni intraprendere per poter rilanciare, appunto, uno sviluppo che tenga ancora al centro la produzione, l'industria, la possibilità di un rilancio del settore manifatturiero.

Il tema del riconoscimento dello *status* di area di crisi complessa, come previsto dalla nostra legislazione nazionale, attiene a quali politiche industriali intraprendere, addirittura determina la possibilità di intraprenderne o meno di politiche industriali per come la legislazione vincola la possibilità di costruire gli interventi, predisposti anche attraverso le risorse nazionali ed europee, esclusivamente su quei territori che hanno ricevuto questo riconoscimento.

In base agli indicatori, vediamo che l'area di Terni e di Narni, nel contesto di una regione fortemente provata dagli effetti della crisi economica, come l'Umbria, paga oggi maggiormente gli effetti di quella crisi. Gli indicatori macroeconomici, ma anche le statistiche sulle produzioni, sul ricorso agli ammortizzatori sociali, sui tassi di disoccupazione, ci parlano di una difficoltà maggiore che si sta incontrando in quel



territorio rispetto a come quel modello di sviluppo, la industria nel nostro Paese entri in crisi e venga messa in discussione come uno dei principali effetti dei processi macroeconomici internazionali.

Cito alcuni casi solo per esemplificare, naturalmente non esaustivi di questa situazione, se penso al comparto della chimica, la chiusura di Basel, ne abbiamo più volte discusso in quest'Aula, ma anche la riconversione di Meraklon, che ha visto una emorragia di posti di lavoro e la messa in discussione della tenuta di un sito industriale integrato, come quello del polo chimico ternano. È di questi giorni – anche in questo caso ne abbiamo discusso con l'Assessore Riommi in quest'Aula – la vicenda narnese della Sgl Carbon, unica produttrice di elettrodi di grafite, indispensabili per la siderurgia presente oggi nel nostro Paese, e che la multinazionale tedesca che la detiene vorrebbe vedere chiusa già dalle prossime settimane. E all'interno di questo contesto di grande difficoltà si iscrive un'ulteriore vicenda, forse la più rilevante, anche se non è di crisi industriale vera e propria – almeno fino a questo momento, ovviamente l'auspicio è quello che non lo diventi – che è quella della siderurgia e degli Acciai Speciali Terni.

Abbiamo assistito e più volte discusso anche in questo caso delle vicende che hanno portato ThyssenKrupp inizialmente a volersi disfare di quel sito industriale, al pari degli altri siti che producono acciai inossidabili di sua proprietà; abbiamo visto come nel gioco che si è sviluppato a livello internazionale, con ben poca voce in capitolo del nostro Paese, si sia tornati al punto di partenza, cioè a ThyssenKrupp che riprende in mano la proprietà piena del sito industriale integrato della Acciai Speciali Terni, ancora oggi, nonostante le rassicurazioni che l'Amministratore delegato della multinazionale ha dato al Governo italiano pochi giorni fa, ben poco si capisce rispetto alle intenzioni di quel colosso per quanto riguarda i piani industriali.

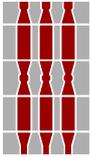
L'indotto, nel frattempo, però subisce gli effetti della crisi, cosicché tante aziende di medie dimensioni che lavorano nel circuito, tanto della chimica quanto soprattutto della siderurgia, insieme ad altri comparti strategici, vivono oggi quella situazione di difficoltà.

A Terni e in Umbria lo sviluppo industriale è derivato da una storia di produzioni strategiche, anche per l'intero Paese, ed è stata una storia... Presidente, la prego di permettere...

PRESIDENTE. Ha ragione, collega Stufara, ma purtroppo vede da solo qual è lo stato dell'Aula alle 13.48. Lei continui nella sua esposizione, cercherò di garantirle la massima attenzione dei presenti.

Damiano STUFARA (*Presidente gruppo consiliare Partito della Rifondazione Comunista per la Federazione di Sinistra*).

La storia dello sviluppo industriale a Terni e in Umbria, ripeto, è storia anche di un positivo rapporto che negli anni si è sviluppato nel territorio, nelle sue rappresentanze politiche e sociali, la Regione, da quando è esistita in poi, e lo Stato



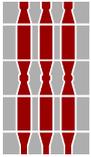
nazionale. Se penso al piano Senigallia degli anni '50, se penso al piano di sviluppo economico dell'Umbria negli anni '60, ma se penso agli strumenti della programmazione negoziata con l'accordo di programma del 1994, il contratto d'area del 1998 e i successivi protocolli aggiuntivi, fino ad arrivare al patto di territorio del 2005; parlo di strumenti che testimoniano come la comunità locale e la Regione si siano misurati con le partecipazioni pubbliche, le partecipazioni statali, in una prima fase e con le grandi imprese multinazionali, più recentemente, avendo la capacità anche di conquistare strumenti che accompagnassero lo sviluppo e contribuissero a rendere, anche attraverso le produzioni che a Terni, a Narni e in Umbria sono state realizzate nel tempo, il nostro Paese una potenza industriale.

Ieri abbiamo salutato per l'ultima volta, lo abbiamo anche commemorato nell'apertura di questa seduta, un personaggio che ha avuto un ruolo importante in tutte queste vicende, come Alberto Provantini. Ricordo il fatto che Alberto Provantini ha permesso da parlamentare la proroga delle tariffe elettriche agevolate che hanno consentito lo sviluppo della siderurgia per decenni. Ricordo come Alberto Provantini abbia da Presidente della Provincia di Terni sottoscritto, nel 1994, l'accordo di programma che ha dato il via a tutti gli strumenti della programmazione negoziata. Lo voglio ricordare perché è anche grazie all'impegno e ai risultati dell'impegno di figure come la sua che quella storia che prima richiamavo è stata realizzata.

Oggi la legislazione nazionale prevede una strumentazione chiara, stabilendo che per affrontare crisi e per progettare interventi volti alla reindustrializzazione e alla riconversione industriale su produzioni di rilevanza strategica anche per il Paese si può intervenire esclusivamente su quei territori che hanno ricevuto un riconoscimento di area di crisi complessa. La legislazione nazionale, nella mozione richiamata con precisione, prevede pure che questa richiesta volta al riconoscimento di quello *status* debba partire obbligatoriamente dalla Regione e debba riguardare situazioni di crisi che non sono risolvibili con i soli strumenti a disposizione delle regioni italiane.

E quindi la crisi di una o più imprese di grande o media dimensione con effetti sull'indotto, i casi citati prima, la chimica, ma anche la Sgl Carbon di Narni Scalo, ne sono un esempio chiarissimo e deve riguardare gravi crisi di specifici settori industriali con elevata specializzazione sul territorio. Quel riconoscimento può portare, anche attraverso il ruolo di Invitalia, per quanto previsto dalla legislazione nazionale, all'elaborazione del progetto di riconversione e riqualificazione industriale.

In questi mesi abbiamo parlato, ad esempio, del polo chimico, di renderlo il polo della chimica verde, quanto di più adeguato sarebbe costruire un piano di riconversione e riqualificazione industriale che individui lì, appunto, questa progettualità e che permetta, attraverso il successivo accordo di programma, di attingere anche alle risorse nazionali, che tanto con gli appostamenti nel bilancio dello Stato che con il fondo rotativo, che è stato già strutturato esclusivo per le aree di crisi industriale complessa. Il fondo rotativo per quest'anno ha a disposizione 1,2 miliardi di euro,



quindi non parliamo di risorse esigue, ma che, nonostante le diverse e complesse situazioni di crisi in cui versa il manifatturiero italiano, sono comunque risorse importanti alle quali poter ambire.

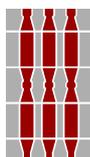
La Giunta regionale, nel luglio 2011 – lo voglio ricordare perché c'è anche una posizione ufficiale – precisamente l'8 luglio 2011, con una nota pubblica della Presidente Marini e dell'allora Assessore Rossi, ha dichiarato la propria volontà di richiedere al Ministero per lo Sviluppo economico – eravamo in un'altra stagione politica a livello nazionale, come i colleghi ricorderanno – il riconoscimento per Terni di area di crisi complessa. In quei giorni c'era in Italia la vicenda di Porto Marghera, che ha portato a quel riconoscimento. E la Regione già nel luglio 2011 ha annunciato che intendeva proseguire su quella strada.

Ad oggi c'è stato, da parte del Ministero, il riconoscimento di alcuni territori con questo *status*: Porto Marghera, il Polesine, Piombino, Prato e Massa Carrara, Taranto; e vi è una serie di richieste che stanno maturando e che sono state avanzate da molte regioni, ovviamente, per siti industriali di grande pregio, come lo è quello del ternano-narnese, che versano nella medesima situazione di difficoltà.

La mozione, pertanto, non pone all'attenzione del Consiglio regionale una richiesta di parte, bensì pone un tema: si fa interprete di un'esigenza che è all'ordine del giorno del dibattito politico e sociale di quel territorio e di questa regione, non da oggi, e si pone la questione, costruendo e verificando il necessario consenso politico e sociale su quel percorso e su quell'obiettivo, di quale rapporto questa nostra Umbria, il profilo principale del carattere industriale della nostra regione debba avere con il Governo nazionale sulle tematiche, appunto, dell'industria e delle produzioni strategiche per l'Umbria e per l'Italia; e quali debbano essere le politiche industriali che il concorso e la collaborazione dei poteri pubblici intende portare sul territorio a difesa di produzioni strategiche, non per una città o per una semplice regione, ma che lo sono per l'intero Paese.

Su questo noi crediamo che appunto vi sia la possibilità di una convergenza larga, anche alla luce del dibattito che in queste settimane si è sviluppato, la capacità che si è dimostrata anche nei passaggi che prima richiamavo, nella conquista degli strumenti della programmazione negoziata, nel patto di territorio del 2005, che ha fatto seguito a una grande vertenza, che ha visto i lavoratori, con le proprie rappresentanze e i livelli istituzionali locali uniti nell'avanzare una rivendicazione e una questione al Governo nazionale, e con il Governo costruire anche quelle risposte che possono far proseguire, anche su basi rinnovate e attraverso processi di riconversione, una storia gloriosa come quella dell'industria nel comprensorio ternano-narnese e nella nostra regione.

La legislazione attuale rende ciò possibile esclusivamente a seguito del riconoscimento dello *status* di area di crisi industriale complessa, e questo è l'obiettivo, e la richiesta, che la mozione avanza.



PRESIDENTE. Grazie, collega Stufara. Ha chiesto di intervenire il Consigliere De Sio; ne facoltà.

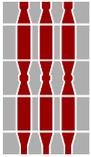
Alfredo DE SIO (*Fratelli d'Italia - Centrodestra Nazionale*).

Grazie, Presidente. La mozione che è stata presentata dal collega Stufara e l'argomento che è stato sollecitato sicuramente non fanno parte di quel percorso banale, che a volte anche noi mettiamo in essere per la discussione su temi importanti.

Infatti, certamente, partendo dalle ultime osservazioni che venivano fatte nell'illustrazione della mozione, occorre guardare anche l'attenzione, che nel corso di questi anni è andata in qualche modo a scendere rispetto agli anni passati, anche in quelli che ricordava il collega Stufara, nei confronti dell'area industriale di Terni e Narni, da parte del Governo nazionale, e in qualche modo delle politiche che attendevano a ciò che era la capacità di individuare in un'area industriale importante, quale quella di Terni, risposte efficienti.

Quindi l'attenzione si è andata un po' perdendo, anche a causa di quel declino prima richiamato, e che un po' come nella 'politica del carciofo' ha fatto sì che, man mano che chiudevano aziende importanti, la famosa capacità di Terni di agire su due gambe poi si reggesse su una gamba sola. Per quanto riguarda il settore chimico-siderurgico, dobbiamo dire che purtroppo l'immagine di quel bacino industriale ha perso molta di quella specificità, per cui oggi ci dobbiamo nuovamente interrogare sui percorsi da seguire, percorsi che non banalizzerei né attraverso un approccio ideologico a quello che deve essere in qualche modo ricompreso in un intervento di tutela da parte dello Stato, ma neanche con superficialità, dicendo che possiamo fare a meno di guardare a Terni come un'importante realtà industriale, che va difesa, facendo riferimento alla crisi globale. Se nella crisi globale è giusto avere anche la capacità di guardare con coraggio all'inversione di tendenza e a nuovi modelli di sviluppo, è altrettanto vero che su questo dobbiamo avere la stessa capacità di essere chiari.

Se ancora quell'area Terni-Narni ha una sua vocazione industriale, legata sicuramente all'innovazione, alla tecnologia, a nuovi modi di essere industria, è altrettanto vero che ciò che ancora rappresenta un tessuto importante per quell'economia non può essere lasciato a se stesso senza che vi siano misure che aiutino e accompagnino, che non diano quell'impressione che c'è stata in anni passati che ha costituito una sorta di pigrizia. Perché è verissimo che dalla metà degli anni ottanta in poi, io ricordo i bacini di crisi negli anni '84-'85, di cui si parlava, nell'area di Terni, Narni e Spoleto, ricompresa nell'obiettivo 2, rispetto all'obiettivo 5 b, che invece insisteva nel resto della regione. Scelte che anche allora costituirono, da una parte, una "camicia di forza", però, dall'altra, un'opportunità, in quell'obiettivo 2 che faceva riferimento a un'area fortemente industriale e che magari riguardava, essendo stato diviso per province, territori che con l'industria hanno poco a che fare; penso ad Orvieto, che forse avrebbe bisogno in quegli anni di altri interventi rispetto a quelli della



programmazione di allora. Però è chiaro che per Terni e per quel bacino rappresentarono sicuramente una grande opportunità.

A seguire il patto di territorio, l'accordo di programma, anche l'estensione di quella legge per le aree depresse, la 488, rappresentarono comunque degli elementi con i quali sia il livello delle imprese che il livello delle Istituzioni riuscirono a creare delle politiche adeguate.

Al momento attuale, proprio sulla base della valutazione di queste dinamiche messe in campo con la crisi, con il declino, con la deindustrializzazione, con la presenza di multinazionali che di volta in volta mettono in seria discussione anche le programmazioni regionali, da parte delle Istituzioni, riguardanti lo sviluppo di determinate aree, ritengo che si debba pensare anche a strumenti che integrino non la pigrizia da parte di alcuni settori, che sono quelli che magari attraverso l'intervento statale vedono semplicemente coltivate alcune rendite di posizione, quindi senza aver voglia di fare investimenti o di prendere coraggiosamente altre strade.

D'altronde, si deve prendere atto che forse è necessario che Terni venga reintrodotta nelle valutazioni anche da parte del Governo nazionale, considerandola un'area di crisi complessa, così come viene chiamata. E' una delle situazioni, poi che cosa ci sia in questa eventuale area di crisi complessa, cioè come vada declinato l'ordine degli interventi, se sotto il profilo degli aiuti energetici, se sotto il profilo di utili delocalizzazioni attraverso l'individuazione di aree industriali, o altro; questo dovrebbe essere compito proprio di un'istituzione quale la Regione, che attraverso il suo Assessorato, le sue Commissioni e il Consiglio regionale, attui lo strumento più adatto. Non possiamo certamente fare finta di nulla.

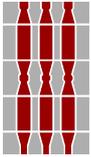
Quindi la sollecitazione avanzata attraverso la mozione dovrebbe essere valutata attentamente dal Consiglio regionale, e forse non avere in questa fase neppure un approdo definitivo nella giornata odierna, tramite un voto un po' manicheo, chi a favore e chi contro, parlando semplicemente di una cornice, non tanto del contenuto.

Sulla cornice credo che si possa pure essere d'accordo, bisogna cercare di capire meglio che cosa vogliamo mettere al suo interno. E non so, in questo momento, quale sia lo strumento migliore, per cui potrebbe essere opportuna una sospensione al termine della discussione generale, prima del voto, per un ulteriore approfondimento con la Commissione competente e con l'Assessore per valutare anche quali siano gli strumenti da adottare, attraverso una nostra delibera, che non appaiano velleitari nei confronti del Governo nazionale, bensì siano strumenti idonei dei quali ci possiamo dotare, sapendo che non ci serve mettere una bandierina ma averli concretamente.

Mi riservo, pertanto, di valutare alla fine questo eventuale lavoro di approfondimento, per poi decidere come comportarci sul voto finale.

PRESIDENTE. Grazie, collega De Sio. Ha chiesto di intervenire, sull'ordine dei lavori, il Consigliere Mariotti; ne ha facoltà.

Manlio MARIOTTI (*Partito Democratico*).



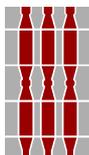
Grazie, Presidente. Dato che il tema posto all'attenzione nella mozione del Vicepresidente Stufara è assolutamente di rilievo e, tra l'altro, debbo dire che provo un po' di amarezza, d'imbarazzo, nel vedere un Consiglio regionale che si è andato rapidamente liquefacendosi nel momento in cui si iniziava a discutere una mozione, che io reputo di assoluta importanza per quello che è non solo il futuro produttivo di questa regione, ma il futuro di tanti suoi lavoratori, che oggi vivono con grande senso di preoccupazione e di precarietà un futuro di fronte alla crisi che stiamo attraversando, ma anche le difficoltà con le quali il Paese, l'Umbria, quella realtà industriale stanno cercando di rispondere.

Essendo, quindi, un tema particolarmente importante, che interroga e incrocia una serie di questioni, che credo debbano essere attentamente riflettute e dibattute per poi decidere quale strada prendere, anche alla luce delle scelte di politiche industriali e di strumentazioni innovative che il Governo ha cercato di mettere in campo (vedi i contratti di sviluppo, l'individuazione di area di crisi complessa); siamo di fronte a una mozione che pone il grande problema di come mettere insieme una nuova politica industriale, capace di rallentare questo declino strutturale della produzione manifatturiera nel Paese. Al riguardo invito a un'attenta lettura dei dati che propone nella prima parte il nostro DAP, che discuteremo la settimana prossima, dove, in maniera non equivoca e del tutto trasparente, è messo in evidenza un processo di deindustrializzazione e di perdita di peso della produzione manifatturiera sul Pil, che è di 3 punti in percentuale maggiore di quello che si è verificato mediamente in questo Paese negli ultimi cinque anni.

Di conseguenza, un punto che sottolineavo è quello di capire quale strumentazione mettere in campo per cercare di rispondere a una crisi puntuale, strutturale, competitiva del nostro apparato produttivo, una realtà oggi decisiva non solo per l'Umbria, ma, in alcuni settori, quale la siderurgia, per l'intero Paese.

La mozione, difatti, sollecita temi, che penso dovremmo cercare di riunire per capire come costruire il confronto che avremo la settimana prossima riguardo al DAP, formulando infine una risoluzione con la quale questo Consiglio regionale adotterà il DAP. E poi naturalmente occorre sviluppare una riflessione più tecnica sulla strumentazione perché, mentre appare chiaro, almeno a me, che i criteri individuati per definire l'area di crisi complessa sono criteri che ben si attagliano alla realtà di Terni, la costruzione, invece, di quello che è il documento di piano, che la Giunta regionale deve redigere, per la riconversione e riqualificazione industriale dell'area presa a riferimento ci induce, e ci impone, a una serie di approfondimenti e di ragionamenti più difficili da individuare e che stanno dentro questo momento impegnando anche a livello nazionale il Governo a dare dei segnali ben chiari e precisi di fronte a una moltiplicazione di richieste d'individuazione delle aree di crisi complesse, con lo stretto riferimento ai criteri, quindi la coerenza dei criteri con i quali identificare queste aree.

Difatti, una proliferazione indistinta, anche giustificabile, sulla base della crisi che in molte aree il Paese sta attraversando, non può che orientare un ricorso eccessivo e



non efficace a tale strumento, quanto si vorrebbe, soprattutto in ragione delle risorse da mettere a disposizione.

Ultimo aspetto che rilevo è che nella comunità ternana, negli ultimi due-tre mesi, si è aperta una discussione, che io vorrei non banalizzare e non vivere da osservatori un po' disattenti. Penso che il Consiglio regionale debba essere messo nelle condizioni di capire perché a Terni è nata la discussione, all'interno di importanti soggetti della rappresentanza sociale e imprenditoriale, sull'opportunità o meno di avanzare una richiesta per utilizzare questo strumento. Ecco perché io farei una richiesta, anche a nome del PD, al presentatore della mozione, anche al Consigliere De Sio, che ha svolto osservazioni che condivido, di darci un supplemento di istruttoria su questa vicenda, magari utilizzando la II Commissione permanente, andando a Terni per una giornata di audizioni con le forze sociali e imprenditoriali, oltre che un'audizione con l'Assessore regionale, per comprendere se, dopo quel comunicato della Giunta regionale di due anni fa, c'è ancora la volontà di proseguire in questa direzione.

Quindi fare una valutazione e un approfondimento di questo genere, andare a Terni, in quella realtà, e sentire che tipo di discussione si va facendo, prenderci un tempo, che non può essere un tempo indefinito, ma darci venti giorni, un mese di tempo e in base a quell'approfondimento tornare in Consiglio, e con maggiore cognizione e consapevolezza decidere se è il caso di intraprendere questa strada, ritenendola la più opportuna per intervenire sulla questione di Terni. Pur considerando che, allorché parliamo della realtà produttiva e manifatturiera di Terni, soprattutto nell'ambito della siderurgia, per l'ovvio concetto dell'uso verticale dei prodotti di base di Terni, parliamo anche di altre significative realtà in crisi in questa regione.

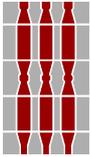
Avanzerei, quindi, una proposta di questo genere in modo tale da dare a questo Consiglio regionale l'opportunità di discutere e di decidere coscienziosamente su un tema che è ora di assoluta rilevanza.

- Presidente del Presidente Brega -

PRESIDENTE. Grazie, collega Mariotti. Ha chiesto di parlare, sull'ordine dei lavori, il Consigliere Stufara. Sulla proposta del Consigliere Mariotti un Consigliere a favore e un Consigliere contro, laddove ci dovesse essere. Grazie. Prego, Consigliere.

Damiano STUFARA (*Presidente gruppo consiliare Partito della Rifondazione Comunista per la Federazione di Sinistra*).

Grazie, Presidente. Intanto mi pare che dalle considerazioni che hanno fatto seguito alla mia illustrazione, da parte sia del Consigliere De Sio che del Consigliere Mariotti, emerga chiaramente la rilevanza strategica di tale questione e anche della decisione che l'Amministrazione regionale, dopo un percorso di interlocuzione, dovrà assumere. E quindi, collega De Sio, la voglio tranquillizzare, non c'è da parte mia, o da parte del Gruppo di Rifondazione Comunista, che ha avanzato la proposta di questa mozione per il riconoscimento per Terni e Narni dello stato di area di crisi



industriale complessa una volontà manichea di precipitare nella seduta odierna una qualche decisione, purché sia. Noi crediamo che sia un fatto politicamente rilevante che in questo Consiglio regionale sia stata avviata questa riflessione e che vi sia la consapevolezza diffusa, al di là delle appartenenze di schieramento, del fatto che è materia delicata, che va approfondita adeguatamente e che, però, in un tempo ragionevolmente congruo, quell'approfondimento deve sfociare in una decisione da parte di quest'Assemblea.

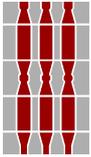
Quindi io non sono contrario alla proposta che avanzava il collega Mariotti e che in gran parte era anche contenuta nelle considerazioni del collega De Sio. Lo voglio dire con chiarezza, io sono disponibile a far sì che vi sia un rinvio della trattazione della mozione, che ho presentato e che stiamo discutendo, dentro il percorso che richiamava Mariotti, cioè affidiamo alla Commissione consiliare un mandato, cioè quello di approfondire con la Giunta regionale, *in primis*, politicamente e tecnicamente, la materia, con le rappresentanze istituzionali e sociali di quel territorio immediatamente dopo, quindi attraverso un'interlocuzione, il collega Mariotti proponeva una giornata di incontri da svolgere proprio nella città di Terni, e io sono d'accordo con questa modalità. Dobbiamo, però, essere fra noi seri e leali, fissando, autoregolandoci in questo mandato e in questo percorso di rinvio con queste tappe, cioè diamoci una scadenza, decidiamo quando questo percorso debba avere luogo e quando debba concludersi, e quando quest'Aula tornerà nuovamente, sulla scorta anche di quell'approfondimento, ad affrontare la questione.

Credo, realisticamente, che in due settimane questo lavoro si possa fare, vogliamo mettercene tre? Non sarà la settimana in più che cambia la vita da questo punto di vista, però non credo che si possa avere – cosicché sono totalmente esplicito – un rinvio che consenta di mettere la pratica sotto tante altre questioni, pur rilevanti, che dovremmo in quest'Aula affrontare, e non si sa bene quando riaprirla.

Quindi, Presidente, sono d'accordo e disponibile anche in qualità di presentatore della mozione che stiamo discutendo con quell'elemento, e chiarezza nel percorso, e sono d'accordo sulla proposta che veniva avanzata, chiarezza sul termine; decidere in questo caso che fra tre settimane quest'Aula torna a discutere possa essere la strada per uscirne. Grazie.

PRESIDENTE. Se non ci sono obiezioni da parte dei Consiglieri su questa proposta, prima di rinviare, chiedo se la Giunta intende esprimersi nel merito o se ha ulteriori comunicazioni da dare rispetto a quelle problematiche insite nell'area ternana; se concorda nel rinviare il tema per approfondirlo in II Commissione. Prego, Assessore.

Vincenzo RIOMMI (*Assessore Economia, Promozione dello sviluppo economico e delle attività produttive, comprese le politiche del credito, Politiche industriali, innovazione del sistema produttivo, promozione dell'artigianato e della cooperazione, Energia, Relazioni con le multinazionali. Politiche di attrazione degli investimenti, Formazione professionale ed educazione permanente, Politiche attive del lavoro, Risorse umane*).



Intende esprimersi nel senso che anche la Giunta lo reputa un percorso serio, quindi è scontato, ci mancherebbe altro, garantendo l'impegno a un fattivo lavoro che deve intrecciare, mi permetto di dire, in Commissione il lavoro, le valutazioni, il procedere sul tema, in seguito, come ricordava prima il Consigliere Mariotti, alla dichiarazione del luglio del 2011. Insomma, per dire che non scopriamo la problematica in questo momento.

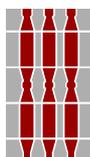
Poiché ritengo – e questo è lo spirito per cui siamo perfettamente d'accordo come Giunta, ringraziando anche dello stimolo e della riflessione in questo momento provenienti dal Consiglio – sia un tema che ci deve ispirare proprio nel mentre scontiamo le maggiori difficoltà che quella crisi, di cui tutti parliamo, spesso non approfondendola troppo, sta producendo nella nostra regione, e cioè come ci dotiamo di strumenti di politica industriale per contrastarla, articolando una ripartenza, ridisegnando una prospettiva per quell'apparato industriale, che trova nell'area di Terni-Narni, sulla grande industria di base, il massimo della sua espressione, non solo umbra, ma dell'Italia centrale, e contemporaneamente dell'insieme dell'apparato produttivo di questa regione, e da questo punto di vista apportando anche dal luglio del 2011 il patrimonio di contatti, confronti, discussioni.

Mi permetto, infatti, di ricordare che questo tema, tanto più se ragioniamo di quell'apparato industriale, di quella storia, e di quell'attualità, è un tema che sta all'Umbria nella misura in cui è un grande tema di politica industriale nazionale, e lo ricordava qualcuno prima: se ragioniamo di quel tipo di attività, ragioniamo della parte fondamentale dell'apparato produttivo italiano. Non a caso il passato vede le politiche sull'acciaio, sulla grande industria, la stessa legge 181, al di là dei giudizi, che viene sperimentata nella prima occasione esattamente dentro un altro passaggio, la riconversione siderurgica alla fine degli anni ottanta, primi anni novanta. È una questione umbra ed è un grande tema di politica nazionale.

Aggiungo che il contributo sul tema è assolutamente indispensabile, che gli strumenti che dobbiamo richiedere oggi, a mio avviso, possono essere solo quelli a disposizione, e, giustamente veniva ricordato, solo quel tipo di strumentazione, oggi, in Italia può permettere di avere un minimo di interlocuzione con quelle dinamiche, ma che ha avviato in Italia, tra le Regioni, con il Governo, la riforma dal punto di vista degli strumenti, che ci servono per poter efficacemente agire su dette questioni.

Benissimo, penso che in venti-trenta giorni possiamo analizzare il tema per poi dedicarvi una sessione politicamente straordinaria del Consiglio regionale, e deve essere non solo un atto amministrativo, altrimenti basta la delibera (la fotocopia già ce l'abbiamo, come si dice), ma un atto politico forte con cui la Regione rivendica e pone un problema di specificazione nel nostro territorio di politiche industriali adeguate ai livelli che vengono detti di criticità e anche di prospettiva. Era, quindi, solo per dare il pieno contributo, nell'auspicare che quel prodotto abbia quelle caratteristiche, cioè un pezzo di politica industriale che chiediamo per l'Umbria.

PRESIDENTE. A questo punto, se siamo d'accordo, vorrei anche ricordare a questo



Consiglio regionale, a tutti noi, che il Consiglio ha la possibilità di organizzare la Conferenza economica sul lavoro, che non si tiene da due anni e che abbiamo sempre rinviato, e che potrebbe questa Presidenza e l'Ufficio di Presidenza nelle prossime settimane decidere di farla inserendo al suo interno temi di questo interesse.

Comunque, se condividiamo la proposta del collega Mariotti, accettata dal Consigliere Stufara oltre che dalla Giunta, propongo di rinviare l'esame dell'atto affinché il tema sia approfondito in Commissione. Pertanto, sospendiamo l'esame dell'atto, dando mandato al Presidente della II Commissione e ai suoi componenti di approfondire questo tema quanto prima, in un tempo relativamente breve, entro il mese di febbraio.

Propongo anche di rinviare al prossimo Consiglio regionale l'esame delle mozioni atti nn. 1426 e 1433. Prima di lasciarci, convoco la Conferenza dei Capigruppo per deliberare la tabella rimasta sospesa.

La seduta è tolta. Grazie.

La seduta termina alle ore 14.24.