



VII LEGISLATURA

**LXV SESSIONE ORDINARIA**

RESOCONTO STENOGRAFICO

Martedì 16 dicembre 2003

(antimeridiana)

Presidenza del Presidente Carlo LIVIANTONI

Vice Presidenti: Vannio BROZZI - Pietro LAFFRANCO

INDICE

Presidente	pag. 1
<b>Oggetto N. 1</b>	
<b>Approvazione processi verbali di precedenti sedute.</b>	<b>pag. 1</b>
Presidente	pag. 1
<b>Oggetto N. 2</b>	
<b>Comunicazioni del Presidente del Consiglio regionale.</b>	<b>pag. 2</b>
Presidente	pag. 2
<b>Oggetto N. 3</b>	
<b>Norme per il riconoscimento delle organizzazioni dei produttori agricoli, in attuazione del D. Lgs. 18/05/2001, n. 228.</b>	<b>pag. 4</b>
Presidente	pag. 4, 6



Tippolotti, *Relatore* pag. 5  
Laffranco pag. 6

**Oggetto N. 4**

**Sistema museale regionale - Salvaguardia e valorizzazione  
dei beni culturali connessi.**

Presidente pag. 8  
pag. 8, 12, 14,  
17, 18, 19,  
21, 22

Antonini, *Relatore di maggioranza* pag. 8  
Rossi, *Relatore di minoranza* pag. 12  
Maddoli, *Assessore* pag. 15, 19, 21  
Brozzi pag. 18  
Baiardini pag. 22

**Oggetto N. 5**

**Piano regionale dei trasporti (L.R. 18/11/1998, n. 37  
e successive modificazioni ed integrazioni).**

Presidente pag. 25  
pag. 25, 26, 30,  
38, 43, 51,  
52

Gobbini, *Relatore di maggioranza* pag. 25, 26  
Laffranco, *Relatore di minoranza* pag. 30  
Tippolotti pag. 38  
Lignani Marchesani pag. 43  
Brozzi pag. 51



## VII LEGISLATURA

# LXV SESSIONE ORDINARIA

## RESOCONTO STENOGRAFICO

Martedì 16 dicembre 2003  
(pomeridiana)

Presidenza del Presidente Carlo LIVIANTONI  
Vice Presidenti: Vannio BROZZI - Pietro LAFFRANCO

### INDICE

**Oggetto N. 5**

**Piano regionale dei trasporti (L.R. 18/11/1998, n. 37  
e successive modificazioni ed integrazioni).**

Presidente

**pag. 53**

pag. 53, 59, 64,  
66, 70, 73,  
74, 75, 76,  
77, 80, 82,  
83, 84

Modena

pag. 53, 76, 77,  
82



Zaffini	pag. 59, 74
Bottini	pag. 64
Di Bartolo, <i>Assessore</i>	pag. 66, 70
Sebastiani	pag. 74
Vinti	pag. 75
Brozzi	pag. 76
Lorenzetti, <i>Presidente della Giunta regionale</i>	pag. 77, 81
Laffranco	pag. 83

### **Oggetto N. 6**

#### **L.R. 20/01/1981, n. 7 e successive modificazioni ed integrazioni -**

#### **Piano regionale di intervento per le attività culturali - Anno 2003.**

Presidente	pag. 84
	pag. 84, 86, 88, 90
Brozzi, <i>Relatore di maggioranza</i>	pag. 84
Rossi, <i>Relatore di minoranza</i>	pag. 86
Zaffini	pag. 88
Modena	pag. 90

### **Oggetto N. 7**

#### **Piano regionale degli asili nido - Anno scolastico 2002/1003.**

Presidente	pag. 91
	pag. 91, 94, 97
Bonaduce, <i>Relatore di maggioranza</i>	pag. 91
Rossi, <i>Relatore di minoranza</i>	pag. 94



## VII LEGISLATURA LXV SESSIONE ORDINARIA

**PRESIDENZA DEL VICE PRESIDENTE VANNIO BROZZI.**

*La seduta inizia alle ore 10.10.*

*Si procede all'appello nominale dei Consiglieri regionali.*

**PRESIDENTE.** Non essendo presenti i Consiglieri in numero legale, sospendo la seduta.

*La seduta è sospesa alle ore 10.12.*

*La seduta riprende alle ore 10.38.*

**ASSUME LA PRESIDENZA IL PRESIDENTE CARLO LIVIANTONI.**

**PRESIDENTE.** Essendo presenti i Consiglieri in numero legale, dichiaro aperta la seduta.

### **OGGETTO N. 1**

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

**PRESIDENTE.** Do notizia dell'avvenuto deposito presso la Segreteria del Consiglio, a norma dell'art. 35, comma secondo, del Regolamento interno, del processo verbale relativo alla seguente seduta:

- 1/12/2003.

Non essendoci osservazioni, detto verbale si intende approvato ai sensi dell'art. 28, comma terzo, del Regolamento medesimo.



## **OGGETTO N. 2**

### **COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO REGIONALE.**

**PRESIDENTE.** Comunico l'assenza del Consigliere Ripa di Meana e del Consigliere Finamonti per motivi di salute.

Comunico che è stata richiesta ai sensi dell'art. 46 - comma secondo - del Regolamento interno, la **procedura d'urgenza** sui seguenti atti:

**ATTO N. 1958** - Proposta di atto amministrativo di iniziativa della Giunta regionale, concernente: "Piano delle nuove istituzioni, soppressioni e trasformazioni di indirizzi di studio, corsi e sezioni negli Istituti di Istruzione Superiore del sistema scolastico umbro per l'anno scolastico 2004/2005";

**ATTO N. 1951** - Disegno di legge di iniziativa della Giunta regionale, concernente: "Norme per l'attività edilizia".

Se non ci sono osservazioni, metto in votazione la procedura d'urgenza per questi due atti.

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

**PRESIDENTE.** Comunico che è stata richiesta, ai sensi dell'**art. 27 - comma terzo** - del Regolamento interno, l'iscrizione all'ordine del giorno dei seguenti atti:

## **OGGETTO N. 326**

Ulteriori modificazioni, nonché integrazioni, della legge regionale 3.1.2000, n. 2 - Norme per la disciplina dell'attività di cava e per il riuso di materiali provenienti da demolizioni.



Relazione della II Commissione Consiliare

Relatore di maggioranza Consigliere Brozzi

Relatori di minoranza Consigliere Laffranco, Donati e Melasecche Germini

DISEGNO DI LEGGE DI INIZIATIVA DELLA GIUNTA REGIONALE

ATTI NN. 1823, 1823/BIS E 1823/TER

**OGGETTO N. 327**

Rinnovo del Consiglio di amministrazione del Centro per la Documentazione e la Ricerca Antropologica in Valnerina e nella dorsale appenninica umbra (CE.D.R.A.V.) - Art. 7 dello Statuto del Centro.

Relazione della I Commissione Consiliare

Relatore Consigliere Pacioni

PROPOSTA DI ATTO AMMINISTRATIVO DI INIZIATIVA DELL'UFFICIO DI PRESIDENZA DEL CONSIGLIO REGIONALE

ATTI NN. 1934, 1934/BIS

**OGGETTO N. 328**

Ricostruzione della Commissione regionale per l'artigianato - Elezione dei rappresentanti della Regione - Art. 23 della legge regionale 7/11/1988, n. 42, modificato dall'art. 21 della legge regionale 1/4/1996, n. 9 e dall'art. 3 della legge regionale 2/8/2002, n. 15.

Relazione della I Commissione Consiliare

Relatore Consigliere Pacioni

PROPOSTA DI ATTO AMMINISTRATIVO DI INIZIATIVA DELL'UFFICIO DI PRESIDENZA DEL CONSIGLIO REGIONALE

ATTI NN.1935, 1935/BIS

Metto in votazione l'iscrizione di questi Oggetti.



**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

**PRESIDENTE.** Comunico che il Presidente della Giunta regionale ha fornito, ai sensi dell'**art. 58** del Regolamento interno, **risposta scritta** ai seguenti atti:

**ATTO N. 1281 - INTERROGAZIONE** del Consigliere Laffranco, concernente: "Futura gestione della mensa universitaria di via Pascoli, in Perugia - Necessità di convocazione della Conferenza Regione-Università";

**ATTO N. 1383 - INTERPELLANZA** del Consigliere Laffranco, concernente: "Ricostruzione post terremoto - Blocco del finanziamento dei Piani integrati di recupero di III fascia - Esclusione dalla priorità del progetto relativo a Palazzo Bernabei in Comune di Assisi";

**ATTO N. 1236 - INTERPELLANZA** del Consigliere Laffranco, concernente: "Compimento definitivo della ricostruzione post terremoto - Emissione di prestito obbligazionario da parte della Regione".

**OGGETTO N. 3**

**NORME PER IL RICONOSCIMENTO DELLE ORGANIZZAZIONI DEI PRODUTTORI AGRICOLI, IN ATTUAZIONE DEL DECRETO LEGISLATIVO 18/05/2001, N. 228.**

**Relazione della Commissione Consiliare: II**

**Relatore: Consigliere Tippolotti**

**Tipo Atto: Disegno di legge regionale**

**Iniziativa: G.R. Delib. n. 721 del 05/06/2003**

**Atti numero: 1772 e 1772/bis**

**PRESIDENTE.** La parola al Consigliere Tippolotti per la relazione.



**TIPPOLOTTI, Relatore.** Il disegno di legge proposto deve dare attuazione al decreto legislativo n. 228, quindi è sostanzialmente di applicazione. Devo fare una premessa, Presidente: come vedrà, è stato depositato dal sottoscritto un emendamento per armonizzare la normativa, a seguito della sentenza della Corte Costituzionale in merito ai regolamenti; quindi è da considerare anche questo aspetto nell'insieme della normativa.

In effetti, il disegno di legge proposto dalla Giunta regionale dà attuazione al decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228, per l'orientamento e la modernizzazione del settore agricolo a norma dell'art. 7 della legge 5/2001, in particolare agli artt. 26 e 27, al fine di riconoscere le organizzazioni di produttori agricoli.

Il riconoscimento delle organizzazioni dei produttori è uno strumento che garantisce agli associati la valorizzazione dei prodotti per cui viene creata la struttura, che consente ai produttori stessi di superare le singole economie individuali, riducendo così i costi ed aumentando la competitività sul mercato ed il valore aggiunto.

Le finalità principali del disegno di legge sono quindi rivolte a permettere la concentrazione dell'offerta e la commercializzazione delle produzioni degli associati, riducendo i costi di produzione e stabilizzando i prezzi, in un contesto di tutela dell'ambiente e del benessere degli animali, per migliorare la qualità delle produzioni e l'igiene degli alimenti.

Nell'articolato vengono inoltre stabilite le modalità per il riconoscimento delle organizzazioni idonee ad essere inserite nel nuovo elenco regionale, che dovranno tener conto della quantità minima di prodotto rappresentato e del numero minimo dei soci, tale da garantire uno sviluppo coerente e sostenibile delle principali produzioni regionali.

Sono altresì previste deroghe alle quantità di prodotto e al numero minimo di soci in presenza di peculiari situazioni territoriali o specifici settori della produzione, a cui si affianca la disciplina del controllo e della vigilanza sul mantenimento dei requisiti, nonché delle cause di decadenza e revoca delle relative sanzioni.

È con queste osservazioni, signor Presidente, che la Commissione ha espresso parere favorevole all'unanimità e lo sottopone all'approvazione del Consiglio regionale.



**PRESIDENTE.** Grazie, Consigliere Tippolotti. È aperta la discussione generale. Chi intende intervenire? Consigliere Laffranco, prego.

**LAFFRANCO.** Anche noi voteremo a favore, perché è un disegno di legge estremamente semplice, che rende più razionale l'individuazione delle modalità per il riconoscimento di queste organizzazioni. È stato concordato con le organizzazioni stesse, è stato adeguatamente valutato da parte della Commissione; dunque trova anche il gruppo di Alleanza Nazionale d'accordo, e per questo voteremo a favore.

**PRESIDENTE.** Grazie, Consigliere Laffranco. Ci sono altri interventi? Se non ci sono altri interventi, passiamo alla replica del relatore. Se il relatore non intende replicare, passiamo alla lettura dell'articolato. Consigliere Fasolo, prego.

*Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'Art. 1.*

**PRESIDENTE.** Ci sono interventi? Se non ci sono interventi, per favore attivare la votazione elettronica. Metto in votazione l'Art. 1.

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

*Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'Art. 2.*

**PRESIDENTE.** Come dalla relazione, è stato presentato un emendamento sostitutivo del primo comma dell'art. 2. L'emendamento è il seguente: al posto di: "La Giunta regionale, entro 120 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, emana norme regolamentari per il riconoscimento delle organizzazioni dei produttori agricoli, con particolare riguardo...", si mette: "Con norme regolamentari, da emanarsi entro 120 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità per il riconoscimento delle organizzazioni dei



produttori agricoli etc.”. Metto in votazione l'emendamento sostitutivo a firma Tippolotti.

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

**PRESIDENTE.** Metto in approvazione l'Art. 2 così come emendato.

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

*Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'Art. 3.*

**PRESIDENTE.** Ci sono interventi? Se non ci sono interventi, metto in votazione l'Art 3.

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

*Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'Art. 4.*

**PRESIDENTE.** Se non ci sono interventi, metto in votazione l'Art. 4.

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

*Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'Art. 5.*

**PRESIDENTE.** È stato presentato un emendamento al comma 2 dell'art. 5, che sostituisce “Giunta regionale” con la solita dizione tecnica. Il Consiglio vota l'emendamento sostitutivo a firma Tippolotti.



**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

**PRESIDENTE.** Metto in votazione l'intero articolo così come emendato..

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

**PRESIDENTE.** Se non ci sono interventi, metto in votazione l'intera legge.

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

**OGGETTO N. 4**

**SISTEMA MUSEALE REGIONALE - SALVAGUARDIA E VALORIZZAZIONE DEI BENI CULTURALI CONNESSI.**

**Relazione della Commissione Consiliare: III**

**Relatore di maggioranza: Consigliere Antonini**

**Relatore di minoranza: Consigliere Rossi**

**Tipo Atto: Disegno di legge regionale**

**Iniziativa: G.R. Delib. n. 1131 del 02/09/2002**

**Atti numero: 1355 e 1355/bis**

**PRESIDENTE.** Consigliere Antonini, prego.

**ANTONINI, Relatore di maggioranza.** Il disegno di legge in discussione è stato presentato nel settembre 2002, e nello stesso mese assegnato alla Commissione; il testo che giunge in aula è frutto di discussioni molto approfondite, che hanno visto come protagonisti i



rappresentanti delle autonomie locali, dei beni ecclesiastici, i soggetti privati e gli stessi commissari, tutti impegnati nel tentativo di dare alla collettività umbra una legislazione più rispondente alle necessità attuali rispetto alla legge vigente, la legge 35/90.

Infatti, lo scenario dei primi anni '90 era molto diverso: gli obiettivi principali della legge erano quelli di aprire le sedi museali ai visitatori, garantire il funzionamento, catalogare, restaurare e tutelare le opere; in una parola: cominciare ad organizzare un sistema museale regionale che avesse tratti qualitativi certi.

È utile ricordare alcuni dati della relazione di accompagnamento al disegno di legge, al fine di valutare in maniera oggettiva la strada percorsa ed i risultati conseguiti in questi ultimi anni, e quindi anche l'efficacia della normativa vigente.

"Negli anni '90" - leggo - "le indagini condotte sui musei italiani evidenziavano che la provincia di Perugia risultava al primo posto per il numero dei musei chiusi. Nel volgere di un decennio, fino a tutto l'anno 2000, i musei locali e gli altri luoghi di interesse culturale ad essi assimilabili e normalmente aperti al pubblico sono passati da 12 a 38; gli addetti da 22 a 74; i visitatori da 148.403 a 494.062; gli introiti da biglietteria e da bookshop da 446.000.000 di vecchie lire a 2.100.664.000; le pubblicazioni dei cataloghi scientifici e delle raccolte da 13 a 45; dati, questi, che si rendono ancora più espressivi considerando che, grazie ai complessivi introiti di L. 17.417.000.000 conseguiti fra il 1990 e il 2000 dall'insieme dei musei locali, è stato possibile limitare il totale dei contributi regionali erogati per sopperire ai disavanzi di gestione a soli 1.988.300.000 delle vecchie lire".

È quindi intervenuto un miglioramento evidente della situazione, che impone nuove e più complesse sfide, a cominciare dal fatto che ancora molte strutture non sono accessibili e che molte opere sono in attesa di restauro e catalogazione per la nota e cronica carenza di finanziamenti.

Accanto a ciò, non è più procrastinabile l'esigenza di risolvere il problema della professionalità degli addetti, della loro formazione, qualificazione ed aggiornamento; della validità scientifica delle informazioni che vengono fornite agli utenti, ai visitatori; la capacità di far vivere il museo attraverso attività promozionali efficaci, tentare di renderlo fruibile al grande pubblico, evitando ogni forma di sacralità; cercare di raggiungere la sostenibilità economica anche attraverso il coinvolgimento nella gestione ordinaria, e non solo negli



eventi, di soggetti istituzionali come, ad esempio, le fondazioni bancarie; garantire orari di apertura almeno sufficienti.

È superfluo sottolineare che raggiungere tali obiettivi comporta consistenti sforzi economici; realizzare il sistema museale a rete, che la legge prevede, sarà utile alle famose, ancorché necessarie, economie di scala, ma sarebbe fortemente riduttivo progettare una nuova musealità regionale esclusivamente sulla base di ragioni e di condizioni economiche. Un sistema museale integrato è in grado di facilitare e di agevolare la comprensione della nostra regione, della sua identità storica e culturale, dei suoi territori, là dove le opere erano ideate, realizzate e collocate, così come ci insegna Bruno Toscano, che ama definire il museo l'inizio di un racconto che continua fuori dal museo stesso.

Allora, se il racconto continua fuori dal museo, andranno intraprese anche una serie di attività di tutela e salvaguardia, di conservazione e valorizzazione dei beni culturali diffusi nell'aperto paesaggio, non compiendo l'errore - qui sento di dover fare una raccomandazione al Consiglio - di sottovalutarne la grande valenza economica. Ne parliamo spesso, l'analisi è totale, a 360 gradi, ma gli atti non sono, a mio modo di vedere, sufficientemente conseguenti.

Nel processo di globalizzazione economica e di internazionalizzazione del lavoro in atto, le attività di impresa imperniate sull'ambiente, il paesaggio, il territorio e i beni culturali non sono delocalizzabili, e ciò le mette in qualche misura al riparo dall'imperversare dei venti delle congiunture internazionali. Dobbiamo riflettere su questo e dobbiamo concretamente comprendere le potenzialità inesprese di un sistema di valori che può costituire uno degli assi strutturali della ricchezza dell'Umbria, coinvolgendo attivamente e direttamente gli attori locali, che beneficiano dell'esistenza e dell'attività dei musei.

La legge, nel riconoscere l'unitarietà del proprio patrimonio culturale conservato nei musei o in altre strutture diffuse sul territorio, e nel rispetto dei principi di sussidiarietà, adeguatezza e differenziazione previsti dall'Art. 118, ne persegue la valorizzazione, tutela, gestione, promozione, attraverso forme di cooperazione tra istituzioni ed enti pubblici e fra soggetti ecclesiastici e privati, conformandosi ai principi dell'Unione Europea.

Al fine di elevare la qualificazione del sistema globalmente inteso, si individua l'organizzazione in sistema dei musei, sulla base di un'adesione volontaria, libera, configurandosi come logo regionale che attesta gli standard di qualità dei servizi e che non si



configura come un ente strutturato, ma come un'organizzazione di rete che concorre alla valorizzazione del patrimonio culturale mediante i musei.

Il percorso attraverso il quale si è giunti alla presentazione di questo atto in aula è stato un percorso piuttosto lungo (questo è del tutto evidente), anche accidentato e disseminato di passaggi complicati, perché si è previsto il metodo della concertazione e della codecisione. Quindi tutti i soggetti potenzialmente coinvolti, dagli enti locali ai titolari di musei privati ed ecclesiastici, hanno espresso i loro pareri e hanno richiesto garanzie in ordine alla loro reale partecipazione alle scelte programmatiche del sistema e al rispetto delle loro prerogative. Ci sono state discussioni molto approfondite, scambi epistolari che vanno qui ricordati per sottolineare come il tema sia molto sentito e come ci sia la volontà, anche da parte dei privati, anche da parte della Chiesa, di incidere profondamente sull'unitarietà del sistema museale regionale.

Da questi ampi dibattiti sono comunque emersi alcuni punti, alcuni criteri fondamentali: da un lato, il recepimento di tutte le proposte di emendamenti tecnicamente migliorative che sono state fatte; dall'altro, fra questi principi intendo sottolineare che, ferma restando la libertà di adesione all'organizzazione del sistema da parte degli stessi musei e degli enti locali, le previsioni circa la definizione e la progressiva applicazione di standard vengono in prima istanza riferite ai musei pubblici locali. Questo è un tema che i privati hanno molto tenuto a sottolineare. Quindi i musei pubblici locali e quelli statali, nell'aderire al sistema, debbono in prima fase rispettare gli standard.

Invece, per quanto concerne i musei ecclesiastici e privati, apposite e distinte norme prevedono, per quanti decidessero di aderire all'organizzazione del sistema, la stipula di specifiche convenzioni con la Regione, con le quali concordare caso per caso il giusto punto di equilibrio fra gli standard che, in attuazione della legge, saranno stati definiti a misura dei servizi pubblici, e la salvaguardia della libertà di autorganizzazione e delle altre prerogative connesse con la proprietà privata e/o ecclesiastica dei musei stessi; quindi il rispetto delle prerogative del privato.

Per quanti decidessero di non aderire all'organizzazione del sistema, ma che siano considerati di interesse regionale, il sostanziale riconoscimento della loro importanza, in quanto parti integranti della complessiva offerta culturale regionale e componenti di fatto del



generale circuito museale umbro, mediante l'erogazione di contributi e di altre forme di sostegno ai fini della catalogazione del loro patrimonio, del sostegno alle attività culturali, didattiche e promozionali anche a fini turistici e alla produzione di pubblicazioni.

Ancora un altro elemento in discussione, a proposito dell'Osservatorio tecnico-scientifico, che è stato ideato per favorire in ogni caso la maggiore possibile interlocuzione e coesione tra musei pubblici, ecclesiastici e privati: anche qui sono state recepite alcune indicazioni, in particolare quella che prevedeva che uno dei due esperti dell'Osservatorio fosse nominato dalla Sovrintendenza regionale.

Quindi, in definitiva, in attuazione dell'articolo 117 della Costituzione, che prevede come la tutela sia materia di esclusiva competenza dello Stato, mentre la valorizzazione sia materia concorrente fra Stato e Regioni, la legge prevede come elemento significativo di novità rispetto al '90 un sistema museale che non comprenda esclusivamente musei pubblici e locali - questi sono alcuni tratti distintivi di fondo - chiamati ad operare in modo complementare, ma si individua per la valorizzazione del patrimonio culturale dell'Umbria, di cui si riconosce l'unicità, la sua unitarietà, un sistema museale a rete, che si configura appunto come un'organizzazione a rete comprendente non solo i musei pubblici e statali, ma anche privati e beni ecclesiastici.

Questo ulteriore elemento di definizione chiarisce bene la volontà da parte di questo Consiglio, se approverà la legge, di dichiarare come ci sia in Umbria un'unitarietà del patrimonio che comprende tutti, non solo i musei pubblici, ma anche i privati ed i beni ecclesiastici, a cui viene dato un ruolo, a mio modo di vedere, estremamente significativo ed importante, come è giusto che sia.

**PRESIDENTE.** Grazie, Consigliere Antonini. La parola al Consigliere Rossi per la relazione di minoranza.

**ROSSI, Relatore di minoranza.** Le valutazioni riguardanti il disegno di legge che il Consiglio regionale si accinge a discutere partono da due valutazioni di carattere generale, dalle quali non possiamo prescindere: innanzitutto, la nuova legge del sistema museale dell'Umbria va



inquadrata complessivamente nell'ottica della politica generale sui beni ed attività culturali della nostra regione. Non sfugge a nessuno che la valenza di questo settore nella nostra regione è strategica, vista l'interconnessione con il turismo, che rappresenta una componente essenziale del nostro sistema economico.

Inquadrata in questo contesto, la proposta, da sola, è insufficiente. È insufficiente a rilanciare la politica dei beni culturali in Umbria, che credo che mai come in questo momento abbia toccato il fondo, sopravvivendo e vivendo di vendita su di un passato sempre più lontano. Abbiamo notizia che qualcosa si muove, ma questo arriva ormai verso la fine della legislatura, in un momento in cui l'attenzione è rivolta ad importanti scadenze politiche ed istituzionali, dunque senza quella tranquillità e disponibilità reciproca per affrontare questioni così delicate e complesse.

L'azione complessiva del Governo regionale nel settore è secondo noi deficitaria, proprio in un momento in cui, anche a seguito delle nuove competenze attribuite alle Regioni con il nuovo Titolo V della Costituzione, avremmo dovuto saperla esaltare. Non si è percepito, dunque, in questi tre anni e mezzo di legislatura, un progetto innovativo che porti la nostra regione al livello di quelle più avanzate. Non sappiamo se ciò dipenda da questioni strutturali all'interno della Giunta regionale, o dalla necessità continua di verifiche politiche che la maggioranza è costretta ad affrontare. Il risultato dei ritardi è deleterio per lo sviluppo della nostra regione, ed è emblematico il caso di questa legge, che ha iniziato il suo iter da molto lontano, addirittura dall'altra legislatura; un disegno di legge che fu sonoramente bocciato in un affollatissimo incontro partecipativo che si tenne a Montefalco.

La successiva proposta, quella di quest'anno, ripeteva i difetti strutturali di quella precedente, permeata di un neo-centralismo regionale, ignorante dei processi in corso nei rapporti con le istituzioni private, delle nuove forme di partecipazione di queste alle strategie istituzionali. Dunque, anche questa proposta veniva duramente contestata nelle sue fondamenta, e non poteva che essere così, nelle audizioni sviluppatesi con i soggetti più direttamente interessati.

Finalmente l'Assessore Maddoli, al quale va il mio plauso, presentava un emendamento al testo che poteva definirsi sostitutivo dell'intera proposta, dopo un laborioso confronto con le componenti pubbliche e private che più si erano attivate al fine di dare una svolta alla politica



regionale nel settore. L'Assessore Maddoli dava pubblicamente atto di questo risultato e di questa collaborazione nella discussione generale dell'emendamento, che però conteneva ancora aspetti equivoci, sia nel contenuto che nella forma.

Una successiva interlocuzione, in particolare con la Sovrintendenza dell'Umbria ed il Nobile Collegio della Mercanzia, riproponeva alcune questioni, anche di legittimità, rispetto al sistema delle competenze fra Stato e Regioni. L'affidamento di queste questioni alla valutazione del Comitato Legislativo ha, secondo noi, rappresentato un punto di svolta. Infatti, molte delle questioni poste dai soggetti sopra indicati sono parse meritevoli di essere accolte o chiarite, per cui si è potuto addivenire in tempi brevi alla definizione dell'atto in Commissione.

Si è trattato, dunque, di un parto assai difficile, del quale ho voluto ripercorrere le tappe per dimostrare come sia indispensabile il confronto con la società civile, a 180 gradi, su tutte le questioni che interessano la società civile dell'Umbria. Dire che siamo soddisfatti al cento per cento del risultato sarebbe sicuramente troppo, anche perché, prima che la legge dispieghi la sua efficacia, ci vorrà purtroppo del tempo. Questa apertura al privato, che giunge in ritardo rispetto alle altre realtà regionali, anche quelle amministrate dal centrosinistra, va comunque giudicata positivamente. Giudicheremo nei fatti le aperture che la legge permette, anche attraverso gli strumenti della legge stessa.

In Commissione il nostro voto è stato di astensione. Mi auguro che l'Assessore nel suo intervento fornisca ulteriori chiarimenti e garanzie, e questo potrebbe determinare il nostro voto favorevole.

A conclusione, desidero ringraziare il Presidente Bonaduce per la sua sensibilità e pazienza e tutti coloro, in particolare i funzionari tecnici del Consiglio regionale della Regione dell'Umbria e della Giunta, che hanno partecipato e contribuito a questo laborioso parto.

**PRESIDENTE.** Grazie, Consigliere Rossi. È aperta la discussione generale. Chi si iscrive a parlare? Se non ci sono interventi, devo chiedere alla Giunta regionale se intende farlo, e poi passare alla lettura dell'articolato. Non ci sono interventi, la parola all'Assessore Maddoli.



**MADDOLI**, *Assessore Cultura, Turismo, Sport*. Devo dire che sono veramente soddisfatto che questo disegno di legge arrivi oggi alla discussione del Consiglio regionale. Lo sono, consapevole del percorso che questo disegno ha conosciuto, che è stato richiamato adesso dall'intervento del Consigliere Rossi.

Arriviamo qui dopo un lungo iter, le cui radici effettivamente possono essere anche rintracciate nella precedente legislatura; un lungo iter che ha segnato, secondo me, degli aspetti molto positivi, innanzitutto la grande partecipazione. L'ho vissuta in prima persona, e con me l'hanno vissuta molti Consiglieri qui presenti; l'ha vissuta la struttura, i tecnici del servizio che ha provveduto ad impostare il tracciato del disegno, su cui poi l'intelligenza politica dei Consiglieri e della Commissione si è esercitata, facendo da mediazione e da tramite con tutta una serie di soggetti pubblici e privati (includo tra i privati, in particolare, il sistema complesso rappresentato dai musei ecclesiastici), in un discorso che non è stato un discorso fra sordi, ma ha saputo cogliere ogni volta quello che di valido c'era nelle proposte, ed eventualmente correggere quanto fosse necessario.

Quindi è stato un lungo cammino, non sempre facile. Non possiamo nascondere che ci siano state difficoltà, difficoltà che spesso vanno anche al di fuori delle nostre immediate possibilità di intervento, le difficoltà di tutto un sistema complessivo, italiano ed europeo, di rapporto con i beni culturali, con la loro tutela, la loro valorizzazione, la loro gestione; un discorso che a livello nazionale impegna oggi il Paese in una riflessione, anche dopo le riforme e i ritocchi al testo della Costituzione.

Tutto questo segna, per quanto riguarda l'Umbria, un passo in avanti, perché il progetto che stiamo qui discutendo è sostanzialmente condiviso. È un progetto che non vincola nessuno in modo particolare, in maniera stringente e soffocante, ma sollecita e sostiene. Sollecita la partecipazione continua, quotidiana; sollecita il raccordo, la cooperazione quotidiana fra i diversi soggetti che hanno il compito di valorizzare, custodire e gestire il patrimonio dei beni culturali, e sostiene ogni soggetto (e questo è l'aspetto importante ed anche molto delicato che vorrei sottolineare) non in maniera univoca per tutti, ma facendo attenzione al livello e alla collocazione da cui ciascuno dei soggetti parte.

Cioè, non si impone a chi è più piccolo e più debole di fare lo stesso sforzo di chi ha



maggiori energie, maggiore esperienza, maggiore capacità e possibilità anche di raccordi, ma si interviene con questo progetto di legge al livello delle capacità, delle possibilità di ciascuno dei soggetti di adeguarsi progressivamente a degli standard che sono stati individuati concordemente a livello nazionale e che, appunto, diventano un punto di riferimento e un punto di partenza nello stesso tempo.

Il disegno di legge fornisce, ripeto, uno strumento fondato sulla condivisione e sulla compartecipazione, che ha avuto anche un altro merito, io credo: quello di sollecitare e stimolare sul territorio regionale, attraverso tutti i soggetti che hanno partecipato alla sua elaborazione, un'ampia riflessione sui beni culturali. È stata l'occasione di una presa di coscienza, tanto più necessaria in quanto oggi il dibattito non è limitato soltanto alla nostra regione, ma investe problemi di rapporto fra lo Stato, le Regioni, gli Enti Locali, in un discorso - devo dirlo apertamente - e in alcuni punti discutibile ancora, progetto di trasferimento di alcuni beni culturali attualmente in mano all'Amministrazione statale alle Amministrazioni locali. Tale processo non si è ancora compiuto, e non so quali tempi di avanzamento avrà. Se ne è discusso e se ne discute ancora; ha avuto dei momenti di pausa ed anche di silenzio, che sono nati da alcune difficoltà tra le Regioni e lo Stato. Ma devo dire che in questo campo le Regioni non si sono divise a seconda della loro colorazione politica, ma si sono trovate concordi su determinate linee da tenere insieme.

E questa concordanza mi pare di vederla emergere, nel piccolo, anche dall'iter che ci ha portato oggi a questo risultato. Io ho partecipato varie volte a discussioni e a lavori di Commissione, in questo mandato elettorale, però devo dire che forse mai ho riscontrato, anche in sede di discussione in Commissione, tanto reciproco ascolto e tanta reciproca attenzione, come altre volte non mi è capitato di vedere. Altre volte ho visto contrapposizioni, ma in questo caso ho visto una positiva, costante convergenza nel cercare di migliorare il testo, nel valutare le osservazioni che dai diversi soggetti sono arrivate, nel riascoltare di nuovo, fino all'ultimo..., abbiamo riaperto le audizioni in Commissione fino all'ultimo momento per riascoltare le ultime obiezioni, le ultime perplessità, nate anche da una giusta esigenza che la Commissione aveva posto, cioè quella di ridurre un po' il testo, che proprio grazie a questo ascolto collettivo e progressivo era diventato un po' troppo ampio; allora abbiamo cercato di stringere, di ridurre. Nella riduzione, naturalmente, sono insorti alcuni dubbi, alcuni



problemi: se la formula più ristretta potesse rispondere senza equivoci alle esigenze che erano state manifestate. Allora, anche in quest'ultima audizione, alla vigilia della discussione odierna, abbiamo saputo trovare accordi e passaggi espressione di intenti comuni.

Tutto ciò lo ritengo positivo, perché i nostri musei ed i nostri beni culturali non possono essere rivendicati come patrimonio di nessuno, ma, come in genere tutto quello che è vita politica collettiva, sono un bene di interesse generale. La valorizzazione del nostro sistema dei musei non è soltanto dell'interno dei musei, come in prima istanza può apparire - perché si tratta di individuare gli standard di progressiva qualità cui i nostri musei devono adeguarsi - ma ha un immediato riflesso sui territori, perché oggi il museo non è più una casa chiusa, dove si concentrano esclusivamente il deposito, la tutela, la conservazione e la valorizzazione dei beni culturali, ma è un luogo aperto, che stimola continuamente un itinerario tra il bene che è per necessità conservato nel museo e i beni che ancora sono nel territorio e che hanno ugualmente bisogno di adeguata valorizzazione e protezione.

Quindi questo patrimonio comune credo che debba essere sentito da tutti come un qualcosa per la cui salvezza e valorizzazione tutti concorrono, per farlo conoscere, perché ha un enorme valore pedagogico, nei confronti della crescita intellettuale e culturale della comunità umbra. Nella misura in cui avremo dei musei con tutto quello che essi comportano di apertura sul territorio tra gli enti locali, l'ente regionale ed i soggetti che concorreranno a questi musei, in tutto questo complesso articolato io vedo un progressivo crescere della nostra coscienza culturale, che poi diventa sicuramente anche consapevolezza e coscienza di partecipazione pubblica e di vita democratica.

Per cui permettetemi di dire grazie a tutti quelli che hanno lavorato a questo disegno di legge, a partire dalla struttura della Regione, ma a tutti coloro che a diverso titolo, soggetti pubblici e soggetti privati, e rappresentanti di diverse forze politiche, hanno voluto dare il loro positivo - sottolineo, positivo - contributo alla costruzione di questo disegno.

**PRESIDENTE.** Grazie, Assessore Maddoli. Il Consigliere Rossi non intende replicare, e nemmeno il Consigliere Antonini. Chiede la parola il Consigliere Brozzi.



**BROZZI.** Siccome è in ballo la presentazione o meno di un emendamento che il Presidente della Commissione ed il relatore stanno esaminando, chiedo se si può sospendere cinque minuti per vedere se questo emendamento viene formalmente presentato o meno.

**PRESIDENTE.** Il Consigliere Brozzi ha chiesto una sospensione di dieci minuti (lui dice cinque, ma io dico dieci). Se non ci sono osservazioni contrarie, la seduta è sospesa per dieci minuti.

*La seduta è sospesa alle ore 11.22.*

*La seduta riprende alle ore 11.32.*

**ASSUME LA PRESIDENZA IL VICE PRESIDENTE VANNIO BROZZI.**

**PRESIDENTE.** Si prega i Consiglieri di rientrare in aula, per cortesia, riprendiamo i lavori. È finita la discussione, nessuno chiede la parola. La Giunta sta predisponendo un emendamento all'Art. 3; appena ci sarà consegnato, lo distribuiremo. Intanto passiamo alla lettura dell'articolato.

*Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'Art. 1.*

**PRESIDENTE.** Ci sono interventi? Se non ci sono interventi, si vota l'Art. 1.

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

*Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'Art. 2.*

**PRESIDENTE.** Ci sono interventi? Non ci sono interventi, si vota.



**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

*Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'Art. 3.*

**PRESIDENTE.** C'è un emendamento sostitutivo, che va messo in votazione prima, che facciamo presentare all'Assessore Maddoli.

**MADDOLI, Assessore Cultura, Turismo, Sport.** La Giunta propone un emendamento all'Art. 3, comma tre, dove la dizione attuale rischia di non essere sufficientemente chiara. Allora noi sostituiremmo, laddove si dice: "l'ammissione prevede...", una frase che inizia così: "per i musei, le raccolte e le altre strutture di soggetti pubblici, l'ammissione prevede..."; si aggiunge un Art. 3/bis: "per i musei, le raccolte e le altre strutture di proprietà ecclesiastica e privata, l'ammissione prevede un programma negoziato". Questo fa seguito a quello che dicevo prima.

Poi c'è una conseguenza sul comma quattro, perché la dizione precedente condiziona la successiva: "La Giunta regionale, qualora accerti la mancata o insufficiente attuazione...", qui bisogna aggiungere, invece che "del piano", "dei programmi di cui ai commi precedenti", perché abbiamo parlato di programmi che vengono appunto negoziati tra le parti. Il resto del testo rimane immutato. Questo è la conseguenza di quanto esprimevo prima nel mio breve intervento, quando dicevo che il progetto sostiene i soggetti a seconda del livello di partenza dal quale si muovono per adeguarsi agli standard previsti.

**PRESIDENTE.** Allora, per come ci ha letto l'Assessore Maddoli l'emendamento, procediamo con questo sistema: si vota il sostitutivo al comma quattro, perché gli altri due sono commi aggiuntivi. Si vota il sostitutivo al comma quattro.

**Il Consiglio vota.**



**Il Consiglio approva.**

**PRESIDENTE.** Adesso votiamo l'Art. 3 così come emendato. Si vota.

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

**PRESIDENTE.** Adesso votiamo l'emendamento aggiuntivo al comma 3.

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

**PRESIDENTE.** Adesso si vota l'aggiuntivo come comma 3/bis (che poi diventerà n. 4 nella stesura).

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

**PRESIDENTE.** Adesso passiamo all'Art. 4.

*Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'Art. 4.*

**PRESIDENTE.** Si vota.

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

*Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'Art. 5.*



**PRESIDENTE.** Si vota.

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

*Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'Art. 6.*

**PRESIDENTE.** Si vota.

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

*Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'Art. 7.*

**PRESIDENTE.** Si vota.

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

*Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'Art. 8.*

**PRESIDENTE.** Prego, Assessore Maddoli.

**MADDOLI, Assessore Cultura, Turismo, Sport.** C'è un piccolo emendamento al comma 3, lett. b), per maggiore chiarezza, perché nella formulazione attuale si parla di "forme di cooperazione strutturale e funzionale da attuarsi d'intesa con gli enti locali e con i rappresentanti di musei", può dare equivoco, che ogni museo deve delegare qualcuno; allora noi metteremmo, più semplicemente e più ampiamente: "le forme di cooperazione strutturale e funzionale da attuarsi d'intesa con gli enti locali e con altri soggetti, pubblici, ecclesiastici e



privati, aderenti al sistema...", per chiarificare questo termine "rappresentanti".

**BAIARDINI.** (*Fuori microfono*) Sull'ordine dei lavori: chiediamo cinque minuti di sospensione per approfondire il contenuto dell'emendamento.

**PRESIDENTE.** Se non ci sono pareri contrari, facciamo cinque minuti di sospensione.

*La seduta è sospesa alle ore 11.42.*

*La seduta riprende alle ore 11.48.*

**PRESIDENTE.** Si prega i Consiglieri di rientrare in aula, per cortesia, riprendiamo i lavori. Assessore Maddoli, ha una formulazione più stringente dell'emendamento?... (*Assessore Maddoli fuori microfono*)... Allora, l'emendamento che ha presentato l'Assessore Maddoli al comma 3, lett. b), dell'art. 8 va inteso come emendamento sostitutivo, per cui metto in votazione l'emendamento letto dall'Assessore Maddoli, che adesso firmerà e ci presenterà, come emendamento sostitutivo.

L'emendamento è questo: "... le forme di cooperazione strutturale e funzionale da attuarsi d'intesa con gli enti locali e con gli altri soggetti pubblici ecclesiastici e privati aderenti al Sistema Museale dell'Umbria, al fine dello sviluppo dello stesso e dell'attuazione delle previsioni programmatiche". Si vota.

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

**PRESIDENTE.** Votiamo l'Art. 8 così come emendato.

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**



**PRESIDENTE.** Passiamo alla lettura dell'Art. 9. Prego, Consigliere Fasolo.

*Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'Art. 9.*

**PRESIDENTE.** Si vota.

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

*Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'Art. 10.*

**PRESIDENTE.** Si vota.

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

*Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'Art. 11.*

**PRESIDENTE.** Si vota.

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

*Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'Art. 12.*

**PRESIDENTE.** Si vota.

**Il Consiglio vota.**



**Il Consiglio approva.**

*Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'Art. 13.*

**PRESIDENTE.** Si vota.

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

*Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'Art. 14.*

**PRESIDENTE.** Si vota.

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

*Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'Art. 15.*

**PRESIDENTE.** Si vota.

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

*Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'Art. 16.*

**PRESIDENTE.** Si vota.

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**



**PRESIDENTE.** Se non ci sono dichiarazioni di voto, metto in votazione l'intera legge. Si vota.

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

**OGGETTO N. 5**

**PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (L.R. 18/11/98, N. 37 E SUCCESSIVE MODIFICAZIONI ED INTEGRAZIONI).**

**Relazione della Commissione Consiliare: Il**

**Relatore di maggioranza: Consigliere Gobbini**

**Relatori di minoranza: Consigliere Melasecche Germini - Consigliere Laffranco**

**Tipo Atto: Proposta di atto amministrativo**

**Iniziativa: G.R. Delib. n. 992 del 17/07/2003**

**Atti numero: 1843 e 1843/bis**

**PRESIDENTE.** Prego, Consigliere Gobbini.

**GOBBINI**, *Relatore di maggioranza.* Cari colleghi, con il Piano Regionale dei Trasporti che andiamo ad approvare, iniziamo a dare una risposta alle riflessioni di carattere generale che il tema impone. I trasporti oggi sono divenuti un elemento cardine della mondializzazione dell'economia e si trovano a dover soddisfare esigenze sempre più complesse, sia nel campo delle merci che in quello della mobilità delle persone. Le problematiche ambientali, che sono un fattore di rischio ricorrente non solo nelle grandi città ma anche nella nostra verde Umbria, hanno fatto correggere il modello trasportistico sviluppatosi fin da ora anche nella nostra regione.

Le coordinate entro le quali ci si è mossi per sviluppare la politica dei trasporti nella regione dell'Umbria sono scaturite principalmente dai grandi atti di programmazione quali: il



Libro Bianco dei Trasporti varato dalla Comunità Europea, la politica europea dei trasporti all'orizzonte del 2010, il Piano Generale dei Trasporti nazionale, e, tra gli altri atti, il Piano Urbanistico Territoriale... (*Brusii in aula*).

**PRESIDENTE.** Consigliere Gobbini, per cortesia, sospenda la relazione...

**GOBBINI, Relatore di maggioranza.** Io propongo di darla per letta, se siamo d'accordo, e di aprire la discussione.

**PRESIDENTE.** Consigliere Antonini, Assessore Rosi, silenzio. Prego, Consigliere Gobbini.

**GOBBINI, Relatore di maggioranza.** Le linee guida della politica europea nel settore dei trasporti passano attraverso quattro punti strategici: il riequilibrio dei modi di trasporto attraverso il rilancio delle ferrovie e lo sviluppo del sistema marittimo-fluviale; il superamento delle strozzature infrastrutturali, al fine di realizzare una rete transeuropea per le merci e per i passeggeri; il contenimento del trasporto su strada, migliorandone nel contempo la sicurezza, e fare degli utenti il fulcro della politica dei trasporti, aumentando la consapevolezza dei costi interni ed esterni del trasporto e la conoscenza dei diritti e dei doveri degli utenti stessi.

Detti elementi strategici sono stati ripresi anche dal Piano Regionale dei Trasporti e della Logistica, che punta anch'esso al recupero del traffico passeggeri e merci da parte del sistema ferroviario, che in passato ha perso consistenti quote di mercato per effetto di una politica indirizzata per alcuni decenni quasi esclusivamente sull'automobile.

Oggi la strada del segmento extraurbano cattura circa l'85% dei movimenti delle persone e l'80% del movimento delle merci. Gli scenari di sviluppo, oltre tutto, prevedono una domanda di trasporto in ulteriore crescita, difficilmente assorbibile nell'attuale condizione della rete viaria.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria, il Piano prevede il raddoppio dei tratti ancora a binario unico della Orte-Falconara e l'approfondimento specifico delle congiunzioni con Cesena-Venezia della FCU; per quanto riguarda la rete stradale, invece, il potenziamento del



corridoio trasversale della Orte-Cesena-Ravenna-Venezia e il potenziamento dell'asse trasversale Civitavecchia-Orte-Perugia-Ancona, e aggiunge, qualificandoli come indispensabili, il raddoppio e la velocizzazione della Foligno-Terontola e l'adeguamento delle caratteristiche della strada primaria di scorrimento delle connessioni autostradali Perugia-Bettolle e Terni-Orte.

La prima individua un modello di servizio integrato ferro-gomma in grado di elevare l'accessibilità della rete di interesse nazionale ed europea, incrementa la qualità delle prestazioni rivolte alla mobilità regionale, attiva una serie di servizi ferroviari urbani e suburbani, contenendo quanto più possibile la pressione del trasporto privato sulle principali città della regione.

La seconda coglie gli interventi infrastrutturali necessari al suddetto modello dei servizi.

La terza definisce linee e criteri per impostare l'organizzazione dei trasporti nei bacini di traffico nelle principali aree urbane e nelle aree a bassa densità abitativa.

La quarta mira ad un programma di interventi sulla rete stradale per superare situazioni di evidente criticità dovute alla presenza di alcuni colli di bottiglia, adeguando gli standard della piattaforma stradale, migliorando la condizione di funzionalità e di sicurezza della viabilità di interesse regionale.

La quinta interviene sulla politica del trasporto delle merci e della logistica integrata, al fine di promuovere processi di razionalizzazione del settore, incentivando il riequilibrio modale a favore di quello ferroviario; tutto ciò perseguendo un'attenta difesa ambientale e l'estensione massima dei servizi ai disabili.

Di conseguenza, la strategia per i servizi ferroviari non può che essere quella che fa leva su tutta la rete attualmente esistente negli ultimi interventi e il potenziamento e la riqualificazione previsti, che possono essere così riassunti: il completamento del raddoppio della Orte-Falconara, il raddoppio con velocizzazione della Foligno-Terontola, l'ammodernamento infrastrutturale e tecnologico della Ferrovia Centrale Umbra, il potenziamento del nodo di Perugia, il potenziamento del nodo di Terni.

Il Piano Regionale dei Trasporti affronta poi le seguenti necessità: lo sfondamento a nord della FCU Arezzo-Cesena, un breve raccordo all'altezza di Borghetto di Tuoro per creare una direttrice Chiusi-Perugia, un collegamento tra Gubbio e la Orte-Falconara, il collegamento tra



Gubbio e Umbertide; per quanto riguarda l'itinerario trasversale della Tre Valli Spoleto-Acquasparta, che collega la Flaminia e la E45, superando così le strozzature rappresentate dai nodi di Spoleto e di Terni e il valico de La Somma, la E78, il nodo di Perugia, la Terni-Rieti, la SS77 Val di Chienti, la Perugia-Ancona, l'adeguamento della Flaminia-Spoleto-Foligno-Fossato di Vico, l'adeguamento della E45, l'ammodernamento della Pievaiola da Perugia a Chiusi.

L'analisi di comparto evidenzia una domanda frammentata e relativamente ridotta come volume: 20 milioni di tonnellate esportate e importate ogni anno; la modalità ferroviaria ne cattura solo 2,4 milioni *in previdenza (?)* e per gli impianti raccordati di Terni e per Foligno. La frammentazione risulta dal fatto che in Umbria vi sono 3.000 imprese di autotrasporto con oltre 7.000 addetti.

Anche per le merci, l'obiettivo dalla Regione è quello di trasferire su ferro una quota di traffico attraverso un piano organico di interventi che comprende: la promozione di un sistema regionale viario opportunamente attrezzato e dimensionato (le basi attrezzate di Terni, Foligno e Città di Castello, oltretutto, sono state riconosciute di interesse primario e perciò inserite nel primo programma di interventi finanziabili con la Legge Obiettivo); l'individuazione di attrezzaggio di impianti ferroviari e idonei servizi intermodali e combinato; l'incremento degli impianti produttivi raccordati sia sulla rete FS che sulla FCU.

La Regione, inoltre, sostiene il settore dell'autotrasporto e della logistica nelle forme compatibili alle direttive europee e nazionali, tra cui il deciso impulso all'associazionismo, alla formazione professionale, al processo crescente di qualificazione ed efficienza dei servizi, attivando anche l'osservatorio per il monitoraggio del settore del trasporto merci e della logistica.

Il trasporto aereo: recenti studi ed indagini di mercato hanno messo in evidenza concrete possibilità di crescita del traffico aereo, soprattutto grazie alla vasta ed articolata offerta turistica, culturale e religiosa che la regione è in grado di offrire. La previsione che l'aeroporto di Sant'Egidio possa vedere un traffico passeggeri che superi le 200.000 unità all'anno porta a rendere necessari e urgenti gli interventi di potenziamento e ammodernamento infrastrutturale che consentano l'accesso anche ad aeromobili di dimensioni maggiori,



compresi quelli che espletano il servizio charter.

Mobilità alternativa: l'Umbria è caratterizzata dalla presenza di molti centri antichi localizzati su alture con caratteristiche morfologiche e dal contesto edilizio tale da costituire vincoli allo sviluppo della mobilità tradizionale. Ha rappresentato un esempio a livello mondiale per quanto riguarda la realizzazione della cosiddetta mobilità alternativa, che varia da impianti di scale mobili, percorsi meccanizzati, ascensori, fino a funivie e funicolari.

Il minimetro di Perugia è un esempio di mobilità alternativa, che consiste in un sistema innovativo di collegamento tra Pian di Massiano e il centro città, passando per la Stazione Fontivegge, per popolosi quartieri ed importanti poli scolastici. Sarà senz'altro un'ulteriore realizzazione che, migliorando significativamente la mobilità urbana del capoluogo sotto il profilo funzionale ed ambientale, riproporrà l'Umbria come modello e sarà attrattore di interesse turistico.

Altro intervento qualitativo ed innovativo proposto dal Piano Regionale dei Trasporti è una rete di itinerari ciclabili che garantisca l'accesso ai maggiori centri urbani e agli insediamenti d'arte e religiosi, individui itinerari paesaggistico-ambientali e di altra natura escursionistica, favorendo l'interscambio con la rete su ferro.

Inoltre, nell'analisi dell'attuazione delle politiche per il governo degli spostamenti casa-lavoro, si ritiene fondamentale lo sviluppo delle due nuove figure professionali: il mobility manager di area e il mobility manager di azienda.

Dal punto di vista prettamente ambientale, invece, per conseguire risultati in materia della qualità dell'aria e del rispetto degli obiettivi fissati a lungo termine dalle normative europee riguardanti le emissioni in atmosfera, la percentuale di riduzione di anidride carbonica fissata dal Protocollo di Kyoto è il livello massimo desiderabile ed auspicato in alcuni atti preparatori al piano di tutela e risanamento della qualità dell'aria regionale.

Da ultimo, il Piano ha previsto la riduzione del traffico su gomma mediante azioni volte alla razionalizzazione e allo sviluppo della logistica integrata, il rinnovo del parco mezzi del trasporto pubblico locale, l'intensificazione delle attività di vigilanza per il controllo dei gas di scarico, l'incentivazione dell'attività ciclopedonale e il decremento dell'uso del mezzo privato.

In linea generale, a conclusione, tutti gli interventi proposti dal Piano sono mirati al raggiungimento di uno sviluppo della mobilità ecocompatibile con un territorio da preservare



per le ricchezze ambientali e a trovare forme innovative di trasporto ambientalmente sostenibili, naturalmente attraverso il coinvolgimento dei cittadini nelle scelte, sensibilizzandoli a modificare comportamenti e consuetudini e guidandoli verso un sistema alternativo di mobilità che, incentrato su politiche di integrazione modale e tariffaria, produca un trasporto pubblico di alta qualità. Vi ringrazio per l'ascolto.

**PRESIDENTE.** Grazie, Consigliere Gobbin. La parola adesso ad uno dei Consiglieri di minoranza per la relazione, che è Pietro Laffranco, che poi mi sembra sia l'unico.

**LAFFRANCO, Relatore di minoranza.** Sì, perché il collega Melasecche ha avuto un impegno di lavoro improvviso ed improrogabile.

Dopo un parto lungo, faticoso, plurigemellare, il Piano Regionale dei Trasporti è giunto all'esame del Consiglio regionale dell'Umbria. In questo c'è già una prima valutazione di carattere politico, nel senso di una negatività, per il grave ritardo con il quale il Consiglio è chiamato a discutere del Piano stesso.

Non possiamo non partire da una considerazione di carattere preliminare che coinvolge lo stato dell'arte relativo ai trasporti in Umbria, e non possiamo non osservare come in realtà, anche citando lo stesso Piano, il complesso delle infrastrutture primarie non abbia caratteristiche prestazionali adeguate; lo dice lo stesso Piano. Cioè, in realtà, l'Umbria corre il rischio di una marginalizzazione territoriale ed economica, ed anche qui è lo stesso Piano a dirlo.

Nel corso degli ultimi anni, c'è stata un'indubbia accelerazione rispetto al patrimonio infrastrutturale della nostra regione... (Presidente, scusi, non perché io debba godere di particolare attenzione, ma mi pare di poter osservare che il Piano dei Trasporti è di grande interesse per quest'aula... e questo, francamente, non va ad onore di alcuno...). Dicevo, non possiamo non osservare un indubbio miglioramento del patrimonio infrastrutturale, avvenuto negli ultimi anni, ma lo stato delle infrastrutture dell'Umbria, e quindi dei trasporti, è sicuramente limitato ed insufficiente, da ogni punto di vista: sia dal punto di vista ferroviario, sia dal punto di vista viario, sia soprattutto dal punto di vista dei collegamenti aerei. Questo



non è un problema di poco conto, soprattutto se si tiene presente che la principale risorsa economica di questa regione è il turismo, e dunque i collegamenti e i trasporti dovrebbero rappresentare uno strumento essenziale, una priorità per qualunque governo regionale e per tutti i governi locali.

C'è poi un problema di carattere finanziario; anche qui dobbiamo osservare come le fonti di finanziamento siano pressoché essenzialmente di carattere monodirezionale. Cioè, quasi tutti gli interventi finanziati sono stati ottenuti grazie ad un intervento diretto dello Stato: penso alle delibere CIPE, penso alla Legge Obiettivo, penso al Piano triennale 2002/04 dell'ANAS, penso alle Leggi Finanziarie, che anche recentemente hanno apportato un ultimo importante finanziamento per l'ampliamento dell'aeroporto di Sant'Egidio. E in questo senso mi sento di esprimere immediatamente una valutazione di carattere politico di gran lunga positiva sull'attenzione che il Governo nazionale di centrodestra ha riservato a questa regione.

Su questo giudizio se ne innesta un altro di carattere negativo nei confronti della Regione dell'Umbria, la quale ha tenuto un atteggiamento di doppiezza assai frequentemente: da un lato è andata a chiedere, giustamente, legittimamente, a Roma i finanziamenti; dall'altro, poi, in sede locale, non ha fatto altro che biasimare il Governo Berlusconi per insufficienti finanziamenti e quant'altro, quando invece in realtà, anche grazie a quello strumento che è stata la Legge Obiettivo, l'Umbria è stata assai premiata. Io dico: giustamente premiata, perché lo stato delle infrastrutture dell'Umbria è assolutamente insufficiente, e questo certamente non può ascriversi a responsabilità del centrodestra, né a livello regionale, né a livello nazionale, perché chi ha governato questa regione, come chi ha governato precedentemente a livello nazionale, non è stato certamente il Governo di centrodestra.

Vale anche la pena di dire che questa Regione - e non è questione fuori luogo, anzi è questione centrale - ha anche avuto l'ardire di impugnare dinanzi alla Corte Costituzionale la Legge Obiettivo, proprio quella Legge Obiettivo che ha finanziato e ha previsto interventi significativi per questa regione. Ahimé, stavolta per il centrosinistra, la Corte Costituzionale ha per lo più rigettato il ricorso. La Legge Obiettivo è stata ritenuta strumento idoneo sotto il profilo costituzionale, e potrà, anche nell'interesse dei cittadini dell'Umbria, svolgere un ruolo efficace per migliorare le infrastrutture della nostra regione.

Ma torniamo alle fonti di finanziamento: dicevo che sono fonti monodirezionali, cioè tutte



provenienti da interventi diretti dello Stato. Unico investimento a carico del bilancio regionale risulta essere quello di 833.000 euro per opere di ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie. Unico Ente locale a partecipare alle spese risulta essere il Comune di Foligno; i privati hanno fatto assai poco, da questo punto di vista.

È poi opportuno entrare nel merito delle diverse tipologie dei trasporti, ed inizierei con la parte relativa alla rete stradale. In questo non possiamo non osservare come il rapporto tra l'estensione complessiva della rete stradale e la superficie territoriale sia inferiore del 25% alla media nazionale; quella, invece, in rapporto agli abitanti è in media. Tuttavia vale la pena anche di osservare come il Piano Regionale Trasporti parli di volontà di mantenimento di una struttura insediativa policentrica; il famoso concetto di policentrismo a tanti caro, ma che nella vicenda dei trasporti si innesta in maniera abbastanza contraddittoria, poiché risulta di tutta evidenza come, nonostante questa stessa impostazione che il Piano definisce sin dalle prime pagine, dall'altro però l'attrattività e la polarità dei due capoluoghi, soprattutto del capoluogo perugino, sia in realtà assolutamente sottolineata nelle restanti parti del Piano.

Oggi la regione, sotto il profilo dei collegamenti e dei trasporti, è una regione non policentrica, ma concentra anzi su Perugia quasi il 50% della mobilità regionale, e a Terni un ulteriore 20%. Ci sono delle tabelle nel Piano che lo confermano. Ciò, evidentemente, non trova poi delle consequenzialità nell'ambito del Piano, e questo ci pare un elemento di non poco conto.

Da questo punto di vista, cioè dal punto di vista della rete stradale, è importante - e torno alla vicenda della Legge Obiettivo - sottolineare come moltissime opere siano state previste con interventi dalla Legge Obiettivo che questa Regione ha voluto impugnare davanti alla Corte Costituzionale. E non posso non iniziare dalla sistemazione del nodo di Perugia, che ha avuto approvato il progetto anche dal Ministero dell'Ambiente, recentemente, almeno per una parte, e che è un intervento importante, perché è di circa 1.000 miliardi. È un intervento significativo; da questo punto di vista, però, mi sento di aggiungere che è condivisibile l'opinione formulata in sede di concertazione dal Comune di Perugia, il quale, in una nota anche piuttosto critica sul Piano regionale dei trasporti, ricorda giustamente come sia rimasta esclusa da questo progetto (che per altro ha presentato la Regione dell'Umbria, non noi) la parte relativa alla cosiddetta "gronda nord" (guardo il collega Bottini, che una volta



faceva il Segretario comunale dei DS di Perugia, e quindi conosce queste problematiche). È un problema che non può rimanere inevaso, è un problema che dobbiamo ricordare, e di cui però nel Piano non si fa alcun tipo di cenno; viceversa, potrebbe contribuire in qualche misura a tenere alta la discussione e a non dimenticare che, per completezza, esiste anche questo problema, che va assolutamente affrontato.

Nella Legge Obiettivo sono previsti anche interventi relativi al raccordo autostradale Terni-Rieti; alla famosa strada delle Tre Valli Spoleto-Acquasparta, di cui il CIPE ha già approvato un primo stralcio; al quadrilatero Umbria-Marche per il completamento della Foligno-Civitanova Marche, sulla quale peraltro ho sentito in ambito di maggioranza diverse opinioni, tutt'altro che concordanti. La vicenda del completamento della Perugia-Ancona, con la tratta Pianello-Valfabbrica, rimane una vicenda assolutamente indispensabile. Io voglio ricordare la situazione di gravissima pericolosità che coinvolge quotidianamente i cittadini dell'abitato di Pianello, che si trovano a vedere attraversato il loro centro abitato da migliaia di autovetture, tutti i giorni, che procedono a velocità estremamente sostenute, e non bastano segnalazioni luminose, segnalazioni di ogni tipo per determinare una situazione di minore pericolosità e quindi di maggiore sicurezza. Ed è una cosa di non poco conto che anche questo intervento, con progetto definitivo redatto e trasmesso all'ANAS, abbia trovato posto tra gli interventi previsti dalla Legge Obiettivo.

Poi ce ne sono anche altri; adesso non sto qui a farne l'elenco, perché si suppone che i colleghi conoscano l'impianto complessivo degli interventi, sotto il profilo viario, previsti dalla Legge Obiettivo, ma ci pare che comunque si debba sottolineare l'assoluta rilevanza e dello strumento Legge Obiettivo, e degli interventi che da parte di questo strumento sono stati previsti per la regione dell'Umbria. Naturalmente, per parte nostra, vigileremo affinché gli interventi non rimangano solo sulla carta, ma siano poi anche sostenuti con adeguati finanziamenti, senza i quali il tutto rimarrebbe una mera dichiarazione di principio, proprio perché riteniamo che per l'Umbria uscire dal suo isolamento infrastrutturale sia un obiettivo di carattere prioritario, che ci auguriamo tutti perseguano.

Passando alla vicenda del ferro, rispetto alla quale comunque c'è molto da dire, ci preme di porre attenzione sulla situazione della Ferrovia Centrale Umbra, che ormai è di gestione regionale, e rispetto alla quale noi dobbiamo fare delle osservazioni. L'azienda, nel 2001,



partì con un progetto di risanamento importante, riducendo i costi, producendo ricavi in misura maggiore, dando vita ad una sostanziale modifica di carattere organizzativo e di carattere gestionale, attuando una modernizzazione effettiva della struttura, anche attraverso una forte concertazione di carattere sindacale, e oggettivamente rappresentava un esempio di riformismo in un ambito difficile come è il settore dei trasporti. Nel 2002 si è riusciti ad invertire il trend relativo ai ricavi da traffico, e tutto sommato l'azienda pareva in condizioni di raggiungere nel 2003 l'ambizioso obiettivo di avvicinare l'indice del 35% tra costi e ricavi. Questo, ovviamente, ha reso possibile una serie di interventi indispensabili in materia di sicurezza dei trasporti, che ovviamente deve essere sempre al centro di ogni buon progetto di riforma dell'attività di ogni azienda del settore.

Oggi, però, non possiamo non notare come questo sforzo di carattere riformista si sia interrotto a causa dell'operato dei vertici, dei nuovi vertici della FCU. Io ho dovuto osservare come siano tornati in auge i molto redditizi contratti di consulenza, come siano aumentati i dirigenti, come siano quasi del tutto scomparsi i premi di produzione e lo straordinario per i dipendenti, come si siano volute fare una serie di operazioni di marketing. Penso al treno speciale per Umbria Jazz, manifestazione alla quale sono molto legato, ma non posso non osservare come esso abbia prodotto 400 euro di incasso, per una spesa, invece, di migliaia e migliaia di euro; il tutto voluto da un consulente alle relazioni esterne che, insomma, anche un'azienda di dimensioni maggiori forse non potrebbe permettersi, figuriamoci la FCU.

Ora, siccome l'"azionista" della FCU è la Regione dell'Umbria, mi chiedo quale sia il giudizio politico che la Giunta regionale dà dei vertici della FCU. Noi abbiamo avuto, ed abbiamo, il coraggio di osservare che nel 2001 e nel 2002 la FCU ha fatto un grande salto di qualità; lo abbiamo riconosciuto e lo sottolineiamo. Oggi vorremmo da parte della Giunta regionale un giudizio definitivo e, se è possibile, radicale sui vertici della FCU, perché questa vicenda, a nostro avviso, rischia di rendere inutile tutto lo sforzo che si era avuto nei due anni precedenti, che aveva fatto fare alla FCU un deciso salto di qualità.

Per quanto riguarda, invece, la rete ferroviaria di carattere nazionale, anche qui non possiamo non osservare una situazione di difficoltà, che, è bene dirlo, non è che sia di responsabilità in questo caso della Regione, ma che però è sotto gli occhi di tutti. L'Umbria, un tempo, aveva come poli di tutta l'Italia centrale soprattutto Foligno e Terontola (anche se



quest'ultima è in territorio toscano); oggi l'Umbria è isolata, sotto il profilo dei collegamenti di questa natura.

C'è poi un'altra serie di questioni, come la riqualificazione delle stazioni, per cui vi sono degli importi stanziati, ma dei progetti non ancora definiti.

Per quanto riguarda la stazione di Perugia, la Regione e il Comune non riescono a trovare l'accordo per l'abbattimento delle barriere architettoniche. Ricordo che il 2003 sarebbe l'anno dei disabili, e quindi anche questa non è questione di poco conto.

Sotto il profilo di carattere statistico - ma poi i numeri fanno la sostanza delle cose - non posso non ricordare come la capillarità della rete sia inferiore alla media nazionale e solo 182 chilometri, su un totale di 378, siano a binario doppio.

Inoltre, in riferimento ai centri di interscambio tra le linee ferroviarie nazionali e locali, non si tiene in considerazione la direttrice Marsciano-Todi-Acquasparta, dove manca, appunto, questo genere di collegamento.

Per quanto riguarda poi il totale dei servizi ferroviari (nazionali, regionali e suburbani), il Piano regionale dei Trasporti prevede nella migliore delle ipotesi che solo il 50,22% dei costi totali venga coperto dagli introiti derivanti da biglietto, il che poi comporta degli esborsi assai rilevanti da parte della Regione.

In ultimo, la vicenda dei mezzi alternativi di trasporto non viene pressoché citata nel Piano regionale dei Trasporti. Questo, da un lato, non ci fa piacere, perché l'individuazione di mezzi di trasporto alternativi è evidentemente un obiettivo condivisibile; dall'altro, però, in qualche misura ci fa anche sospettare che la Regione non condivida il progetto del Minimetrò voluto dal Comune di Perugia, che tanti denari costa. Tant'è vero che lo stesso Comune di Perugia, nella nota che prima citavo, e che condividevo in quella parte, non fa che ricordare come sia citato soltanto di sfuggita a pag. 12 e in altre rare occasioni, ma non sia oggetto di analisi specifica.

Cito testualmente: "Dobbiamo notare che nella rete dei trasporti alternativi, i minimetrò vengono rammentati nel capitolo C10, "Criteri per la ripartizione del fondo regionale trasporti", a pag. 129; e al riguardo occorre fortemente superare i criteri ancorati alla spesa storica, poiché non tengono assolutamente conto delle trasformazioni del quadro economico e demografico della nostra regione negli ultimi dieci anni". Questo è un elemento che pongo



alla vostra attenzione. Noi non abbiamo mai sostenuto lo strumento del minimetrò; prendiamo atto che probabilmente anche la Regione è d'accordo con noi, perché altrimenti una quota del fondo regionale trasporti potrebbe essere pianificata come da erogare anche a questo tipo di mezzo di trasporto, viceversa così non è, e questa ci pare un'altra vicenda da sottolineare.

Andando avanti (purtroppo mi prendo qualche minuto in più, considerando che il collega Melasecche si è dovuto assentare), la vicenda dell'aeroporto: anch'essa è di particolare rilevanza, lo dicevo in apertura di intervento, con riferimento alla valorizzazione della risorsa turistica, e comunque, più ampiamente, alla necessità di avere dei collegamenti migliori. Anche qui mi permetto di riprendere la nota firmata dal Sindaco di Perugia Renato Locchi, vostro collega di partito, almeno per quanto riguarda i tre amici della Giunta regionale che mi stanno davanti. Cito anche qui testualmente, perché mi pare, per così dire, più autorevole del modesto sottoscritto: "Il Piano presenta una contraddizione: da una parte, a più riprese si evidenzia la limitatezza delle risorse" - tra l'altro ogni anno implementate grazie al Governo di centrodestra, anche con quest'ultima finanziaria; questa è la citazione mia - "dall'altra si parla di ammodernamento dell'aeroporto di Foligno, seppure per la sola funzione pubblica di protezione civile. Ciò rischia di apparire contrapposto a Sant'Egidio, su cui invece si debbono concentrare i finanziamenti, essendo lo stesso baricentrico e sufficiente per le esigenze regionali. Dobbiamo evitare di dare l'immagine di due incompiute. Nulla da eccepire se entrambi gli interventi trovano la copertura finanziaria".

Mi pare che la nota del Comune di Perugia sia in questo caso da condividere, perché è evidente come in Umbria ci sia spazio per un solo aeroporto regionale; viceversa è auspicabile che l'aeroporto di pertinenza della protezione civile trovi il suo necessario completamento, perché ci sembra comunque un obiettivo assolutamente anch'esso condivisibile.

Un'altra annotazione sulla vicenda di Sant'Egidio: parrebbe in corso il rinnovo dei vertici societari. Siccome ci pare di osservare che vi sia una serie di ritardi nelle procedure che sono di pertinenza della SASE, non vorremmo che questi ritardi abbiano come corollario ulteriori ritardi imposti dalle ben note vicende che poi si sviluppano quando si tratta di stabilire rinnovi o modifiche nei vertici di una società che si trova a gestire una fase difficile



come quella di pseudo-privatizzazione dell'aeroporto di Sant'Egidio.

C'è poi un'altra serie di questioni che ci preme affrontare. Innanzitutto, non possiamo non rilevare una serie di ritardi in alcuni interventi relativi ad opere di carattere viario. Penso ai lavori per gli svincoli di Olmo e di Mantignana sulla Perugia-Bettolle, che causano gravi problemi ai veicoli dei nostri concittadini, quotidianamente. Sembra - ci viene detto adesso, dopo che abbiamo formulato una serie di osservazioni ed interrogazioni - che lo svincolo di Olmo starebbe per essere consegnato a giorni, ma anche qui ci attendiamo una qualche risposta. Ricordiamo come siano ancora in fase di definizione di appalto il tratto Branca-Fossato, la variante di Tavernelle, che è elemento primario per uno sviluppo della viabilità più corretto in quella porzione di territorio umbro; lo svincolo e connessione con viabilità dell'abitato di Santa Maria degli Angeli, ed anche altri, di cui, per la verità, cortesemente e correttamente l'Assessorato ci ha fornito uno stato di attuazione piuttosto puntuale.

C'è poi la vicenda del trasporto pubblico locale. Dal 1 gennaio 2004, ai sensi del decreto legislativo 499 e del recepimento dello stesso con la legge 42/2000, tutti i servizi andrebbero sottoposti a procedura concorsuale. Ora, per il triennio 2001-2003 ci risulta che la Regione abbia stipulato accordi di concessione con le aziende. Il Piano regionale dei Trasporti prevede ancora tre bacini di erogazione dei servizi: Perugia, Foligno-Spoleto e Terni, ed a questi si aggiungono altre due suddivisioni: i servizi comunali affidati ai Comuni e quelli interregionali. Le principali aziende sono ancora a capitale pubblico. Quindi sulla vicenda del trasporto pubblico locale ci pare che ci siano una serie di questioni da chiarire.

Io riprendo, perché la condivido, però vorrei che trovasse una concretizzazione, una intervista rilasciata nel marzo 2002 dall'Assessore Di Bartolo, dove egli dice: "Attraverso l'integrazione dei servizi ferro-gomma e il miglioramento complessivo della mobilità umbra, intendiamo puntare su questi obiettivi: sostenibilità ambientale" - anche noi - "efficacia" - anche noi - "efficienza" - anche noi - "sicurezza" - anche noi. "In tal senso, partendo dal carattere della forte disomogeneità che caratterizza il settore, sia dal punto di vista della natura dei soggetti gestori" - quello che dicevamo prima - "che da quello delle tipologie modali, si propongono azioni concrete per l'integrazione modale, tese innanzitutto al superamento della marginalità del territorio umbro nel contesto della rete di trasporto nazionale ed internazionale, e alla costruzione di una rete regionale imperniata sul sistema



integrato ferro-gomma".

Da questo punto di vista, noi vorremmo degli impegni più precisi, e vorremmo soprattutto dei chiarimenti sugli intendimenti, che non emergono con evidenza dal Piano.

In ultimo, ci pare di dover osservare come nel Piano manchi l'indicazione convinta del trasporto merci prevalentemente su rotaia, come è previsto dalle indicazioni provenienti dall'Unione Europea. Nella strategia generale del Piano si parla, infatti, in riferimento ai trasporti su ferro-gomma, genericamente di "logica dei sistemi integrati e coordinati e compatibili con le risorse disponibili"; successivamente, però, tutte le procedure previste nell'apposito paragrafo per il trasferimento su ferro di significative quote di merci si riducono a quella che noi non possiamo che definire una generica proclamazione, secondo cui assecondare ogni iniziativa utile è l'obiettivo che si pone la Regione dell'Umbria.

In ultimo, mi si consenta la battuta, il Piano regionale dei Trasporti è tutto predisposto in lire. Varrebbe la pena di chiedersi come mai. Forse perché le indicazioni statistiche risalgono al 1991, Assessore Di Bartolo? Questo ci darebbe il senso di un'approssimazione un po' preoccupante.

Quindi, e proprio per concludere, perché mi sovengono lentamente una serie di cose, vorremmo anche degli ulteriori chiarimenti sui criteri di ripartizione del fondo trasporti, perché ci risultano preoccupazioni forti da parte di alcuni Comuni, in particolare di quelli dell'Alta Valle del Tevere, di Gubbio e anche di Castiglione del Lago, che contesta, proprio come Perugia, il criterio storico come criterio per decidere la ripartizione del fondo.

**PRESIDENTE.** Grazie, Consigliere Laffranco. Si apre il dibattito. Chi chiede di intervenire? Prego, Consigliere Tippolotti.

**TIPPOLOTTI.** All'interno del Piano regionale dei trasporti le questioni di fondo che caratterizzano la mobilità in Umbria sono due, sostanzialmente: l'aggravarsi del tradizionale isolamento della regione rispetto alle direttrici nazionali di comunicazione, e la modifica sostanziale del tipo di domanda di mobilità che proviene da una società molto diffusa sul territorio.



La nostra regione è rimasta sempre ai margini della grande direttrice ferroviaria Roma-Bologna, e questa situazione si è ulteriormente aggravata aggiungendovi la marginalità segnata dalla costruzione parallela dell'Autostrada del Sole. Prima il collegamento ferroviario Foligno-Terontola e poi quello autostradale Perugia-Bettolle sono riusciti solo in parte a tamponare una situazione che penalizzava la comunicazione della regione. Sull'altra direttrice Roma-Venezia, risultata poi l'unica veramente capace di attraversare i nostri territori per un collegamento nazionale razionale ed efficiente, la linea ferroviaria Roma-Ancona, ancora in esasperante attesa di essere raddoppiata, risulta oggi positiva per lo sviluppo del trasporto merci, ma non certo per quello passeggeri, e la superstrada E45 non riesce a trovare per ora uno sbocco con il Nord-Est e, quando ancora lo trovasse nella progettata Ravenna-Venezia, risulterebbe senz'altro inadeguata come collegamento viario e assolutamente penalizzata dal non trovare un corrispondente asse ferroviario che la trasformi finalmente in un vero corridoio intermodale orientale, come peraltro previsto dal Piano nazionale dei Trasporti.

Questa situazione infelice si sta ulteriormente aggravando, perché lo sviluppo abnorme del trasporto merci su gomma e delle auto private per i passeggeri a livello nazionale mette in crisi quella politica di riequilibrio del rapporto trasporto pubblico e trasporto privato, necessario per lo sviluppo regionale orientato verso la qualità del territorio, la sua accessibilità ed il turismo di qualità (anche qui, Assessore, si parla di riequilibrio).

Il colpo finale a questa situazione lo darà la tendenza nazionale a puntare sull'alta velocità ferroviaria, che scavalcherà la nostra regione non solo con gli Eurostar, ma anche con i treni Intercity, tagliando ogni collegamento al nostro trasporto pubblico locale.

L'altro aspetto che rende la situazione della mobilità in Umbria molto difficile in prospettiva è dato dai cambiamenti nella domanda di mobilità, dovuti alla trasformazione sociale ed urbanistica del territorio.

La mobilità tradizionale era essenzialmente basata su una richiesta di spostamenti periferia-centro e centro-periferia, che stabilivano un collegamento lineare, singolo e spesso simmetrico nel tempo, tra le campagne e i paesi, e tra i paesi e le città principali. Una mobilità basata sul pendolarismo (scuola, lavoro, uffici e commercio) e sull'esigenza di assi di penetrazione viaria o ferroviaria. Oggi, invece, la domanda di mobilità richiede trasporti per spostamenti irregolari, multipli e diffusi sul territorio. Tutti si spostano con più obiettivi



contemporaneamente (scuola, lavoro, tempo libero ed accesso ai servizi), in giorni diversi da un periodo all'altro, con orari irregolari ed asimmetrici e verso luoghi che cambiano spesso.

Da una società stabile sul territorio e fissa negli impegni sociali, come quella contadina, in rapporto costante con la città, con le parentele e gli impegni costanti nel tempo e nello spazio, l'urbanesimo e l'abbandono dell'agricoltura hanno creato un rivolgimento sociale verso un modello di vita più dinamico, ma confuso e disordinato. In più, in Umbria l'urbanesimo ha prodotto non una o due metropoli, ma una serie di centri medi minori, che hanno sì salvaguardato la qualità della vita, ma complicato tremendamente la mobilità. Si è spesso parlato di "città regione" e "città diffusa"; è ormai più calzante parlare di "metropoli orizzontale": una città diffusa sul territorio, ma con un tipo di mobilità richiesta di solito in metropoli di milioni di abitanti. L'effetto finale è una mobilità di tipo metropolitano, ma senza i grandi numeri di abitanti che la rendono complessa e, in più, in proporzione costosa per i tradizionali mezzi di trasporto collettivo delle grandi città, in testa le metropolitane sotterranee.

Le difficoltà esistenti nell'affrontare e risolvere questi problemi non solo rendono difficile la gestione del TPL della nostra regione, ma rischiano di contrastare in modo consistente gli sforzi del Patto per lo Sviluppo nell'individuare per l'Umbria un nuovo modello economico. Forse non è emerso con chiarezza tra le istituzioni e le stesse forze politiche il ruolo e l'importanza del trasporto pubblico locale, in una regione che punta su di uno sviluppo basato, da un lato, sulla messa in rete di tutte le forze produttive e, dall'altro, sulla qualità come ricerca di uno spazio in un'economia globalizzata che non lascia scampo a chi cerchi di fare concorrenza al ribasso, puntando sul basso costo della manodopera e sulla svendita del territorio.

Il Piano regionale dei Trasporti presentato, nell'impostazione generale risponde in modo positivo ai problemi sopra esposti, presentando comunque alcune incertezze e contraddizioni nello sviluppo delle soluzioni e dei meccanismi proposti. Il Piano regionale dei Trasporti, infatti, ha un'impostazione generale migliore rispetto al precedente, perché parte dalla considerazione del problema ambientale nell'impostare la base delle scelte da fare e punta sulla prospettiva di un trasporto intermodale a rete per realizzarlo.

L'obiettivo di fondo è la conquista di settori di utenti da sottrarre alle auto private e, perciò,



la sostanziale riduzione del trasporto privato a favore di quello pubblico, per riuscire, da un lato, a diminuire l'inquinamento e salvaguardare l'ambiente e la sua qualità e, dall'altro, aumentare l'economicità del sistema TPL e garantirne la sopravvivenza in una prospettiva di diminuzione delle risorse.

Il terzo obiettivo che si raggiungerebbe sarebbe anche la soluzione di molti punti nevralgici del traffico, ormai prossimo alla paralisi.

Ma in questo quadro positivo permangono due aspetti in parte contraddittori. Uno è il trasporto su ferro, con l'eccessivo peso che le reti ferroviarie FS e FCU - che comunque giustamente vanno rilanciate, sia nel trasporto passeggeri che in quello merci - sembrano assurgere come unici assi portanti del TPL. Il trasporto su ferro non può da solo essere un asse portante al quale gli altri sistemi di trasporto adducono flussi di mobilità. Il concetto di rete è, quindi, l'unico elemento di vera offerta alternativa all'adattabilità dimostrata dal mezzo privato alla complessa richiesta di mobilità dell'Umbria, sempre meno riconducibile alla linearità e regolarità del traffico pendolare (scuola, lavoro, accesso agli uffici pubblici e privati). Questo deve essere messo al centro della progettualità e della ricerca delle risorse.

La rete di trasporto intermodale deve essere correttamente intesa come messa a sistema dei vari modi di trasporto, che rimangono pari fra loro ed esaltano la loro funzione nel collegamento e nell'intreccio stretto delle loro diverse funzioni. Il trasporto su ferro sfrutta la rete ferroviaria esistente, trasformandosi sempre più in metropolitana leggera di superficie con nuovo materiale rotabile, con raddoppi mirati, e i mezzi su gomma completano i collegamenti dei centri urbani che non hanno ferrovia e soprattutto recuperano utenti anche nelle zone più deboli. E qui i mezzi alternativi su sede fissa debbono costituire il completamento della rete nel vivo delle città, insieme agli autobus urbani.

Infine, le stesse auto private devono tendersi in una logica nuova di mobilità generale, mettendosi, in un certo senso, in rete con i parcheggi di scambio nei punti strategici sia delle periferie che dei centri urbani, che vedranno invece aumentare le zone interdette al traffico.

Rimane, perciò, secondo noi, fondamentale anche il ruolo del trasporto pubblico su gomma, per il quale, tra l'altro, andrà affrontato il problema dell'aggiornamento della legge 37, in conseguenza dell'art. 14 della nuova Finanziaria, che sembra attribuisca di nuovo agli Enti locali la scelta fra gare ed affidamento diretto. Il blocco degli effetti della gara per gli Ambiti 1



e 2, che è proseguita contro il nostro parere, espresso anche in Provincia e nel Comune di Perugia, fino al settembre del 2004, dovrà essere l'occasione per riconsiderare la strategia del trasporto pubblico locale in questo settore.

Un altro elemento importante, che è ancora poco preso in considerazione nel Piano regionale dei Trasporti, è la prospettiva di un'azienda unica regionale dei trasporti, per la quale noi ci battiamo e che sola può dare una base economica valida ad una rete regionale TPL dell'Umbria, vista la scarsa consistenza della popolazione e la notevole dispersione sul territorio, che pongono problemi di compensazione economica dei vari settori del trasporto.

Inoltre, i collegamenti ferroviari interregionali debbono porsi il problema di dover intersecare efficacemente le linee nazionali per il nord; ma soprattutto bisogna arrivare a definire e realizzare una vera rete di metropolitana leggera di superficie, che sola può costituire, insieme al trasporto pubblico su gomma, ai parcheggi di scambio per auto private e alle reti cittadine di trasporto alternativo su sede fissa (ascensori, scale mobili, funicolari, minimetrò), un sistema a rete veramente concorrenziale al traffico privato.

L'altro aspetto è la viabilità. Il Piano regionale dei Trasporti nel settore della viabilità punta verso un poligono geometrico marchigiano e il nodo umbro della viabilità, cioè quello di Collestrada. La scelta delle quattro corsie per Foligno-Macerata è una scelta per noi sbagliata e discutibile, non solo perché danneggia il territorio della Val di Chienti, ma in quanto risulta sovradimensionata rispetto alle stesse esigenze di mobilità e rischia di dirottare importanti quote di investimenti; scarsa prospettiva di realizzazione ha il *project financing*, che dovrebbe favorire l'ingresso di capitali privati, e addirittura diventa pericoloso per la possibilità di svendita del territorio.

Molto più coerente con l'impostazione di compatibilità ambientale del Piano regionale dei Trasporti era la prima proposta che prevedeva una strada veloce di scorrimento a due corsie. La vera carenza di sbocchi per l'Umbria è sulla direttrice Cesena-Ravenna e verso il Nord-Est, nei territori delle città di Gubbio, Città di Castello, e non verso le Marche, dove una superstrada a due corsie con il completamento della Perugia-Ancona e il raddoppio della ferrovia Roma-Ancona, che anche può assicurare lo scambio delle merci, sarebbero più che sufficienti.



Il problema della viabilità presenta altri nodi. Quello principale è che la Collestrada-Corciano, come sta per essere realizzata, e come è peraltro espressamente indicato nel Piano regionale, non risolverà totalmente il problema, perché il traffico tra Ponte San Giovanni e Perugia è in prevalenza un traffico locale, e si pone, perciò, l'esigenza generale di un collegamento a nord tra la Valle del Tevere e la zona di Corciano, con la questione della cosiddetta "gronda nord" a Perugia.

In conclusione, signor Presidente, la nostra posizione si può sinteticamente così riassumere: sosteniamo favorevolmente il Piano, perché fa delle grandi scelte generali positive, perché si pone in difesa dell'ambiente e perché punta ad un ridimensionamento del traffico privato. Contiene, secondo noi, delle positive strategie, adeguate: la rete intermodale ferro-gomma, il potenziamento FCU e FS con metropolitana leggera di superficie; valorizza il trasporto alternativo su sede fissa (scale mobili, ascensori, minimetrò) e sviluppa un concetto di rete stradale integrata (la Tre Valli, la Flaminia, il nodo di Collestrada, la gronda nord di Perugia e il collegamento E45 Perugia-Bettolle); riconosce il problema dell'isolamento dell'Umbria in generale, e in particolare per le aree dell'Alto Tevere e della Valnerina.

All'interno di questa cornice di quadro strategico positivo, individuiamo due elementi di debolezza: la Strada Statale 77 a quattro corsie, che appare come un'inutile forzatura, che si pone anche in termini di contraddizione con il Piano stesso; il ritardo nella scelta e nell'acquisizione del nuovo materiale rotabile FCU, necessario per avviare la metropolitana leggera di superficie; il ritardo nelle strategie per contrastare l'isolamento a nord, procedendo verso il collegamento più efficace con l'Emilia Romagna. Quindi si può dire, signor Presidente, che la nostra posizione può essere espressa, in sintesi, dall'essere criticamente favorevole. La ringrazio.

**PRESIDENTE.** Grazie, Consigliere Tippolotti. Ho iscritto a parlare il Consigliere Lignani.

**LIGNANI MARCHESANI.** Molte delle criticità di questo atto sono state in maniera esauriente e puntuale sottolineate dal relatore di minoranza, e sicuramente sarà mia cura non tornarci sopra. Devo però sottolineare che, dopo un proficuo, valido, sicuramente esaustivo dibattito



in Commissione, in aula assistiamo quasi con disinteresse all'approvazione di un Piano che ha appassionato la vita politica regionale, che era previsto come obiettivo della Giunta regionale in approvazione per il mese di luglio e che ha visto una forte dilatazione dei tempi di approvazione anche per la struttura partecipativa particolare, che ha visto sostanzialmente, forse per la prima volta in questa legislatura, non due partecipazioni distinte, l'una della Giunta e l'altra della Commissione del Consiglio, con la seconda completamente svuotata e praticamente fotocopia della prima, ma ha visto anche in sede di partecipazione consigliare un approfondimento, una voglia, appunto, di partecipazione e delle richieste legittime da parte dei vari territori e dei comprensori dell'Umbria.

Non potrò in questa sede esentarmi dall'analizzare ed approfondire in particolar modo quelle aree del nord dell'Umbria, che non solo per bocca del sottoscritto, ma anche per analisi reali e concrete agli atti, da parte degli enti locali interessati, hanno voglia di inserirsi in un sistema regionale che dal punto di vista infrastrutturale ha sicuramente dei gap pesanti per quanto riguarda quell'area della regione.

È innegabile, come sosteneva in precedenza il collega Laffranco, che lo sviluppo infrastrutturale di questi ultimi anni nella regione ha avuto un'accelerazione inequivocabile, concreta, presente, che ha avuto un suo coronamento simbolico, non solo da un punto di vista concreto, infrastrutturale, ma anche dal punto di vista simbolico, appunto, proprio come simbolo di un'Umbria a due velocità, nella recente inaugurazione del tratto ultimo della Flaminia tra Foligno e Spoleto. Una inaugurazione positiva, perché sicuramente accorcia i tempi di percorrenza per quanto riguarda un'area strategica dell'Umbria; dall'altra parte, però, aumenta il gap storico tra realizzazioni infrastrutturali che riguardano la parte storica dell'Umbria, che è quella che ruota come sistema, sia su ferro che su gomma, attorno alla Flaminia, e lascia marginali altre aree estremamente importanti, che pure, anche attraverso il Patto per lo sviluppo ed i tavoli territoriali, ambiscono ad essere rappresentate in maniera concreta per essere competitive.

Non può sfuggire che anche il doloroso evento sismico, che ha riguardato la nostra regione negli ultimi anni, ha di fatto rappresentato, al di là della tragedia, un'occasione per alcuni territori che hanno goduto di particolari trattamenti, discriminando di fatto altre situazioni geografiche che hanno avuto meno incentivi e meno possibilità di rendersi



competitive in molti campi della vita economica e sociale della nostra regione. Questo rende ancor più necessaria l'uscita dall'isolamento del territorio dell'Alto Chiascio e il potenziamento infrastrutturale dell'Alta Valle del Tevere, in un sistema dell'Alta Umbria che deve trovare una sua ragion d'essere anche da un punto di vista storico e culturale, ma che troverà nella sinergia infrastrutturale la prima occasione sistematica per assurgere a ruolo di ambito territoriale ottimale non solo nel contesto legato ai rifiuti, ma anche in tanti altri contesti e situazioni che caratterizzano la vita economica ed amministrativa della nostra regione.

Mi riferisco, intanto, al fatto che un Piano simile riguarderà lo sviluppo della nostra regione per i prossimi anni, e quindi meritava senz'altro di essere analizzato, valutato, votato e licenziato nell'ambito medesimo in cui la documentazione allegata rende possibile, appunto, l'analisi del Piano stesso. Mi riferisco ai numerosi allegati che fanno da corollario a questa proposta, che sono evidentemente datati e alcuni dei quali non rispondono nemmeno alla caratteristica dell'obiettivo che gli stessi allegati si prefiggono. Un esempio per tutti: quello relativo all'allegato della Ferrovia Centrale Umbra, che è talmente datato che dà come obiettivo primario di sviluppo dell'asse nord-sud della rete ferroviaria regionale la rieletrificazione, da dover essere raggiunta entro il dicembre 2003. Chiaramente un obiettivo ambizioso, sicuramente raggiungibile, ma non rispettato nei tempi. Questo per dire che senz'altro detto Piano doveva avere altro sbocco nella parte iniziale della legislatura e doveva avere l'ambizione di essere Piano di legislatura e non Piano da consegnare alle successive amministrazioni regionali.

Entrando nel merito della questione, come già ampiamente illustrato dal punto di vista generale dal collega Laffranco, non possiamo senz'altro esentarci dal guardare all'Umbria come ad un sistema a rete che deve trovare nella sinergia dei comprensori la sua stessa ragion d'essere. Così non è. Lo vediamo di fatto nella stessa "prima sessione" di partecipazione, dove abbiamo assistito a delle prese di posizione da parte di tutti i territori dell'Umbria sostanzialmente critiche nei confronti di questo documento. Un lamento continuo, che la dice lunga sul grado di insoddisfazione di territori che, lungi dal sentirsi integrati l'uno con l'altro, fanno una sorta di conto della spesa per presentare all'ente Regione un conto, dimostrando di essere magari stati discriminati rispetto ad altri territori.

Questo è particolarmente vero per i comprensori a cui facevo riferimento in precedenza,



ma sarebbe assai ingeneroso nei confronti della Giunta regionale non denunciare e non ribadire anche in questa sede che alcuni dei ritardi non sono esclusiva responsabilità della Regione dell'Umbria, ma hanno precise ed incontestabili responsabilità anche nei livelli locali. Un caso per tutti: la Fano-Grosseto, la E78, che sta diventando ormai una telenovela, essendo lapalissianamente l'arteria orizzontale che vedrà la luce più tardi rispetto alle altre, ma in cui ci sono precise responsabilità - aggiungo: dolose responsabilità - da parte dei rappresentanti locali, che si sono prestati ad un gioco politico di rimpallo di responsabilità, non prendendo una posizione unitaria e pagando questo su tavoli più alti, consentendo un alibi evidente alla Regione dell'Umbria di contrattare in sede di Conferenza Stato-Regioni altre infrastrutture e altre possibilità per altri territori. Una responsabilità che i Sindaci di Città di Castello e S. Giustino devono prendersi, non rimpallandola altrove, e - parlo soprattutto per il primo cittadino tifernate - non coprendosi di ridicolo quando con autoironia, proprio in un documento dal Sindaco stesso firmato e agli atti di questa proposta di Piano regionale, denuncia dei ritardi di cui lei stessa è la prima responsabile.

Andando avanti nella disamina, emerge prima di tutto, dal punto di vista dell'analisi, la necessità di ribadire il ruolo del capoluogo regionale; un ruolo che da questo Piano esce ridimensionato, in maniera neanche troppo velata, soprattutto per le esigenze di natura politica, da parte di alcuni potentati regionali, di spostare altrove l'asse di riferimento e il fulcro della rete infrastrutturale regionale. Non è assolutamente ammissibile che il nodo di Perugia venga liquidato esclusivamente per quanto riguarda la sua parte sud, tralasciando completamente le necessità di sviluppo delle aree a nord del capoluogo, che sono aree di evidente sviluppo e che necessitano anch'esse di una decongestione del traffico, soprattutto nella riproposizione di quel progetto di gronda nord che è stato completamente dimenticato da questo Piano; fatto denunciato non tanto dall'opposizione consiliare della Regione dell'Umbria, ma in sede di partecipazione da parte dell'Assessore competente al Comune di Perugia, che ha denunciato questo stato di cose e che sicuramente non appartiene al nostro schieramento politico, ma a quello dell'attuale maggioranza consiliare, almeno allo stato attuale delle cose; poi la politica è piena di cambi in corsa e, da quello che si vede e si evince in questi giorni, non è possibile neanche escludere che in futuro potrebbe essere diverso.



Soprattutto per quanto riguarda il capoluogo, anche recependo quanto affermato dall'Associazione Industriali, sempre in sede di partecipazione, è necessario ribadire con forza - cosa che questo Piano non fa - il ruolo di aeroporto regionale per quanto riguarda Sant'Egidio (o San Francesco d'Assisi, che dir si voglia, ci auguriamo di poter rideterminare in futuro questo nome). Però è di tutta evidenza che, invece di giocare sull'equivoco della dicotomia Perugia-Foligno, è necessario in maniera inequivocabile che questo Piano sottolinei con forza la necessità per la nostra regione di avere un aeroporto degno di questo nome; cosa che, in realtà, non si vuole fare per modesti obiettivi di natura campanilistica, ma che è oltremodo necessario, se vogliamo rendere competitiva l'Umbria in campi non solo infrastrutturali, ma anche in tanti altri campi a rete che caratterizzano oggi lo sviluppo economico e sociale di una grande comunità umana quale ha l'ambizione di essere la nostra regione.

Detto questo, è di tutta evidenza che il sistema così descritto ha delle criticità, anche nel ribadire, una volta di più, un gap di natura storica, che è quello di considerare i bacini di traffico all'interno della regione dell'Umbria ancora una volta insistenti su tre poli. È un disegno regionale che si ripete più volte in ogni ambito della vita amministrativa di questa regione; basti pensare agli ambiti territoriali ottimali delle acque, di fatto ribaditi nel contesto dei rifiuti, dove si prevede semplicemente un quarto ambito completamente vassallo di quello del capoluogo regionale, e che alla lunga diventerà inaccettabile per tutto quello che è il sistema nord, che deve godere di una propria autonomia e di un proprio sistema, pena il fallimento di tutte le belle parole dei tavoli territoriali, di recente istituiti per dare ai singoli territori una possibilità di sviluppo autonomo. Un Piano così predeterminato questo non lo permette.

Sicuramente vediamo con favore una possibilità seria, forse l'unica, che prevede questo Piano, che è quella di una realizzazione a breve della strada statale di congiungimento tra Branca e Montecorona, che rappresenterà sicuramente il primo banco di prova, la prima possibilità di sistema del contesto dell'Alta Umbria. Un'arteria su cui la Regione deve assolutamente investire anche nel secondo tratto, ad oggi non completamente determinato nella sua progettazione definitiva, perché quando avremo un asse completato da Montecorona fino a Branca, sicuramente potremo guardare con fiducia al sistema Alta



Umbria ed anche alla fine di quei tentativi e di quelle possibilità secessionistiche che periodicamente riemergono nelle cronache giornalistiche ed anche negli assetti istituzionali della nostra regione. Di tutto abbiamo bisogno, in questo momento, meno che questi criteri continuino ad avere spazio anche solo per mere questioni di provocazioni mediatiche o giornalistiche.

Infine, è sicuramente inaccettabile, nel contesto di sistema che riguarda gli sbocchi a nord di questo Piano dei Trasporti, il fatto che si demanda all'esclusiva responsabilità nazionale il completamento delle grandi opere infrastrutturali di sbocco a nord della regione. Non è solamente un mettere le mani avanti, ma significa anche dire qualcosa che non corrisponde al vero. Ho dato atto in precedenza che ci sono anche responsabilità di carattere locale; comprendiamo le difficoltà esistenti non tanto per l'arteria su gomma, quanto per lo sfondamento su ferro di progetti ambiziosi, quali possono essere lo sfondamento verso Cesena di una rete su ferro, di un vettore su ferro; ma è anche vero che dire che questi sono progetti di mera responsabilità nazionale significa negare alla Regione la propria incidenza, che c'è, è pesante e che è stata dimostrata anche negli ultimi anni per quanto concerne le Conferenze Stato-Regioni, dove si decidono i destini infrastrutturali delle nostre comunità e anche le priorità che si devono dare.

Prendiamo atto di questo, prendiamo atto che di fatto altrove ci sono pesi politici differenti; non ce ne dispiace, perché non ci sfugge il contesto regionale complessivo per cui, ogni volta che un'opera è completata, è tutta la regione a beneficiarne e non solo un comprensorio; ma penso sia giusto riparametrare in maniera più organica quella parte del Piano che prevede solamente una competenza nazionale per quanto concerne grandi opere infrastrutturali di sbocco a nord.

Infine, vorrei ribadire una volta di più la situazione della Ferrovia Centrale Umbra. È vero che gli allegati sono datati, è vero che abbiamo un progetto di elettrificazione in itinere, che sicuramente potrà dare positivi riscontri in breve tempo; ma è altrettanto vera, da un lato, l'ambizione di poter fare un sistema reale, con uno sfondamento non tanto ambizioso come quello verso Cesena, ma importante come quello possibile verso Arezzo, in cui c'è già un protocollo d'intesa e una fase di progettazione preliminare allo studio per quanto riguarda gli enti toscani in provincia di Arezzo; non solo gli enti locali, ma anche la Regione Toscana, le



associazioni di categoria ed i sindacati sono stati coinvolti in questo progetto, progetto a cui la Regione dell'Umbria deve guardare con attenzione anche per rendere competitiva la sinergia conclusa con Trenitalia nel dicembre dell'anno scorso; un accordo che ad oggi è una scatola completamente vuota, che non ha prodotto nessun sistema reale di integrazione tra la Ferrovia Centrale Umbra e Trenitalia, perché è di tutta evidenza che l'ellisse prevista in questo accordo, che è appunto la tratta Terontola-Foligno-Terni-Orte-Terontola, rimane un sistema monco, perché tutta la parte nord dell'Umbria è come il classico bastone del pagliaio, che emerge, ma che è un ramo attualmente secco.

Quindi bisogna guardare non solo con fiducia, ma anche con interesse e con atti appropriati allo sviluppo, completare questa ellisse verso Arezzo e farla ricongiungere attraverso la linea di Città di Castello ed Umbertide, perché ad oggi è fuori discussione che l'accordo con Trenitalia, che prevede l'uscita dall'isolamento della parte nord di Perugia, è completamente fallito, non funziona. Arrivare a Terontola da Umbertide è un viaggio assolutamente non competitivo con il treno, e conviene di più sicuramente con altri mezzi, quando invece il vecchio amministratore della Ferrovia Centrale Umbra l'aveva decantata come una fase storica della nostra regione, non solo in sede istituzionale, ma anche in sede di partecipazione, in apposite riunioni nei Comuni del nord dell'Umbria, cui aveva partecipato anche l'Assessore Di Bartolo.

Oggi noi abbiamo una ferrovia che deve potersi riparametrare e sicuramente deve tagliare, qui sì, quei rami secchi in precedenza ricordati. Non è possibile che l'indirizzo dato dal socio unico, cioè dalla Regione, alla Ferrovia Centrale Umbra sia stato completamente disatteso in corso d'opera da dicembre in poi, con il nuovo amministratore, che è entrato in carica a marzo, ma l'assemblea dei soci data ormai da un anno. Non è possibile che l'assemblea, nel mese di ottobre, che doveva essere un... (*incomprensibile*)... non ha prodotto assolutamente niente e ha lasciato le cose come stanno; non è possibile che le politiche di assunzione, che prevedevano sicuramente dei quadri da responsabilizzare, sono state invece sostituite con dei dirigenti ad hoc, che non rispondevano ad alcuno dei canoni di indirizzo da parte dell'assemblea dei soci; non è possibile che le stesse prese di posizione da parte degli organi burocratici della Regione in tal senso, che hanno denunciato la



possibilità di aggravio di spesa per il bilancio regionale, con una dissennata politica delle assunzioni (e sono agli atti queste lettere da parte di dirigenti massimi dell'Assessorato ai Trasporti), siano rimaste lettera morta.

È necessario mettere mano a questo tipo di problema, come è necessario ottimizzare il patrimonio immobiliare della Ferrovia Centrale Umbra. Ad oggi, noi non sappiamo se questo patrimonio, una volta che la demanializzazione è passata dallo Stato alla Regione, è di competenza diretta della Regione dell'Umbria, o è di competenza diretta della Ferrovia Centrale Umbra. Abbiamo in tal senso una confusione normativa che permette la stesura di contratti di affitto per alcuni dipendenti della Ferrovia Centrale Umbra al limite della legittimità. Questo è uno stato di cose che non possiamo tollerare, ed è tanto più intollerabile non solo per l'equità amministrativa e l'equità dei cittadini di fronte alle leggi e alle regole, ma non si può tollerare soprattutto in una fase in cui deve partire un progetto di sviluppo importante che possa rendere questa ferrovia realmente competitiva.

Ci sarebbe molto altro da dire, ma non voglio rubare più tempo ai colleghi. In sintesi, e concludendo veramente, ribadisco alcuni dubbi, soprattutto relativamente all'impianto, per quanto riguarda la politica di questo Piano, per quanto riguarda tutto ciò che ruota attorno al patrimonio regionale, soprattutto per tutto ciò che ruota intorno ad un'Umbria che sembra andare oggi a velocità differenti anche nello sviluppo e nel potenziamento della rete infrastrutturale. Non mi sono però potuto esentare, nell'altra parte dell'intervento, dal focalizzare le problematiche inerenti il nord della regione, non solo l'Alto Tevere, ma anche, se non soprattutto, l'Alto Chiascio, perché c'è la necessità che quei due comprensori rifuggano dal fare sistema, rispettivamente, l'uno con l'area del fabrianese e l'altro con l'area dell'aretino, ma entrino legittimamente in Umbria in maniera organica per poter fare il quarto polo della nostra regione, per dare veramente attuazione sia al Patto per lo Sviluppo che ai tavoli territoriali. Quindi, su questo necessita una maggiore attenzione di questo Piano, senza lavarsene le mani, demandando esclusivamente al livello nazionale.

Per questi motivi, se non si addivene a modeste modifiche letterali, ma sostanziali dal punto di vista dell'indirizzo, sicuramente diventa difficile per noi approvare questo Piano. Comunque ringrazio gli estensori ed anche i commissari per il proficuo dibattito di approfondimento che è stato fatto nelle ultime Commissioni.



## **ASSUME LA PRESIDENZA IL PRESIDENTE CARLO LIVIANTONI.**

**PRESIDENTE.** Grazie, Consigliere Lignani Marchesani. Ha chiesto di intervenire il Consigliere Brozzi, ne ha facoltà.

**BROZZI.** Signor Presidente, colleghi Consiglieri, il mio intervento tende solo ad aggiornare le problematiche relative al trasporto. Io non avrei altro da aggiungere alle considerazioni fatte egregiamente dal relatore Gobbi, che come relatore di maggioranza ha interpretato il lavoro di noi commissari, e da ultimo, alla specificazione degli obiettivi che il Piano prevedeva, fatta dal Consigliere Tappalotti. Tengo solo a ribadire che il Piano ha una validità triennale, le scelte sono chiare, definite, positive. Ci sono risultanze e scelte economiche. Dobbiamo però accompagnare questo atto, che giustamente fa scelte scaglionate nel tempo, ed aggiornarlo.

È innegabile che in questo momento c'è una forte polemica e tensione, particolarmente riferita alla qualità dei servizi di Trenitalia, o all'effettivo svolgimento del servizio su rotaia. Noi puntualizziamo come elemento fondamentale del nuovo Piano lo spostamento da gomma a ferro, quando poi quotidianamente vediamo che i servizi svolti particolarmente in convezione con Trenitalia non assolvono a questa funzione, ma anzi la cronaca locale tutti i giorni è piena di inefficienze, disservizi e quant'altro.

Nel mentre il Piano prevede interventi puntuali e precisi per risolvere questo problema, rimane aperto il difficile rapporto tra la Regione e Trenitalia, che è fenomeno non solo umbro, a quanto risulta da una nostra indagine, fatta per capire lo stato dei rapporti, in Italia, con Trenitalia. Dobbiamo dire che forse l'Umbria, pur con le grandi carenze che si presentano, con la richiesta di interventi fatta dalla Giunta regionale e dall'Assessorato, è quella messa meno peggio, consentitemi questo termine.

Però, giustamente, parlando di programmazione triennale, occorre aggiornare il contenuto, i concetti, le richieste, le problematiche aperte anche attualmente nel Piano dei Trasporti rispetto alla battaglia che gli autoferrotranvieri in Umbria fanno non solo sul versante



economico, ed è legittimo, ma per avere certezza di dove sono allocati i poteri decisionali, di quali interventi si faranno, di quale ruolo devono avere alcune presenze significative in Umbria, come le Officine Grandi Riparazioni, di come deve essere gestito il personale macchine viaggianti in Umbria. Come altre volte ho detto in Consiglio regionale, non è un problema della direzione, perché in fondo, se poi le cose vengono affrontate bene, è il problema non è da dove si dirige. Ultimamente, invece, abbiamo visto che, purtroppo, i problemi permangono proprio perché non c'è una direzione regionale in Umbria, *ed anche per questo versante va utilizzato (?)*.

Per questi aspetti, ed anche per la gestione delle merci, in Umbria noi siamo diretti dalle Marche, quando per il trasporto merci le punte più avanzate sono proprio in Umbria, e ciò è dovuto forse anche al polo ternano. Allora, per questi problemi abbiamo presentato, come era stato già annunciato in Commissione, un ordine del giorno che accompagna l'approvazione del Piano regionale dei Trasporti, proprio per sollecitare gli interventi che noi riteniamo prioritari, interventi che comunque devono far sì che il trasporto regionale su rotaia divenga effettivamente un punto centrale dello sviluppo del trasporto in Umbria. Quindi, questo è il senso dell'ordine del giorno che abbiamo presentato con gli altri Consiglieri della maggioranza.

**PRESIDENTE.** Grazie, consigliere Brozzi. Sospendiamo la seduta a questo punto; riprenderà puntualmente alle ore 15.30.

*La seduta è sospesa alle ore 13.16.*



## VII LEGISLATURA LXV SESSIONE ORDINARIA

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CARLO LIVIANTONI.**

*La seduta riprende alle ore 15.42.*

### **OGGETTO N. 5**

**PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (L.R. 18/11/98, N. 37 E SUCCESSIVE  
MODIFICAZIONI ED INTEGRAZIONI)**

**Relazione della Commissione Consiliare: Il**

**Relatore di maggioranza: Consigliere Gobbini**

**Relatori di minoranza: Consigliere Melasecche Germini - Consigliere Laffranco**

**Tipo Atto: Proposta di atto amministrativo**

**Iniziativa: G.R. Delib. n. 992 del 17/07/2003**

**Atti numero: 1843 e 1843/bis**

**PRESIDENTE.** Siamo ancora in discussione generale dell'Oggetto n. 5: "Piano regionale dei trasporti". Chi si iscrive a parlare? Ci sono interventi? Il Consigliere Modena ha chiesto di intervenire, prego.

**MODENA.** Colleghi, questo atto è rilevante. Non credo che sia opportuno ripetere quanto già detto dai colleghi, soprattutto nella relazione di minoranza svolta dal collega Laffranco. Mi interessa sottolineare alcuni aspetti eminentemente politici, che riguardano complessivamente l'architettura del Piano.

Questo Piano, a nostro avviso, sancisce la bontà, per quanto riguarda la regione dell'Umbria, del metodo adottato dal Governo con l'approvazione della legge obbiettivo. Cioè, il primo punto che secondo noi deve essere sottolineato è che, nel momento in cui il



centrodestra ha assunto la guida del Paese, e l'ha fatto sulla base di un programma che comprendeva tra l'altro la Legge Obiettivo tra i suoi principali pilastri, questa Legge Obiettivo, che ha trovato una sua concretizzazione nell'intesa firmata dalla Presidente della Giunta regionale ed il Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi, è una delle cornici di fondo da tenere in considerazione, ragionando di Piano dei trasporti.

Nelle date, nelle tabelline, nei finanziamenti, credo che si possa leggere chiaramente un dato: quella procedura, voluta per accelerare il più possibile la realizzazione delle opere pubbliche, sta producendo dei risultati positivi in Umbria. Non mi soffermo su quello che ci siamo detti e ridetti sui finanziamenti che arrivano: un pezzo magari arriva per merito della Presidente, un pezzo arriva per merito del Governo. Il punto importante è che questa strumentazione, pensata proprio perché noi riteniamo che il nostro Paese abbia un deficit infrastrutturale che va colmato attraverso la rapidità dell'esecuzione delle opere, è stata realizzata attraverso questa legge ed attraverso l'intesa.

Questo lo diciamo perché, nel chiederci che fine avesse fatto il ricorso presentato dalla Regione dell'Umbria contro la Legge Obiettivo, abbiamo felicemente scoperto che il ricorso è stato rigettato per la maggior parte dei motivi. Solamente per due commi è stata ritenuta fondata la questione di legittimità costituzionale: uno relativo all'invadenza da parte dei regolamenti governativi, e l'altro relativo invece ad un problema, posto tra l'altro dalla Toscana e non da noi, con riferimento alla procedura cosiddetta alternativa.

Per il resto, cioè per il complesso delle altre questioni, la Corte non ha ritenuto fondate le questioni di legittimità costituzionale poste dalla nostra Regione, in tanto in quanto - e su questo credo che sia opportuno soffermarsi brevemente - la Legge Obiettivo, che, ripeto, è una delle cornici all'interno delle quali ci muoviamo, sancisce una vocazione dinamica del principio di sussidiarietà, che troverebbe la sua specifica realizzazione nell'intesa, e quindi in un principio di leale collaborazione tra il Governo nazionale e le Regioni. E in questa concezione, che è stata definita "procedimentale consensuale", del principio di sussidiarietà, la Corte ha ritenuto di dover fondare un giudizio in base al quale ha respinto questo complesso di ricorsi.

Quindi oggi registriamo in questa regione (poi ognuno prende i suoi meriti, ognuno si assume le sue responsabilità) che quella legge, fondante, per quanto riguarda noi del



centrodestra, di un programma di Governo, è una legge che ha funzionato, da una parte, e dall'altra è stata anche ritenuta non in contrasto con la Costituzione da parte della Corte Costituzionale, in un giudizio promosso, lo sappiamo bene, più per motivi di carattere politico da tutte le Regioni di centrosinistra, che per ragioni di affezione nei confronti della Carta costituzionale.

Detto questo, e tenendo conto di questa grande questione, quando parliamo del Piano dei trasporti ci sono altre due linee di pensiero fondamentali (guardo l'Assessore perché immagino che sia l'interlocutore principale, quindi catturo la sua attenzione...). Le altre due linee di fondo riguardano due dati, due grandi dati: da una parte, il Piano dei trasporti interviene per cercare di correggere e mettere un po' in linea le previsioni del Piano Urbanistico Territoriale e la realtà che si vive nella nostra regione. Mi spiego: il Piano Urbanistico Territoriale aveva fatto alcune valutazioni con riferimento ad una regione che doveva essere policentrica, doveva essere la città regione, etc; in realtà presentava e presenta tutt'oggi delle aree diverse, che possono essere alcune centrali, altre più o meno marginalizzate. Il Piano dei trasporti si inserisce in questo contesto, in una situazione dove, invece, a nostro avviso, ormai i processi di accelerazione che hanno divaricato le realtà della nostra regione sono stati talmente forti e talmente veloci da non garantire più delle certezze.

Mi spiego e faccio degli esempi: abbiamo delle aree che sono fortemente congestionate - e credo che Perugia in questo sia uno dei punti essenziali - e delle aree che invece soffrono l'isolamento e l'emarginazione. Il Piano dice: noi diamo una risposta con le ferrovie, con tutto un complesso di cambi ed interscambi che ruotano attorno a questo genere di servizi. Io non so se puntare su questo, soprattutto con riferimento alle scelte fatte per i servizi minimi, può dare effettivamente quei risultati che il Piano si immagina, soprattutto perché probabilmente i problemi esistenti, che si riferiscono da una parte ai livelli di congestione e dall'altra alla marginalizzazione, cominciano a rappresentare una forchetta ormai non più sanabile.

La terza grossa questione riguarda invece la parte che attiene la definizione dei servizi minimi, che è una delle altre cose fondamentali del Piano. Noi riteniamo che lo sforzo che è stato fatto sia uno sforzo minimo per definire i servizi minimi - permettetemi il gioco di parole - in tanto in quanto la Regione, in parte, ha abdicato al ruolo di ente che deve definire i bisogni essenziali, perché questa nozione è servita sostanzialmente per capire quali sono le



sovvenzioni che debbono essere date agli enti locali per i servizi che gli enti locali stessi definiscono.

Ho sottolineato questa dizione perché credo che il Piano dei Trasporti abbia cercato, e in questa parte non ci sia riuscito, di dare alcune risposte anche a quel controllo complessivo che l'indagine svolta dalla Corte dei Conti, che è stata consegnata ai Consiglieri in tempo per il dibattito che si svolge oggi in aula, ha sollevato con estrema puntualità. Che cosa è stato detto in questa relazione? Si è aperto il problema globale del modo con cui questi servizi minimi trovano una loro definizione, e soprattutto - e credo che questo sia un altro degli elementi che merita una grande riflessione da parte del Consiglio e della struttura - una problematica relativa a tutto quello che attiene il controllo complessivo delle risorse e l'attività di ricognizione dei costi di produzione, di controllo sull'attività delle aziende, sul fronte delle entrate, della pianificazione della spesa, della gestione dei flussi e dell'esatto impiego delle risorse stesse.

Quindi, in sintesi, sullo sfondo, da una parte vediamo una tendenza e una volontà di fotografare alcune questioni - penso, per esempio, al modo con cui si ripartisce il fondo regionale, attraverso la prevalenza, con quello che è stato definito il criterio storico - da una parte la Regione ha utilizzato il concetto di servizio minimo per andare in buona sostanza incontro alle esigenze che gli enti locali avevano ed hanno tuttora, quindi è un modo con cui abdica, come dicevo, ad un ruolo sostanziale di programmazione. Dall'altra, questo ruolo fatica nei fatti a trovare una propria linea di conduzione, perché nella relazione, che citavo prima, della Corte dei Conti, se da un lato si dà atto che la Regione dell'Umbria ha fatto una serie di sforzi ed è anche avanti, per certi aspetti, per tutta la partita che riguarda l'attuazione del trasporto (abbiamo letto le negatività e le positività), dall'altro però si dice anche: signori, attenti, perché qui il controllo di dove vanno i soldi non c'è.

Allora, se vogliamo individuare i due corni estremizzati del problema, da una parte si dà atto dei percorsi intrapresi, però dall'altra si dice: attenzione, perché se uno deve immaginare di fare chiarezza, per esempio, sull'impiego dei finanziamenti pubblici, sui disavanzi, sui costi di produzione etc. etc., ci sono talmente tanti rivoli che una verifica complessiva non la si riesce a fare. E questa credo che sia, in forma sintetica, la terza questione che noi troviamo sullo sfondo di questo Piano regionale dei Trasporti, ed è un motivo che ci fa dire che, sì, è



stato fatto un atto rilevante, sicuramente, necessario da parte della Regione dell'Umbria, era indispensabile che il Consiglio Regionale lo approvasse, però questi nodi a nostro avviso rimangono sostanzialmente irrisolti, probabilmente perché c'è anche una stratificazione complessiva dei rapporti con gli enti locali alla quale non si può far fronte.

Debbo dire, parlando del rapporto con le autonomie locali, e con tutto quello che riguarda quindi la programmazione - il cosiddetto policentrismo, la nuova definizione presente nel PUT, etc. - che il Consiglio delle autonomie locali ha sì rimesso all'aula un parere complessivamente positivo, ma puntualizzato da mille aspetti. Adesso non voglio fare l'elenco della spesa, però mi pare che da parte del Sindaco di Perugia siano state sottolineate una serie di contraddizioni, con riferimento in modo particolare all'aeroporto di Sant'Egidio. Mi pare che da parte del Sindaco di Gubbio si continui a lamentare una disattenzione complessiva non solo nei confronti di Gubbio, ma in generale nei confronti di tutta l'Alta Valle del Tevere, e su questo è perfettamente in linea con quanto affermato anche dal Sindaco di Città di Castello. Sulla questione della distribuzione delle risorse, molti Comuni, in primis quello di Castiglione del Lago, hanno ritenuto opportuno criticare le modalità con cui si era deciso di andare alla distribuzione ed alla ripartizione delle risorse nell'ambito del fondo regionale.

Ho fatto questo elenco, che non è un elenco della spesa, perché evidentemente, quando parliamo di programmazione, di policentrismo, di rapporti con il PUT, del modo con cui il Piano dei Trasporti si collega al PUT, in rapporto con le autonomie locali, è evidente che, con queste modalità con cui la Regione fa quest'opera di programmazione generale con il Piano dei Trasporti, mette a fuoco l'obiettivo, ma non prende poi la strada logicamente conseguente all'obiettivo complessivo che in qualche modo si è data. Quindi non esercita un'attività di programmazione, con riferimento ai servizi minimi, non va incontro alle esigenze di carattere territoriale e non riesce a sintetizzarle, perché la serie di osservazioni che sono contenute nei documenti presentati dal Consiglio delle autonomie locali fa comprendere che questa sintesi complessiva non è stata assolutamente raggiunta, e che ovviamente manca una serie non indifferente di risposte a questioni abbastanza serie.

Ora, questi punti, come vi dicevo, a nostro avviso lasciano quelle perplessità che noi avevamo espresso, e che secondo noi fanno sì che, di fatto, poi, il Piano non assolva a quelle



che sono le finalità essenziali.

Dei servizi minimi abbiamo detto; in pratica, probabilmente, sono una sorta di non scelta, quasi una scelta dovuta. Abbiamo visto invece che finalmente - dobbiamo dire finalmente, perché con il collega Zaffini avevamo anche presentato una proposta di legge sull'integrazione tariffaria, che mi auguro che a questo punto verrà discussa - nel Piano, nella parte dedicata ad un altro complesso di questioni non indifferenti, si collega quanto attiene ai servizi minimi alle azioni che vengono intraprese nei confronti dei disabili, e si assumono le necessarie iniziative per l'annosa questione del cosiddetto biglietto unico. Da questo punto di vista, siccome addirittura a gennaio di quest'anno avevamo ritenuto che la Regione si dovesse attivare sia sul fronte degli invalidi che su quello dell'integrazione tariffaria, lo riteniamo un atto condivisibile, al quale però speriamo che si dia un seguito abbastanza rapido.

Vado rapidamente ad un'altra questione, perché, ripeto, i ragionamenti generali li hanno già fatti i miei colleghi nella relazione di minoranza. Vorrei puntare l'attenzione del Consiglio regionale sulla parte del Piano che invece riguarda la qualità dell'aria, perché, insieme a quella che attiene l'osservatorio, è una delle parti sicuramente più deboli anche come programmazione generale, pur essendo un elemento importante per tutto ciò che riguarda la programmazione regionale. Mi spiego: la tutela della qualità dell'aria era uno degli elementi fondanti il programma di governo di questa Amministrazione, ed è uno dei programmi base che noi ritroviamo in tutti i DAP e soprattutto nel famosissimo Patto per lo Sviluppo. Quindi noi riteniamo che la parte dedicata a questo aspetto specifico, insieme a quella sulla sicurezza stradale (ma quello è un altro genere di valutazione), avrebbe dovuto avere forse, più che una definizione di strategie di carattere generale, una definizione di interventi, sotto il profilo quanto meno finanziario, un po' più chiara.

Per quanto riguarda l'osservatorio e per tutto ciò che riguarda in generale i dati, abbiamo già detto; per quanto attiene i costi, ci riferiamo a quanto già sottolineato da parte della Corte dei Conti nella relazione inviata al Consiglio regionale.

Altro aspetto - lo tocchiamo brevemente, l'ho accennato prima - è quello che attiene la sicurezza delle strade, e sarebbe uno dei punti, credo, più rilevanti e qualificanti del Piano nazionale, che però evidentemente non trova dei fondi adeguati, e quindi ha una valutazione



particolarmente superficiale nel Piano regionale che oggi andiamo ad esaminare.

Quindi, per concludere, noi crediamo che questo Piano regionale dei Trasporti abbia dato poco atto dell'impulso non dico formidabile, ma estremamente rilevante che la Legge Obiettivo ha dato alle infrastrutture. Poi uno può dire che c'è stata prima l'intesa istituzionale di programma, e va bene, però l'intesa quadro e questa vicenda della Legge Obiettivo secondo noi hanno dato un altro respiro. Crediamo che il Piano sia carente sotto il profilo che attiene la definizione dei servizi minimi, e non sia coerente neanche con le volontà espresse, che richiama peraltro, nel Piano Urbanistico Territoriale, e riteniamo che dovrebbe prevedere una parte apposita per tutto quello che attiene complessivamente il controllo delle risorse. Queste sono le tre grandissime questioni che sottolineiamo, su cui non mi soffermo oltre per l'orario e perché poi hanno già parlato a sufficienza i miei colleghi.

**PRESIDENTE.** Grazie, Consigliere Modena. Ha chiesto di intervenire il Consigliere Zaffini. Ne ha facoltà.

**ZAFFINI.** La ringrazio, Presidente. Io farei un intervento residuale rispetto agli interventi importanti che mi hanno preceduto; anzi, approfitterei anche per ringraziare i colleghi che mi hanno preceduto, il relatore di minoranza per la diffusa relazione, che, devo dire, ha tolto parecchio materiale al mio intervento. Questo, come sempre, da una parte è positivo e dall'altra è negativo. Fortuna che poi, come in tutti i dibattiti, interviene il collega di Rifondazione che ci restituisce numeroso materiale per dare corpo e forza ai nostri interventi, quindi alla fine il dibattito, Presidente, ne risulta corroborato...

**PRESIDENTE.** Consigliere Zaffini, non faccia una provocazione preventiva...

**ZAFFINI.** Un dibattito corroborato, a beneficio dell'aula. E partirei, Presidente, proprio da un'affermazione del collega Tippolotti, che più o meno affermava che Rifondazione Comunista è per l'azienda unica dei trasporti. Questo, con tutto il rispetto per il collega, naturalmente, è veramente uno di quei paradossi che a me fa dire continuamente, parlando



della politica in questa regione degli amici di Rifondazione Comunista, che predicano bene e razzolano male, che ne dicono una e ne fanno un'altra. Come si può affermare l'opportunità dell'azienda unica e poi ergersi a paladini della difesa del debole, del cittadino emarginato, dell'abitante delle aree depresse o, peggio, delle zone montane? Come si può fare una scelta prettamente aziendalista e che risponde a connotati e a criteri prettamente aziendalisti - ergo: siamo pochi, basta una sola azienda - e poi dall'altra parte riempire centinaia di pagine di carta con litri di inchiostro e spendere tanta energia, soprattutto energie mentali, per cercare di convincere gli umbri che gli amici di Rifondazione difendono i cosiddetti deboli, i cosiddetti poveri? È una cosa veramente assurda.

Mi dilungo brevemente su questo perché è argomento fondamentale, per quel che mi riguarda. Io provengo da una di quelle aree che io definisco debole per questo tipo di problema e per questo tipo di servizio. L'azienda unica, qualora si realizzasse, collega Toppelotti, sarebbe evidentemente un'azienda perugina, sarebbe un'azienda cerebralmente posizionata nel Perugino, e anche fisicamente posizionata nel Perugino. È evidente che di fronte ad un'esiguità di risorse crescente, per via dei tanti discorsi che ci siamo già fatti in Commissione ed anche in aula, una siffatta scelta sarebbe assolutamente deleteria per tutti i cosiddetti rami secchi. Ad andar bene, i rami secchi che rimarrebbero in vita sarebbero quelli dell'area del perugino. Ma pensiamo alla montagna della Valnerina, pensiamo alla zona del Ternano, che già in questo Piano regionale dei Trasporti, nonostante l'Assessore sia ternano, qualche pesante lacuna ce l'ha, specie per Orvieto; pensiamo a tutto il resto della regione, e di quello che ne sarebbe della necessità di gestire e di garantire un servizio a così alto potenziale sociale quale quello del trasporto pubblico.

È evidente, quindi, che deve rimanere salda la scelta dei tre bacini, e non si capisce quale dovrebbe essere il criterio diverso di questo servizio pubblico, rispetto, per esempio, al servizio pubblico del ciclo idrico o della nettezza urbana, o qualunque altro servizio dove è stata prevista una distribuzione degli ambiti ottimali in cui l'Umbria è quanto meno divisa in tre. Non si capisce bene perché per i trasporti l'Umbria dovrebbe diventare bacino unico e per tutti gli altri servizi potrebbero rimanere tre bacini, o quattro addirittura. Quindi è una posizione francamente sconcertante, che non ho mai capito e continuo a non capire. Sarei contento di approfondirla magari in separata sede.



Ma detto questo, passando cioè ad una valutazione del Piano che ci viene sottoposto, mi sento di dover criticare il Piano per alcuni paradossi. Ripeto: non torno sugli argomenti spesi dai colleghi, che hanno garantito a questo Piano una dignità di dibattito; voglio chiarirlo e precisarlo, perché la vituperata opposizione poi alla fine è quella che garantisce dignità di dibattito a tutti gli atti che questa maggioranza porta in Consiglio. Comunque questo è un dettaglio sciocco.

È un Piano che ha un iter, come voi colleghi ricorderete, addirittura di due legislature: era partita nella precedente legislatura l'Assessore Girolamini, peraltro spendendo anche qualche lira per qualche importante consulenza; questa volta il nuovo Assessore Federico Di Bartolo ha detto: tutto il lavoro fatto, visto che non l'ho fatto io, non è buono, e ha buttato tutto e ha rifatto tutto da capo. Allora mi viene da pensare: per tirare fuori questo copioso e corposo, non vorrei dire nulla, ma ampiamente lacunoso Piano, servivano due legislature? Io non credo, francamente, che servivano due legislature per tirare fuori un Piano regionale dei Trasporti senza la definizione dei servizi minimi, Assessore. Cioè, l'atto fondamentale di programmazione, se non definisce i servizi minimi, a che serve? Voi avete fatto un Piano regionale dei Trasporti dove avete lasciato completamente irrisolti tutti i problemi. Perché? Perché avete preso per servizi minimi l'attuale offerta dei servizi, sia ferroviari che su gomma, attualmente garantiti.

Cioè: nell'impossibilità di affrontare i problemi e scegliere - e questo posso anche capirlo, perché non è facile scegliere; in una regione di campanili come l'Umbria, è fin troppo evidente la difficoltà della scelta, però è questo che vi incombe - avete semplicemente detto: i servizi minimi sono quelli attualmente garantiti. Be', francamente mi pare una scelta sicuramente facile, ma che lascia colpevolmente aperti tutti i problemi, dando il compito della programmazione all'ente erogante, quindi, a turno, o al Comune, o, peggio ancora, alle aziende, Assessore. Questa, francamente, non mi sembra una scelta positiva.

Come "mega lacune" segnalo questa, e segnalo anche la mancanza di una componente essenziale del Piano, dell'atto di programmazione, cioè una seria analisi del rapporto costi/benefici rispetto alle scelte programmatiche che si intende effettuare. C'è un'aberrazione nella compilazione del Piano che è stata detta stamattina dal collega Laffranco come battuta, e io la ribadisco: si può scrivere un Piano Regionale dei Trasporti



applicando e riportando dati ISTAT del 1991? Purtroppo c'è questo nel Piano: i dati base di tutta la corposa parte di Piano riepilogata in tabelle ed esercizi vari viene da notizie vecchie di 12 anni. Ma di che parliamo? Il mondo e la realtà trasportistica è in rapidissima e continua evoluzione, sono intervenute importantissime variazioni. Ora voi mi potrete dire che quei dati erano gli unici disponibili, ma non è sufficiente; non potete sostanziare le scelte con dati vecchi di 12 anni, è assolutamente pazzesco. Meglio non riportare tutta quella dovizia di dati e di informazioni, meglio basarsi su scelte di natura politica, sostanziate da affermazioni magari anche apodittiche della lettura della realtà delle cose; ma sostanziare le scelte con dati statistici risalenti al '91 è assolutamente assurdo, dal mio punto di vista. Comunque dicevo che come "macro lacuna" mi sento anche di rilevare la mancanza di un serio rapporto costi/benefici.

Vi è inoltre, sempre con riferimento alle grandi mancanze di questo Piano, una mancanza di definizione dell'iter di maturazione della realizzazione delle piattaforme logistiche. È materia altamente strategica, come evidentemente i colleghi percepiscono. Al di là di qualcosa che viene tentato sul territorio di Foligno, tutto il problema delle piattaforme logistiche, connesso all'altro problema dei corridoi plurimodali, delle interconnessioni, è completamente saltato nel Piano, perlomeno io non ne ho trovato traccia.

Le criticità. Si condividono le criticità indicate: il completamento della Orte-Foligno-Falconara, il raddoppio e la velocizzazione della linea Foligno-Terontola, il recupero funzionale e l'ammodernamento della Ferrovia Centrale Umbra. Come non condividere queste criticità? Sono sotto gli occhi di tutti, ne parliamo tutti i giorni, è fin troppo evidente che sono condivisibili. C'è però un problema di fondo: per queste criticità non viene indicato un serio percorso di approccio. Faccio solo un esempio: la situazione del cantiere della Orte-Falconara. Io continuo a sollecitare con atti, interrogazioni, lettere che qualcuno si occupi di questo problema. Quel cantiere, Assessore - io capisco che è un intreccio di competenze tra lei e la collega Girolamini, ma insomma... - se non rientra nei cantieri che saranno riaperti del fallimento della Coop Costruttori, resterà fermo dieci anni, e se quel cantiere sta fermo dieci anni, tutto il problema del raddoppio della Orte-Falconara si intoppa, si ferma, a prescindere che ci sia o non ci sia il finanziamento. Si ferma, perché se bisogna rifare l'appalto, se bisogna riassegnare i lavori perché la Coop Costruttori chiude, lì siamo in braghe di tela,



come lei perfettamente sa, è inutile che glielo dico.

L'altro problema è il recupero funzionale e l'ammodernamento infrastrutturale e tecnologico della Ferrovia Centrale Umbra. Io ho ascoltato gli interventi dei colleghi, ed è evidente l'impegno a scrivere nel Piano parecchie pagine relative a questo tema. Vi è però un problema di fondo: almeno prima del 2006, 2007, 2008, questo sarà un vettore inutilizzabile, come tutti noi sappiamo, perché questo potenziamento passa attraverso un percorso di investimenti e di ammodernamenti, come l'elettrificazione etc., che daranno i loro primi frutti non prima del medio termine. Quindi è un vettore totalmente inutilizzabile nel periodo di vigenza di questo Piano. Non si può presentare il recupero della FCU come linea strategica di questo Piano, perché rispetto al periodo di vigenza di questo Piano il recupero della FCU sarà sempre di là da venire, e quindi non sarà utilizzabile per quello che a noi occorre.

Ci sono numerose altre osservazioni da fare, che però sono state diversamente trattate dai colleghi. C'è una scarsa attenzione al TPL, con la mancanza di una seria politica di disincentivo per l'uso del mezzo privato. Come dicevano i colleghi, c'è una mancanza di strategia sul problema dello scalo di Sant'Egidio.

In sostanza, sento di poter e voler criticare questo Piano, in primis perché non contiene seri atti di indirizzo, non individua i servizi minimi, non fonda le sue analisi su dati certi, ma ipotizza situazioni di dubbia realizzazione; non è caratterizzato sulle esigenze specifiche dell'Umbria, ma è un Piano generico, applicabile, con piccolissimi aggiustamenti relativi ai nomi, a qualunque altra regione d'Italia, a mio avviso. Mi sono divertito a leggere il Piano in questa chiave, ed è venuto fuori che avremmo potuto leggerlo anche con riferimento alla Sicilia, alla Valle d'Aosta, alle Marche o al Lazio. Nonostante le profonde trasformazioni avvenute nel mondo dei trasporti, non è innovativo, ma ricalca, in qualche passaggio anche con ampio recupero di materiale, documenti precedenti proponendo soluzioni identiche; è un documento programmatico esageratamente prolisso, pur essendo vuoto di contenuti. Queste sono sostanzialmente le critiche che mi sento di rivolgere a questo Piano.

Però, e con questo chiudo, la critica fondamentale è sul percorso veramente originale scelto per la definizione di questo atto di programmazione, che poi è un po' la caratteristica della maggioranza che governa questa regione: faticate enormemente a partorire gli atti di programmazione; non avete una coesione necessaria e un radicamento, anche territoriale,



necessario per superare i campanili e consentirvi di fare scelte anche serie e anche difficili (ma comunque vanno fatte da qualcuno; e da chi, se non dall'assemblea regionale dell'Umbria?). Quando riuscite a partorire, dopo faticosissima gestazione, un atto, viene fuori un atto sfilacciato, stiracchiato, compromesso, oggetto di estenuanti trattative che l'hanno completamente svuotato. Le scelte difficili non ci sono; quando ci sono, quando qualcosa di concreto lo scrivete, rimane talmente nel vago, rimane talmente difficile nell'attuazione (mi riferisco in questo caso alla FCU) che appare assolutamente nella sfera dei nostri sogni e delle nostre speranze individuali.

Rispetto a tutto questo, trovo un parallelismo assolutamente pericoloso con il Piano Regionale dei Rifiuti, con il Piano Sanitario, con tutti gli altri atti di programmazione generale che mi è capitato di incontrare dal momento in cui mi sono trovato ad operare in questo Consiglio regionale.

#### **ASSUME LA PRESIDENZA IL VICE PRESIDENTE VANNIO BROZZI.**

**PRESIDENTE.** Prego, Consigliere Bottini.

**BOTTINI.** Poche battute in termini generali, senza elencare i vari punti positivi riscontrati all'interno del Piano. Ovviamente il mio giudizio sul Piano dei Trasporti è positivo, dal momento che è un Piano che parte dai servizi, innanzitutto, per poi affrontare la grande partita delle infrastrutture. È un Piano che si cala bene nel rispetto di uno sviluppo sostenibile dell'ambiente, con la consapevolezza di quanto sia impattante fundamentalmente il settore.

È un Piano, altresì, che mostra una ricognizione molto precisa rispetto agli assetti sociali ed urbanistici della nostra regione. È un piano, quindi, che sul versante ferroviario delinea un superamento definitivo dell'isolamento della nostra regione, con il collegamento con i porti di Ancona e di Civitavecchia, progetti direi non velleitari, molto spesso accompagnati da risorse disponibili e con chiusura dei progetti nel medio termine.

Sul versante viario, a maggior ragione, oltre al quadrilatero, oltre agli interventi in relazione agli impegni presi dalla Regione, e quelli conseguenti del Ministero e quindi del Governo, che



consentono con il quadrilatero di rompere anche qui un isolamento annoso, storico della nostra regione, si delinea il collegamento con le grandi direttrici nord-sud, quindi con le grandi autostrade. Perciò si mette l'Umbria in rapporto con il sud e il nord del Paese.

Non entro nel discorso dei servizi minimi, dei finanziamenti e così via. Solo un invito e una considerazione. La considerazione è questa: in un quadro che punti in maniera decisa sul potenziamento del trasporto ferroviario, mettendo quasi a complementarità il trasporto su gomma, credo che ci sia un sottodimensionamento, una considerazione non altrettanto rilevante del terzo punto fondamentale quando si parla dei trasporti, che incrocia l'esperienza umbra in maniera importantissima, quello della mobilità alternativa. Cioè, quando pensiamo al trasporto, inevitabilmente, in sequenza, ma direi in termini sussidiari, in un pacchetto integrato, non possiamo che fare riferimento al ferro, giustamente, alla gomma, ma soprattutto ai percorsi di mobilità alternativa, perché in Umbria hanno trovato una grandissima espressione, hanno qualificato la nostra regione, e continuano a qualificarla, e sono il vero concorrente al disincentivo dell'utilizzo dell'auto privata, perché corrono su binari propri. Le esperienze, non solo di Perugia, ma di Todi, di Orvieto, di Città di Castello e così via, credo che debbano trovare nel Piano non soltanto un rilievo, una registrazione, un'elencazione, ma anche un impegno, un sostegno, un incentivo affinché questa scelta possa effettivamente qualificare tanti altri Comuni della nostra regione.

L'invito invece è ad approfondire, ancorché ci fossero i tempi e le modalità, il ragionamento che riguarda la famosa bretella ferroviaria Piscille-Fontivegge. Mi riferisco ovviamente ad un dato che si riscontra in tante audizioni: è una bretella che consuma un investimento di parecchie decine di miliardi. Ora c'è una preoccupazione, ecco perché l'invito all'approfondimento e alla riflessione (per poi convincersi del contrario, ovviamente): Perugia ha la fortuna (dico Perugia, ma intendo Umbria, ovviamente, quando si ragiona di trasporti) di avere una stazione nel centro storico della città. Noi sappiamo che tante città sono alla cerca di terminal che si collochino nei centri storici, addirittura con opere che ne distruggono il contesto urbanistico. Su Sant'Anna il traffico ferroviario va potenziato; cioè, c'è bisogno che con il raddoppio più treni arrivino a Sant'Anna e, conseguentemente, si colleghino con il tratto meccanizzato che raggiunge al Pincetto il minimetro. Quindi questo è il disegno e l'esigenza di una regione e di una città. Io temo che la bretella Piscille-Fontivegge possa portare più



treni a Fontivegge, e non c'è la necessità, e meno treni a Sant'Anna, quando questa invece è l'esigenza primaria dell'Umbria e di Perugia.

Sono state delineate anche delle ipotesi, perché ci sono delle risorse che responsabilmente non possono essere perdute. Ma *indagare fino in fondo il barile (sic)*, vedere se queste risorse possono essere dirottate in altri ambiti, in altri investimenti, affrontare l'ipotesi di contratti di servizio o di ammodernamento tecnologico del tratto su Montebello della FS, credo che sia una cosa da fare perché, tra i vari interventi, su questo mi sento di riverberare un interrogativo, mio e raccolto dalle audizioni: vorrei veramente essere convinto che quell'intervento merita, che non pregiudica addirittura le grandi potenzialità di una stazione che, lo sappiamo benissimo, è collocata ai piedi della città e si inserisce bene nel circuito meccanizzato della mobilità alternativa di Perugia.

**PRESIDENTE.** Il Consigliere Bottini ha chiuso il dibattito. La parola alla Giunta per la replica.

**DI BARTOLO,** *Assessore Infrastrutture, Viabilità e Trasporti, Urbanistica.* Vorrei iniziare con un ringraziamento sostanziale e non rituale a tutti quelli che hanno partecipato al dibattito, e quindi evidentemente, per rispondere al Consigliere Zaffini, anche ai colleghi dell'opposizione, perché è stato un percorso abbastanza lungo, dove c'è stato modo di confrontarsi, anche di appropriarsi di contenuti, e dove credo che ognuno liberamente abbia esercitato la possibilità di manifestare le proprie osservazioni, le proprie critiche, comunque. Poi, tra le varie opzioni una scelta va fatta, il Piano la farà, la maggioranza la farà; però la discussione ha reso tutti più consapevoli; intorno alle questioni del Piano c'è stata una consapevolezza e la possibilità di riappropriarsi dei contenuti, e in questo senso credo che sia stato utile in generale alla politica.

Per quanto riguarda il Piano, credo che, grosso modo, i punti su cui l'abbiamo incardinato siano: sostenibilità ambientale (che è una grande questione che, con la battuta che diceva Zaffini, si ritrova dappertutto, ma perché è questione evidentemente non solo umbra); il policentrismo (questa sì, è questione umbra, non abbiamo metropoli o grandissimi aggregati urbani, e questo è un problema di tenuta dell'Umbria ed anche dei servizi trasportistici) e il



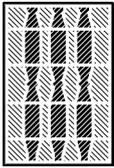
grado di isolamento - usiamo questa parola forte, ma per intenderci - della nostra regione.

Il Piano ha cercato di affrontare queste tematiche differenti tenendo insieme due blocchi di questioni: la partita infrastrutturale, da un lato, e dall'altro la partita dei servizi, dentro un'idea, che qui è stata affermata, che è quella di rete e di integrazione tra le diverse modalità: la gomma e il ferro; lo stesso Consigliere Bottini risottolineava la questione della mobilità alternativa. Quindi qui non c'è nessun primato. C'è stata una certa enfasi sul ferro perché siamo partiti da una valutazione comune, che comunque è la modalità assolutamente a minore impatto ambientale, perché storicamente nel nostro Paese è sottoutilizzata, e quindi in questo senso c'è stata un'enfasi; ma il Piano non è che brandisce una modalità con una sorta di primazia sulle altre. Il principio che ci guida è quello dell'integrazione, dentro la pianificazione, nell'utilizzare le diverse modalità.

Per rispondere ad una questione estremamente importante che è stata posta, questa Giunta ha posto dentro il Piano Trasporti - che quindi è composito per tematiche ed anche per struttura - come strategico il ritardo infrastrutturale della nostra regione. È una delle priorità di questa Giunta, della Giunta Lorenzetti. È stato un atto forte di assunzione di responsabilità, io dico anche di autonomia della Giunta regionale rispetto agli interessi dell'Umbria, e ci ha posto subito davanti alla necessità di avviare un confronto molto complesso, che richiede anche autorevolezza e forza, con il Governo nazionale, perché è del tutto evidente che le politiche infrastrutturali in qualunque Paese non si fanno né con le risorse dei Comuni, né con quelle delle Regioni, ma si fanno solo dentro un confronto molto serio e significativo con il Governo nazionale.

Questa regione aveva una storia di accordi, i famosi accordi quadro per settore; è stata fatta l'operazione di riesame, di ricognizione delle diverse ipotesi, e di acquisizione di altre. Risottolineo che questa programmazione ha assunto due novità, dal punto di vista infrastrutturale: il nodo di Perugia, che non c'era nelle vecchie programmazioni, e le basi logistiche, il rivolgersi della mobilità verso le merci, che nella precedente programmazione non erano presenti.

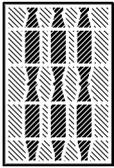
Il Governo regionale, insieme alla società umbra, si è fatta carico delle progettazioni; quindi fino in fondo, anche dal punto di vista finanziario, ci siamo fatti carico di questo. Io debbo dire, e qui voglio rispondere per un attimo alla Consigliera Fiammetta Modena, che



non abbiamo difficoltà a ritenere positivi alcuni aspetti della Legge Obiettivo, come ad esempio l'obiettivo della celerità delle procedure. Il punto di conflitto con le Regioni, come dice poi anche la stessa Corte Costituzionale, è stato il problema dell'intesa, cioè che la celerità non schiacciasse l'autonomia istituzionale del governo del territorio da parte delle Regioni; questo era il punto che era stato messo maggiormente a fuoco, tanto è vero che ci sono state anche delle modifiche rispetto alla Legge Obiettivo nel testo originario, rispetto all'obbligo dell'intesa con le Regioni.

Però voglio fare alcune sottolineature, e vorrei usare il titolo di un film, se non sbaglio, di Dario Argento: "Sotto il vestito, niente". Questo Governo, attualmente, stando anche alla Legge Obiettivo, sta aprendo cantieri che sono quelli programmati dall'Ulivo. I dati di fonte ANCE (Associazione Nazionale dei Costruttori Edili) dicono esattamente che gli investimenti pubblici nei cinque anni del Governo dell'Ulivo aumentavano del 12% l'anno; nel periodo 2002-2003 sono calati del 3,5%. A fronte della scelta di dotarsi di una strumentazione legislativa per velocizzare le procedure per le opere, di fatto le politiche di questo Governo hanno pesantemente tagliato gli investimenti. Allora, la mia battuta è: "sotto il vestito, niente", perché sotto la veste giuridica di una legge che tendeva ad accelerare, in buona sostanza questo Paese, rispetto ad alcuni elementi di criticità sostanziale in termini di competitività del sistema, esattamente procede in modo radicalmente opposto rispetto ai Governi dell'Ulivo. Ripeto: fonte ANCE, che notoriamente non è *L'Unità*, né *L'Avanti*, né *Europa*, non è un organo di partito, ma è l'organo e la fonte statistica dell'Associazione Nazionale dei Costruttori Edili.

Vorrei segnalare altre cose che sono sotto gli occhi di tutti: sul TPL questo Governo non riesce a chiudere il contratto degli autoferrotranvieri, che era stato avviato e pagato con i soldi stanziati dal Governo nazionale dell'Ulivo; il conflitto sociale è del tutto evidente, sono stati tagliati i fondi per il materiale, non ci sono fondi di adeguamento delle risorse erogate dalla Regione. Quindi sul piano infrastrutturale e sul piano dei servizi la mia battuta l'ho tradotta in cifre. È sotto gli occhi il conflitto sociale degli autoferrotranvieri, sono sotto gli occhi di tutti le proposte che stanno facendo in queste ore alla Conferenza unificata per cercare di recuperare le risorse per il trasporto pubblico locale, anche in termini di investimento. Questa



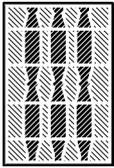
è la situazione della politica sulla mobilità di questo Governo.

Quindi, noi ce la siamo anche giocata, questa partita delle infrastrutture, convinti come siamo che è un pezzo importante che si collega con il Patto per lo sviluppo e l'innovazione, nel senso che abbiamo reputato - e non a caso c'è un'azione del Patto, che è quella del potenziamento dei fattori di sviluppo - che la partita infrastrutturale e trasportistica è uno degli elementi strategici di questa regione, dal punto di vista delle politiche di sviluppo. Ce lo ricordava anche il Consigliere Modena: sono noti a tutti i punti che abbiamo messo nell'intesa quadro con il Governo; aspettiamo che il Governo faccia fino in fondo la propria parte. Noi abbiamo sottoscritto degli accordi, abbiamo messo delle priorità che il Governo, se è in grado di farlo... - questo Governo dal punto di vista del bilancio, come si dice con una battuta abbastanza cruda, "è alla canna del gas", non è in grado di avere risorse - noi aspettiamo che sia in grado di rispondere a quello che abbiamo fatto sul piano dell'assunzione delle scelte programmatiche rispetto al nostro territorio, sul piano delle responsabilità che ci siano presi, anche non dovute, rispetto ad alcune progettazioni, come il nodo di Perugia e le basi logistiche; aspettiamo che faccia fino in fondo la propria parte.

E per rispondere ad alcune osservazioni, la Legge Obiettivo non è una legge che ha guardato alle infrastrutture in termini localistici, la città per la città; cioè, se in una città non passa un'autostrada, non è stata curata dal punto di vista infrastrutturale. Le questioni della Legge Obiettivo e le scelte sono state fatte in funzione del sistema Umbria, e corrispondono tutte a quell'esigenza più generale che era posta sin dall'inizio, di dotarsi di un sistema infrastrutturale che permetta (non ultima l'ipotesi della riqualificazione della E45) di potenziare tutti gli strumenti infrastrutturali che favoriscano i collegamenti tra la nostra regione e l'esterno, che è uno dei ritardi storici di questa regione.

E il Piano trasporti, puntualmente, mettendo in coerenza gli atti, dal Patto fino agli atti di programmazione settoriale sulle infrastrutture, ha ricomposto questa scelta, prendendola politicamente di petto come una delle priorità; recuperare i ritardi strutturali è una delle condizioni fondamentali per poter sviluppare servizi adeguati in questa regione.

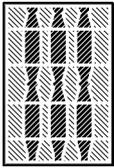
Su questo poi, certamente, interverremo con un piano regionale di viabilità che tenderà a completare la maglia secondaria, secondo una logica di programmazione, e quindi a chiudere i raccordi con le città.



E qui vorrei anche sottolineare, perché sono state richiamate, le questioni del collegamento tra Sant'Egidio e Foligno: non vorrei che si facesse il processo alle intenzioni, ma non ho sentito nessuno che abbia fatto un emendamento al Piano regionale dei Trasporti rispetto a quel che c'è scritto. Credo che la politica si giudichi su quello che dice, su quello che scrive, e sulla coerenza. Le distinzioni tra le funzioni dei due aeroporti sono scritte lì; se qualcuno non è d'accordo, faccia degli emendamenti. Sono chiarissime. Vorrei anche sottolineare che su Sant'Egidio questo Governo..., se poi qualcuno, giustamente, nella foga dell'opposizione, vuole portare argomenti sul potenziamento dell'aeroporto, non c'erano e non ci sono; speriamo che il pressing politico finale li riconduca; questa è una finanziaria che non aveva poste assegnate per pagare i mutui per gli investimenti. Quindi non capisco l'opposizione (ma dovrebbe fare l'opposizione, piuttosto che alla Giunta regionale, al Governo nazionale) perché metta le poste per pagare i mutui per gli investimenti dell'aeroporto di Sant'Egidio. Questa credo che sia la prima questione... *(Consigliere Spadoni Urbani fuori microfono)*... un po' di correttezza, non mi interrompa, aveva la possibilità di intervenire... Se questo non è, vuol dire che farà un'interpellanza e sul punto risponderò. Questo è quello che dichiaro, poi ognuno... *(Consigliere Spadoni Urbani fuori microfono)*... Un po' di educazione, un po' di educazione... c'è la stampa... *(Consigliere Spadoni Urbani fuori microfono)*... Vedo che lo stile non è molto di quest'aula, però ne prendiamo atto...

**PRESIDENTE.** Per cortesia, Consigliere Urbani...

**DI BARTOLO,** *Assessore Infrastrutture, Viabilità e Trasporti, Urbanistica.* La seconda questione: è del tutto evidente, se non si vogliono fare operazioni scellerate rispetto all'aeroporto, che la privatizzazione, cioè il decollo con un operatore che sia in grado di stare sul mercato internazionale del trasporto delle persone, può avvenire... *(vocio)*... Credo che la privatizzazione, l'assegnazione ad un gestore per valorizzare il trasporto di persone dall'aeroporto di Sant'Egidio, possa e debba avvenire solo quando c'è garanzia che l'aeroporto sia sufficientemente dotato di investimenti certi, come segnalavo poc'anzi, di modo che la privatizzazione possa avvenire con una forte patrimonializzazione dell'aeroporto,



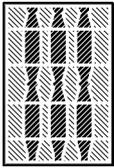
altrimenti significherebbe in buona sostanza una svendita, essendo un patrimonio immobiliare molto basso, dentro l'operazione di privatizzazione.

Così per l'accordo tra FCU e Trenitalia, segnalato, mi sembra, dal Consigliere Lignani Marchesani e dal Consigliere Brozzi: noi ci siamo mossi in accordo con Trenitalia dentro una visione di integrazione, ma sapendo che purtroppo quest'anno c'è stato un calo drammatico di Trenitalia dal punto di vista dell'efficienza dei servizi e, come veniva ricordato dal Consigliere Brozzi, il dato drammatico della qualità dei servizi non riguarda solo la nostra regione, perché il sistema ferroviario per alcuni aspetti, per il servizio alle persone, è non dico al collasso, ma in una confusione quotidiana, e credo che questo rinvii a responsabilità lontane dalla Regione.

L'altra questione che volevo sottolineare è che il modello di servizi che noi proponiamo è un modello che sappia svolgersi in particolare in relazione ai centri urbani. Qui sono state segnalate una serie di questioni che riguardano, ad esempio, l'ingresso alle città. Si ricordava positivamente, per esempio, che la città capoluogo è dotata, oltre che di mobilità alternativa, di due stazioni. Noi certamente vogliamo affrontare questo aspetto dell'ingresso e dell'organizzazione dentro le città, dentro un'ottica..., cioè, non c'è il primato di una modalità sull'altra, ma c'è un punto molto importante che riguarda i grandi centri, in particolare Perugia e Terni, che è quello della capacità di definire progetti della mobilità urbana, perché diversi vettori devono andare ad integrazione e a sistema. Non è pensabile che la ferrovia si spalmi sulla gomma, e che il minimetro, nel caso di Perugia, si spalmi sulla gomma e sulla ferrovia senza guardare ad un'integrazione e ad una razionalizzazione seria dei servizi. Da questo punto di vista, lo stesso Piano regionale dei Trasporti ha sottolineato anche la storia della nostra regione rispetto alla modalità della mobilità alternativa.

Fondamentalmente, quindi, uno dei prossimi passaggi molto importanti per le città più grandi sarà la capacità di interloquire con loro, ma qui c'è la potestà primaria dei Comuni, nella capacità di organizzare piani urbani della mobilità come vengono indicati dentro il Piano regionale dei Trasporti, dove si sappia coniugare la qualità dei servizi con la sostenibilità ambientale, quindi il discorso ricorrente che facciamo tutti sul contenimento del mezzo privato, e dall'altra parte sull'efficientamento e l'uso migliore delle risorse.

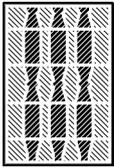
L'obiettivo fondamentale del Piano regionale dei Trasporti, dentro un sistema di governo



della mobilità molto complesso - perché parte da investimenti strategici infrastrutturali che fanno capo al Governo, alle funzioni della Regione, alle funzioni dei Comuni e delle Provincie, quindi più soggetti che intervengono - era quello di fornire un riferimento di visione strategica, un quadro strategico per i comportamenti di ognuno di questi soggetti dentro le proprie azioni puntuali e dentro le proprie responsabilità. Quindi, in questo senso, il Piano regionale va visto come un riferimento, da un lato, per le opzioni di lungo periodo, che riguardano l'organizzazione infrastrutturale della regione, i modelli di servizio di riferimento, le integrazioni della mobilità tra le diverse forme; dall'altro, riguarda anche una capacità di traduzione dentro comportamenti coerenti di tutti i soggetti che vengono chiamati a responsabilità nell'organizzazione della mobilità della nostra regione.

Su alcune questioni specifiche voglio fare alcune battute. Per quanto riguarda, ad esempio, un punto che veniva sottolineato dalla Consigliera Modena, attinente al controllo, e anche rispetto all'apprezzamento per i comportamenti della Regione nell'organizzazione del TPL, noi abbiamo due strumenti: il primo sta in capo alla responsabilità degli enti concedenti, che affidano i servizi alle imprese, quindi è fondamentale che Comuni e Provincie siano in grado di esercitare il ruolo di controllo rispetto all'assegnazione dei fondi ai famosi... (*voce fuori microfono*)... sì, ma il contratto viene siglato dall'ente che fa la gara, che affida, a fronte di un budget di risorse finanziarie, l'espletamento di alcuni servizi; in primo luogo va fatto dal soggetto che definisce il contratto. Per parte regionale, ricordo ai Consiglieri che nella legge 3/2002 abbiamo istituito il Comitato di monitoraggio regionale, dove sono presenti gli enti concedenti e le aziende. Effettueremo il controllo per parte regionale, insieme al controllo che devono fare gli enti concedenti.

Le altre osservazioni sono sui servizi minimi e sulla bretella che veniva citata dal Consigliere Bottini. Sui servizi minimi voglio ricordare che il Piano regionale dei Trasporti individua i criteri per i servizi minimi. I servizi minimi sono legati alla disponibilità delle risorse, e non c'è dubbio, come è avvenuto per altre regioni, che buona parte sono frutto anche di una storia del territorio, perché è difficile pensare che in qualunque regione italiana i servizi sono tutti costruiti in modo apodittico, senza un minimo di sostanza rispetto alle esigenze dei cittadini. Noi per questo abbiamo firmato un protocollo, nel 2002, tra Regione,

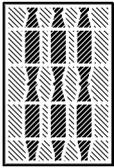


Provincia e Comuni, dove abbiamo definito le risorse in riferimento ai servizi minimi. È chiaro che i servizi minimi non possono essere definiti nel Piano regionale dei Trasporti, perché dovranno essere esplicitati nei piani di bacino e nei piani urbani. Pensare che i piani di bacino ed urbani - il dettaglio della pianificazione - vengano contenuti nel Piano regionale dei Trasporti è una previsione di centralismo che è fuori da qualsiasi possibilità.

Per quanto riguarda la bretella ricordata dal Consigliere Bottini, essa riguarda una valorizzazione dei servizi metropolitani verso la parte ovest (per capirsi, Silvestrini e quant'altro) di Perugia. C'è la totale rassicurazione che qualsiasi previsione di quel tipo di collegamento ferroviario fra l'asse infrastrutturale delle FS e quello della Ferrovia Centrale Umbra sarà comunque sottoposta, e sarà inevitabile, ad un'analisi e ad un progetto trasportistico, cosa che peraltro pensiamo di fare per qualsiasi opera: qualsiasi soluzione infrastrutturale verrà motivata, quindi non si farà nessun intervento in modo apodittico (si fa perché lo si deve fare). Si devono raggiungere degli obiettivi per la città di Perugia, dotandola possibilmente della migliore offerta di servizi metropolitani, in particolare per i punti di ingresso più significativi della città; ma qualsiasi intervento o verrà confermato da uno studio trasportistico, oppure non c'è nessun obbligo di programmazione in quanto tale che possa definire una soluzione di quel tipo. Quindi, da questo punto di vista, c'è la piena disponibilità a verificare anche le previsioni ipotetiche che possono stare nel Piano regionale dei Trasporti.

#### **ASSUME LA PRESIDENZA IL PRESIDENTE CARLO LIVIANTONI.**

**PRESIDENTE.** Grazie, Assessore. Non ci sono repliche. Allora, prima di votare l'atto amministrativo, secondo i presentatori degli ordini del giorno, e secondo la ratio che presiede alla presentazione degli ordini del giorno, questi dovrebbero essere votati prima dell'atto amministrativo. Ora, trattandosi di atto amministrativo non contemplato dal regolamento - perché il regolamento contempla esclusivamente gli ordini del giorno presentati in occasione della discussione di un disegno di legge, e quindi trattasi di indirizzo che il Consiglio dà nell'applicazione della legge - per quanto riguarda l'atto amministrativo è



mio convincimento di non poter accogliere gli emendamenti presentati e metterli in votazione. Cioè, accoglierli sì, nel senso che saranno iscritti all'ordine del giorno del Consiglio regionale, ma di non poterli votare prima dell'atto amministrativo, perché o dicono le stesse cose che dice l'atto amministrativo, e allora non c'è bisogno di votarli prima; o dicono cose diverse dall'atto amministrativo, e allora, se dicono cose diverse, non possono essere votati, perché si cambia l'atto amministrativo, allora viene cambiato l'atto amministrativo senza bisogno dell'ordine del giorno; oppure trattasi di indirizzo, e nella fattispecie dell'atto amministrativo non c'è indirizzo, perché è un atto preciso.

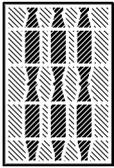
Quindi, essendo stati presentati tre ordini del giorno, ritengo di non metterli in votazione, e magari, sentito l'Ufficio di Presidenza, di accettarli come iscritti all'ordine del giorno generale per discuterne, perché certamente queste questioni di cui si parla nell'ordine del giorno avranno pregnanza di indirizzo, però questo si può fare in qualsiasi momento, non necessariamente prima dell'approvazione dell'atto amministrativo. Non so se ho chiarito bene il pensiero, la ratio. Pertanto non posso mettere in votazione questi ordini del giorno, e passiamo alla votazione.

Collegli, prendere posto, per cortesia. Metto in votazione l'atto amministrativo n. 1843 e 1843/bis: "Piano regionale dei Trasporti, legge regionale 18/11/1998, n. 97 e successive modificazioni ed integrazioni".

**ZAFFINI.** Sull'ordine dei lavori, Presidente: chiederemmo 5 minuti di sospensione per valutare l'atteggiamento della Casa delle Libertà su questo atto.

**PRESIDENTE.** Può intervenire uno contro ed uno a favore, prego.

**SEBASTIANI.** Mi esprimo a favore della sospensione per il fatto che le sue considerazioni sotto l'aspetto formale sono giuste; però sotto l'aspetto politico, se noi abbiamo la consapevolezza che l'atto amministrativo sottoposto già non va bene, in quanto ci sono ordini del giorno che specificano alcune cose, allora io chiedo sia valutata un attimo la proposta di atto amministrativo, perché sotto l'aspetto politico questo discorso non ha una



ragionevolezza. Quindi, chiedo una sospensione per valutare all'interno del centrodestra l'atteggiamento che dobbiamo tenere.

**PRESIDENTE.** Su questo sono d'accordo; ma per quanto riguarda l'atto amministrativo, la Presidenza non può che ritenerlo compiuto, e quindi valido a tutti gli effetti. Ci sono osservazioni contrarie? Se non ci sono osservazioni contrarie, sospendo per cinque minuti il Consiglio regionale.

*La seduta è sospesa alle ore 17.01.*

*La seduta riprende alle ore 17.08.*

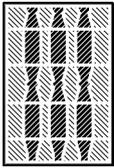
**PRESIDENTE.** Collegli, prendere posto. C'è stata la sospensione prima della votazione; se non ci sono interventi per dichiarazione di voto... Consigliere Vinti, prego.

**VINTI.** Scusi, Presidente, se non ho capito male, eventualmente per colpa mia, gli ordini del giorno non sono ammessi, in questa fase.

**PRESIDENTE.** Sono iscritti all'ordine del giorno del Consiglio regionale, ma non votati prima dell'atto amministrativo.

**VINTI.** Io sono firmatario di due ordini del giorno. Credo che sia il caso che al prossimo Consiglio regionale, anche per dare continuità alla discussione sicuramente impegnativa, oggi, sul Piano dei Trasporti, il Consiglio regionale sia chiamato ad esprimersi sugli ordini del giorno.

**PRESIDENTE.** Il Consiglio regionale è sovrano nell'ordinazione dei propri lavori; quindi non vi sono dubbi, questa richiesta sarà proposta al Consiglio regionale. Consigliere Brozzi, prego.



**BROZZI.** Presidente, l'interpretazione che lei ha dato rispetto agli ordini del giorno, essendo anch'io membro dell'Ufficio di Presidenza, mi trova consenziente, capisco l'applicazione del regolamento, e quindi accetto volentieri la decisione, perché così dobbiamo fare, si vota l'atto. È una decisione interlocutoria; il prossimo Consiglio regionale, che credo sarà convocato a giorni, dovrà comunque pronunciarsi sugli ordini del giorno che sono stati presentati nel corso del dibattito. Dichiaro però che il nostro ordine del giorno, cioè l'ordine del giorno firmato da più soggetti, quindi dalla maggioranza del Consiglio regionale, non modifica...

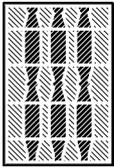
**PRESIDENTE.** Consigliere Brozzi, lei ha la parola per dichiarazione di voto sull'atto amministrativo, non sull'ordine del giorno.

**BROZZI.** Voto a favore dell'atto amministrativo, perché l'atto amministrativo contiene in sé tutto, e quindi è un atto positivo, perché, ripeto, come diceva il Consigliere Tippolotti, gli obiettivi che si prefigge sono nobili e positivi.

Però, dato che il Piano vuole spostare il trasporto pubblico dalla gomma alla rotaia, e visto che la Regione Umbria ha un rapporto convenzionale con Trenitalia, che svolge il 98% di *chilometri treno (sic)* in Umbria, se questa società, che è oggettivamente in difficoltà a livello nazionale, invece di sostituire il personale di macchina, sopprime i treni e fa le corse su gomma, il nostro atto si vanifica, ma indipendentemente dalla nostra volontà. Per cui votiamo a favore, ribadendo che è quanto mai opportuno, al prossimo Consiglio regionale, votare gli ordini del giorno da noi presentati.

**PRESIDENTE.** Grazie, Consigliere Brozzi. Consigliere Modena, prego.

**MODENA.** L'ordine del giorno che ho presentato chiedo che sia messo in discussione come primo punto al Consiglio prossimo.



**PRESIDENTE.** Già è stato chiesto da altri.

**MODENA.** È il mio ordine del giorno.

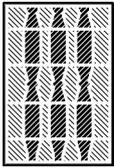
**PRESIDENTE.** Ho detto che su questa questione non è che si prenota..., sono iscritti all'ordine del giorno, perché li ritengo presentati; il Consiglio è sovrano. Quando verrà fatto il Consiglio regionale, il Consiglio deciderà l'ordine dei lavori, non ci sono problemi. Non può esserci un nesso di causa ed effetto tra atto amministrativo ed ordine del giorno.

Se non ci sono altre dichiarazioni di voto, il Presidente della Giunta chiede di intervenire per dichiarazione di voto.

**LORENZETTI, Presidente della Giunta regionale.** Io credo che sia giusto, visto che siamo "in diretta" rispetto ad alcune decisioni, che il Consiglio regionale, che sta affrontando un atto così importante come il Piano regionale dei Trasporti, sappia che cosa sta accadendo al pre-CIPE, o che cosa si fa scrivere sui giornali rispetto ad un'altra infrastruttura, che è sempre contenuta nel Piano regionale dei Trasporti. Quindi non parlo di altro, evidentemente, signor Presidente. È giusto, come è spesso rivendicato dal Consiglio regionale, che esso venga messo al corrente, in questo caso immediatamente, rispetto a quello che succede.

All'ordine del giorno del pre-CIPE di oggi, e quindi del CIPE convocato per il 19, c'erano tre importanti questioni: una solo come informativa, ed era il quadrilatero; due come finanziamento, ed erano il raccordo Terni-Rieti e le piastre logistiche. Terni-Rieti è ancora in discussione, vedremo quale sarà l'esito.

Le piastre logistiche di Città di Castello, Terni e Foligno: con una decisione assolutamente incomprensibile, proposta dal Vice Ministro Baldassarri, con parere favorevole del Ministero delle Infrastrutture, invece, al finanziamento delle stesse, quindi al prosieguo, rappresentato dal Vice Ministro Martinat e dalla Ragioneria Generale dello Stato, che aveva proposto un meccanismo compensativo che sicuramente saremmo stati in grado di presentare entro il 19 da parte di Ferrovie; il Vice Ministro Baldassarri, dicevo, con una decisione assolutamente incomprensibile, che io sono sicura (e in ogni caso glielo chiedo pubblicamente) lui vorrà



giustificare di fronte agli umbri, ha deciso di riprendere questi interventi, che erano già stati oggetto di tutto il percorso procedurale, di tutti i pareri, che prevedevano al 50% il cofinanziamento da parte della Regione, che aveva previsto già e reso disponibile, e il Vice Ministro, con decisioni incomprensibili ed assolutamente preoccupanti (gliene chiedo giustificazione, perché pubblicamente lo possa dire di fronte agli umbri), ha rinviato l'esame delle piastre logistiche all'unità tecnica di finanza del Ministero dell'Economia e del CIPE, e chissà quando riusciremo a tirarle fuori dall'unità tecnica di finanza.

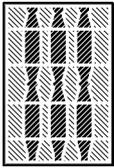
Perché dico questo? Sembra incredibile, ma si cerca - questa è la stata la motivazione - il capitale privato da inserire nelle piastre logistiche, cosa che avverrà sicuramente con la [cessione] delle società, vedremo poi, le singole realtà decideranno come avverrà, ma io credo che sia opportuno che le piastre logistiche in sé, come infrastrutture, siano di proprietà della Regione, e siano di proprietà dello Stato; siano a mezzi, come finanziamento, 50% Stato e 50% Regione. Incredibile, incomprensibile, preoccupante che, a fronte di progetti a posto, di appalti che potevano iniziare, di risorse che vengono messe a disposizione da parte della Regione, il Vice Ministro Baldassarri abbia invece detto: no, io voglio il capitale privato dentro la costruzione dell'infrastruttura.

Quindi questo era giusto che lo dicessi al Consiglio regionale, in modo tale che dal consesso massimo della regione possa venire una richiesta ufficiale al Vice Ministro Baldassarri di darci spiegazioni, e che comunque rapidamente si concluda l'istruttoria e che questa scelta non sia un insabbiamento. Questa è la questione.

Quindi ancora di più il voto favorevole sul Piano regionale dei Trasporti, perché contiene la previsione delle piastre logistiche.

*(Voce fuori microfono)...* Non lo ritiriamo il Piano, anzi, ancor più confermiamo questo Piano, proprio perché dentro questo Piano ci sono scelte importanti, che vanno nella direzione di infrastrutture strategiche, grazie al fatto che l'Umbria ha saputo programmare per tempo, concertare per tempo, definendo gli interventi importanti, promovendo la partecipazione.

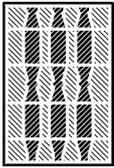
C'è una sola infrastruttura, a parte le Ferrovie, che si è riservata di progettare l'ANAS. Noi abbiamo chiesto per tutte le infrastrutture stradali inserite, e che avevano ancora bisogno di



progettazione, di poterle fare come Regione, raccogliendo la disponibilità di fondazioni, di associazioni delle imprese, delle Camere di Commercio; ce n'era bisogno per alcune, per altre no. Per esempio, per la Terni-Rieti la progettazione era completa. Noi siamo riusciti a farle per tutte; solo per una l'ANAS si è riservata la progettazione, che è l'E78, ed è l'unica infrastruttura stradale che ha ritardi enormi. Io l'ho detto in maniera esplicita all'ingegner Pozzi, Presidente dell'ANAS. Ricordo ai colleghi del Polo che solo un anno fa, a Città di Castello, c'è stata un'iniziativa in cui il Polo diceva: è tutto pronto, è tutto a posto, la progettazione è pronta, la colpa è solo delle Amministrazioni che non si mettono d'accordo; la cosa non è così, perché l'ANAS non aveva ancora neanche affidato l'incarico di progettazione. L'ha affidato da poco, non è neanche formalmente completato; in ogni caso, l'infrastruttura la cui progettazione segna il ritardo è proprio quella che si era riservata di fare l'ANAS, mentre tutte le altre che erano in capo..., che alla fine avevamo detto che eravamo disponibili, sono a posto e sono state presentate nei tempi.

La terza questione riguarda questa cosa che è scritta, come vedete, a tutta pagina sul *Corriere dell'Umbria*, che riguarda la E45. Io credo che, da questo punto di vista, sia anche giusto che il Consiglio regionale, al di là del *Corriere dell'Umbria* o de *L'Espresso* della settimana scorsa, sappia e quindi discuta, si confronti e capisca anche il da farsi. L'Umbria è interessata a far parte del corridoio strategico n. 5, mi pare evidente, che da Venezia fino a Roma e a Civitavecchia, accanto ad un altro percorso autostradale, possa interessare l'Umbria in termini strategici. Ma la cosa a cui non può essere interessata l'Umbria è avere un budello autostradale completamente chiuso che, per normativa vigente autostradale, obblighi a fare un'altra infrastruttura a latere per il traffico locale, che scempierebbe complessivamente l'intera Umbria.

Allora, le Regioni interessate - in questo caso senza differenza di colorazione - Veneto, Emilia Romagna, Umbria e Lazio, hanno inviato una lettera a Berlusconi e al Ministro Lunardi dicendosi ovviamente d'accordo nel fare da corridoio, ma ragionando invece con le Regioni al tavolo della concertazione, insieme ai Ministeri interessati, per ragionare su un progetto e su un impianto dell'investimento che possa raccogliere le sensibilità e le posizioni regionali, che sono tranquillamente coerenti con la possibilità di fare da corridoio. Adesso non entro nei

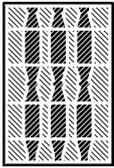


dettagli; però se vogliamo farlo sulla base di mozioni o di altro, ovviamente sono disponibile e credo che sia giusto anche farlo.

Dico questo perché, a proposito della sentenza della Corte Costituzionale sulla Legge Obiettivo, la sentenza della Corte Costituzionale dice: la Legge Obiettivo può essere dichiarata costituzionale solo in tanto e in quanto si sia però in presenza di un'intesa con le Regioni interessate. In questo caso l'intesa non c'è, e non a caso la delibera che l'ANAS ha assunto dice che potrebbe essere dichiarata di pubblico interesse, e quindi andare avanti, la proposta di *project* che è stata avanzata, l'unica proposta di *project*. Leggetevi, perché è molto interessante ed educativo, l'articolo che è uscito su *L'Espresso* dell'altra settimana, perché vedrete tutta la storia della presentazione di questo *project*: chi è, da chi è composta la cordata, come e perché, e a quali fini questa cosa viene presentata.

A me non interessano i fini, gli interessi privati e gli affari che si possono fare su questa operazione (lo vedremo in altra sede); la cosa che dico è che l'Umbria è interessata ad essere parte integrante di questa infrastrutturazione strategica che riguarda l'E45 fino a Civitavecchia; ovviamente siamo fortemente interessati. Pretendiamo però, e credo che sia giusto, che si parta dagli interessi e delle volontà e dalla concertazione con le Regioni interessate; che le procedure vengano fatte con grande trasparenza, per consentire a tutti di partecipare ad un avviso di *project*, e contemporaneamente consentire all'Umbria - come è stato fatto in altre occasioni - di poter stare dentro un'infrastrutturazione strategica, ma non vedersi scempiato il proprio territorio. Questa cosa è possibile. Con una lettera ufficiale, i Presidenti delle Regioni interessate lo hanno dimostrato al Presidente del Consiglio e al Ministro Lunardi. Siamo in attesa di essere convocati per poter ragionare di questa cosa. Non a caso la delibera dell'ANAS è sospesa, è rimandato tutto al Ministero, che deve dare risposta su due questioni: le risorse, quante sono e dove sono; seconda questione: la concertazione con le Regioni.

**PRESIDENTE.** Grazie, Presidente... (*Consigliere Spadoni Urbani fuori microfono*)... no, dichiarazione di voto... (*Consigliere Spadoni Urbani fuori microfono*)... no, no...

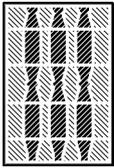


**LORENZETTI**, *Presidente della Giunta regionale*. Scusi, Presidente... devo dare la risposta in diretta perché è giusto, dato che sta accadendo tutto in queste ore.

La questione è la seguente: è incredibile, ma purtroppo è successo così, che la finanziaria di quest'anno ha cancellato le risorse destinate a coprire le rate di ammortamento dei mutui per gli investimenti sulle infrastrutture aeroportuali di tutta Italia, non solo per l'Umbria. C'è una rivolta da parte di tutti i Presidenti delle Regioni. Io ho parlato con il Sottosegretario Vegas, così come con tanti altri Ministri presenti al Concerto di Natale, ad Assisi, sabato scorso: hanno tutti confermato che purtroppo è così, e che la Ragioneria dello Stato sembrerebbe non aver capito questa cosa, e quindi ha indotto all'errore su questa partita. Siamo in contatto anche con il Presidente dell'ENAC; credo che l'Assessore Di Bartolo sia intervenuto in merito alle altre questioni che riguardano l'aeroporto. Incredibilmente, anche in questo caso, nei tre "emendamenti" sottoposti alla fiducia non c'è niente che cancelli questo danno e recuperi la situazione.

La cosa che noi abbiamo detto ai parlamentari, così come al Governo, è che, in occasione del decreto di fine anno, o si ripristinano questi finanziamenti a copertura delle rate di ammortamento dei mutui, o in tutta Italia, compresa l'Umbria, le gare di appalto e i lavori in corso si debbono fermare, tanto è vero che il Presidente dell'ENAC, che conosco da tantissimi anni, on. Vito Riggio, si aspetta (e così faremo noi, evidentemente) di essere chiamato in causa e in giudizio perché blocca i lavori e blocca le gare d'appalto. È evidente che lui immediatamente passerà questa chiamata in giudizio al Ministero dell'Economia per la competenza propria, tenuto conto che è stato il Governo a cancellare le rate di ammortamento. È una cosa che segnala il cattivo governo e la cattiva amministrazione. La cosa incredibile è che questo è l'ABC di un Governo, di una Ragioneria e di chi fa il parlamentare; però questo è quello che è accaduto.

Noi stiamo lavorando perché, anche d'accordo con i soggetti che ho appena citato, nel decreto di fine anno il Governo rimetta le poste di bilancio a copertura delle rate di ammortamento degli interventi infrastrutturali. Questo è ciò che è accaduto, una cosa incredibile: da una parte il disegno di legge dà maggiori risorse all'aeroporto di Sant'Egidio per completare i lavori di allungamento della pista ed altro; dall'altro versante, lo stesso



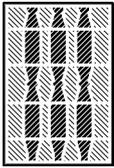
Governo cancella le rate di ammortamento per gli investimenti sull'aeroporto di Perugia e su quello di Foligno per la protezione civile. Questo capita, in questo Paese del cosiddetto buon governo.

**PRESIDENTE.** Consigliere Modena, prego.

**MODENA.** Molto brevemente, perché l'intervento della Presidente ha toccato alcuni punti che avevamo già esaminato nell'intervento precedente; ma era pomeriggio abbastanza presto, quindi non c'è stato modo, probabilmente, di approfondirli, se non da parte dell'Assessore.

Noi riteniamo, lo diceva prima il collega Sebastiani con una battuta, che il Piano dei Trasporti sicuramente è stato l'occasione per avere una relazione complessiva che riguarda lo stato di attuazione degli interventi della Legge Obiettivo, perché le cose accennate dalla Presidente sono molteplici, sono addirittura riferite ad avvenimenti ad horas, e noi possiamo anche programmare un Consiglio regionale (lo chiedo, e penso di interpretare anche il pensiero dei colleghi) in cui si faccia il punto dell'intesa quadro. Quando abbiamo fatto i lavori in Commissione, gli Uffici, cortesemente, insieme all'Assessore Di Bartolo, ci hanno dato un quadro complessivo; però ovviamente è indispensabile avere via via gli aggiornamenti, soprattutto adesso che c'è la finanziaria in esame.

La questione politica della Legge Obiettivo, la ribadisco, anche se l'ho già detta oggi. Questo Piano - Assessore, abbia pazienza, ma ovviamente non mi ha convinto nella sua illustrazione - deve dare atto, a nostro avviso (ed è uno dei motivi principali per i quali non lo votiamo) del fatto che con l'architettura individuata dalla Legge Obiettivo e dalle intese fatte con le Regioni si è dato alle infrastrutture del nostro Paese, e dell'Umbria in modo particolare, una marcia in più. Noi partiamo da questo presupposto. E lo leggiamo negli atti, Assessore, che ci sono stati riportati cortesemente, ripeto, nel corso dei lavori della Commissione. E la Corte Costituzionale - io qui ho un'opinione diversa rispetto a quello che diceva prima la Presidente - non ha detto: è legittima condizione che; ha detto che i ricorsi fatti dalle Regioni cosiddette "rosse" nei confronti della Legge Obiettivo non sono fondati, salvo per un punto, quello in cui c'è stato un'invasione, perché i regolamenti di attuazione del Governo sono



andati a toccare la competenza regionale. È stato l'unico punto, su venti o trenta, dove la Corte Costituzionale ha accettato le ragioni addotte dalle Regioni. (L'altro punto non era nostro, era una cosa della Regione Toscana su una procedura alternativa).

La Corte ha detto che la legge è legittima e funziona in tanto in quanto va inquadrata in una concezione dinamica del principio di sussidiarietà, basato sulla leale collaborazione fra Stato e Regioni, in cui l'intesa ovviamente assume un'importanza basilare; ma è una lettura diversa rispetto a quella che noi abbiamo letto.

Il cappello che riguarda la Legge Obiettivo e la valutazione sulla Legge Obiettivo è un motivo di differenziazione politica tale che, ovviamente, è alla base dei motivi per i quali non votiamo e non ci ritroviamo nell'architettura complessiva del Piano così come è stato presentato.

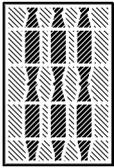
**PRESIDENTE.** Consigliere Laffranco, prego.

**LAFFRANCO.** Molto brevemente, perché non c'è bisogno di ribadire le motivazioni per le quali noi voteremo contro questo Piano regionale, atteso peraltro da diverso tempo; però le parole che ha usato la Presidente meritano un paio di brevi osservazioni.

La prima è che ci auguriamo ovviamente che, se di errore materiale si è trattato nel caso della vicenda dell'aeroporto, esso sia riparato in tempi rapidi, perché l'obiettivo in questione è di tutta la comunità regionale: quello di avere finalmente un aeroporto regionale all'altezza.

Per quanto riguarda l'altra vicenda, ovviamente non possiamo che prendere per buone le parole della Presidente; ma trattandosi di una pre-riunione del CIPE, ci consentirà di attendere un po' le risultanze... *(Presidente Lorenzetti fuori microfono)*... Lo verificheremo.

Invece, sulla vicenda che la Presidente riferiva e che abbiamo avuto tutti modo di leggere sui giornali di oggi, o di ieri, forse, che riguardava la possibilità di trasformare la E45 in autostrada, credo che di questo possa essere preso atto e soprattutto che il Consiglio regionale - non oggi, perché già altri ordini del giorno non sono stati dichiarati ammissibili, nel senso di votabili oggi - possa ragionare di un documento che possa raccogliere il consenso più ampio possibile, perché questa è un'operazione che potrebbe contribuire a far



uscire definitivamente l'Umbria da quell'isolamento che credo tutti quanti, anche se con ricette diverse, spesso, miriamo ad eliminare.

Comunque, ciò non toglie che il nostro giudizio sul Piano resta quello che abbiamo tentato di spiegare precedentemente. Dunque il nostro voto resta negativo.

**PRESIDENTE.** Colleghi, metto in votazione l'atto amministrativo del Piano regionale dei Trasporti.

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

**PRESIDENTE.** Ora vorrei chiedere al Consiglio di scegliere tra queste due opzioni: andare avanti fino agli Oggetti n. 6 e 7, e non fare il Consiglio domani, oppure... Benissimo, andiamo avanti.

#### **OGGETTO N. 6**

**L.R. 20/01/1981, N. 7 E SUCCESSIVE MODIFICAZIONI ED INTEGRAZIONI - PIANO REGIONALE DI INTERVENTO PER LE ATTIVITÀ CULTURALI - ANNO 2003.**

**Relazione della Commissione Consiliare: III**

**Relatore di maggioranza: Consr. Brozzi**

**Relatore di minoranza: Consr. Rossi**

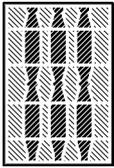
**Tipo Atto: Proposta di atto amministrativo**

**Iniziativa: G.R. Delib. n. 1596 del 05/11/2003**

**Atti numero: 1936 e 1936/bis**

**PRESIDENTE.** Prego, Consigliere Brozzi.

**BROZZI, Relatore di maggioranza.** Signor Presidente, signori Consiglieri, la III Commissione Consiliare, nella seduta del 4 dicembre scorso, alla presenza dell'Assessore Maddoli, ha



esaminato il Piano regionale di intervento per le attività culturali dell'anno 2003, disciplinato dalla Legge Regionale n. 7, rilevando ancora una volta la necessità di risolvere definitivamente il problema dell'esiguità delle risorse destinate alla politica delle attività culturali nella nostra regione, con una legge più rispondente alle nuove, complesse esigenze.

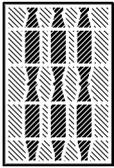
Il Piano in questione è redatto sulla base di quelli adottati finora, e come i precedenti *si sono riservati (chi?, ndr)* delle critiche anche sui criteri di valutazione previsti dalla ormai citata legge del 1981. È infatti indubbio che bisogna fare di più su questo versante per interrompere una tendenza negativa, avviata ormai da alcuni anni, che rischia di penalizzare la vita associativa e culturale della nostra regione. Una regione, come spesso si evidenzia, sempre più sede che si è sempre distinta per la qualità delle proprie iniziative culturali di livello locale legate anche allo spettacolo.

Nel corso dell'atto è stata riconfermata l'importanza di questo settore, che ancora una volta appare strategico per l'economia e l'immagine dell'Umbria. L'Assessore Maddoli, partecipando al dibattito in Commissione a nome della Giunta, ha riconosciuto, d'accordo con i commissari, che c'è stata una battuta di arresto e, come annunciato l'anno scorso, nel definire un nuovo testo di legge che riordini l'intero settore, siamo tuttavia fiduciosi che questa lacuna si colmerà quanto prima.

I soggetti già beneficiari per l'anno 2002 hanno per lo più trovato conferma del loro contributo e, come lo scorso anno, parte delle attività culturali previste in questo Piano sono inserite in un programma di finanziamento e di manifestazioni e iniziative dello spettacolo integrato dal DOCUP 2000/2006. Di conseguenza, alcune manifestazioni, quali il Festival dell'Associazione "Segni Barocchi", sono ricomprese in questo finanziamento.

L'entità dei contributi erogati con questo Piano viene stabilita dal regolamento n. 35/98, che tiene conto anche delle posizioni delle graduatorie. Sono state riconfermate le attività previste da... *(incomprensibile)*... di iniziativa della Regione: si tratta di impegni volti alle realizzazioni dirette e in collaborazione con altri soggetti pubblici.

Per rendere più leggibili le tabelle allegate al Piano, la Commissione, come lo scorso anno, suggerisce una redazione delle stesse aggiungendo alle tabelle dei soggetti ammessi a contributo e dei soggetti esclusi quella dei soggetti ammessi, ma che non hanno avuto il



contributo.

Ciò premesso, la Commissione ha licenziato l'atto a maggioranza, delegando il sottoscritto alla relazione.

**PRESIDENTE.** Consigliere Rossi, prego.

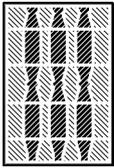
**ROSSI, Relatore di minoranza.** Anche quest'anno il Consiglio regionale esamina con molto ritardo il Piano per le attività culturali. L'Art. 7 della legge regionale 7/81 stabilisce che il Consiglio regionale provvede all'approvazione del Piano regionale per le attività culturali entro il 31 luglio di ogni anno. Il ritardo di quasi cinque mesi è ancora più ingiustificato, vista l'assoluta inadeguatezza dei finanziamenti previsti. La Giunta regionale e la maggioranza che la sostiene dimostrano ancora una volta l'incapacità di adeguare la propria azione di governo alla vivace realtà dell'associazionismo culturale umbro.

Ho già segnalato a più riprese le difficoltà del settore del volontariato, dovute al peso negativo della burocrazia e agli scarsissimi contributi finanziari disponibili. Lo stesso Assessore Maddoli più volte ha sottolineato l'inadeguatezza dei finanziamenti e della stessa legge regionale 7/81, non più rispondente alle esigenze e alle istanze di questo settore così importante.

Ho apprezzato l'Assessore Maddoli che, nella riunione del 23 novembre 2000, sottolineava il quadro preoccupante che si stava registrando sul fronte delle attività culturali della nostra regione, e ha ammesso che questa situazione dimostra in modo evidente la necessità di superare una legislazione che ormai non è più adeguata alle necessità dell'Umbria (sono le sue testuali parole).

Su proposta dell'allora Presidente Antonini della III Commissione, ci fu una conclusione che diceva, nella seduta del 23 novembre 2000: "... ritenendo utile aprire una grande vertenza che tenga conto delle risibili risorse a disposizione delle attività culturali della nostra regione".

Consapevole di questa situazione, ho presentato il 24 ottobre del 2001 una proposta di legge di riordino delle norme in materia di promozione culturale, non ancora trattata in Commissione, per attendere - questo mi è stato chiesto - analoga iniziativa della Giunta, che



non è ancora arrivata. Chiedo anche in questa sede a che punto è l'iter del disegno di legge, posto che sia stato già assunto.

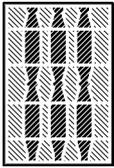
Nell'anno 2002, è stato presentato un Piano fotocopia a quello dell'anno precedente. Di fronte alle nostre critiche, sono state ripetute dall'Assessore e dai Consiglieri della maggioranza le stesse identiche considerazioni, valutazioni e promesse dell'anno precedente, come sopra indicate.

L'Assessore, come riportato nel verbale della III Commissione del 5 dicembre 2003, ammette - testuali parole - che "purtroppo il Piano è stato redatto ancora una volta con la vecchia legge", ma ricorda che è quasi pronta una nuova legge di iniziativa della Giunta regionale, che riforma tutto il settore dello spettacolo. "La proposta sarà ispirata a nuovi criteri non clientelari", così è stato scritto, "dove è previsto un regolamento molto restrittivo". Auspica, infine, sempre lo stesso Assessore, "che questo possa essere, mi auguro, finalmente l'ultimo Piano redatto ai sensi della legge 7/81", parole giuste e pienamente condivisibili, ma dette al vento.

Non è cambiato il censurabile comportamento della Giunta regionale, che non ha dato peso e valore né alle considerazioni dell'Assessore, né ha tenuto conto delle valutazioni e delle richieste del Consiglio regionale. Infatti siamo qui a discutere un altro Piano fotocopia dall'inizio della legislatura, a dimostrazione dei ritardi, delle discrepanze, insomma dell'incapacità della Giunta ad incentivare lo sviluppo anche in questo settore.

Questa maggioranza è probabilmente più interessata a creare nuovi Assessorati, con i relativi costi aggiuntivi, per soddisfare la brama di poltrone delle sue variegate componenti, piuttosto che promuovere attività culturali. Non è nostra invenzione polemica quello che ci racconta la cronaca politica di questi giorni. Evidentemente, dovrebbe essere questo il nuovo modello di autonomia che ci propone il centrosinistra. Anche questa è un'occasione propizia per richiamare la maggioranza ad un maggiore rispetto delle istituzioni e non a ridurre l'azione politica ad un esclusivo e sfrenato esercizio del potere per finalità di parte. Tutto ciò non permetterà mai al settore di decollare e non favorirà certamente le enormi potenzialità che il territorio regionale invece possiede, ognuno con le sue specificità.

Aggiungo altresì che nella legge 7/81 non ci sono i giusti raccordi, a causa della vetusta età della stessa legge, con i fondi per la cultura messi a disposizione dall'Unione Europea.



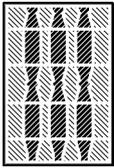
Dobbiamo far crescere il settore culturale, soprattutto tenendo in considerazione quella grande potenzialità e disponibilità che esprime nelle sue forme il meraviglioso mondo del volontariato. Desidero ricordare ancora una volta quanto sia alto il potenziale della cultura ai fini dell'occupazione. Sono sempre più strette le relazioni tra la vita culturale e l'economia culturale. I prodotti e le industrie culturali possono creare perciò nuovi posti di lavoro, quali la tutela e valorizzazione del patrimonio culturale. La cultura non è soltanto un'attività pubblica, essa svolge anche un ruolo sempre più importante nell'economia privata, introducendovi un forte potenziale di crescita ed elementi di creatività e di innovazione, capaci in sostanza di produrre benefici. Ribadiamo che a nostro giudizio la legge è inadeguata, inappropriata alla realtà e alla cultura dell'Umbria. La stessa maggioranza ha più volte affermato che tale legge è vetusta e necessita di radicali mutamenti.

A fronte dei ritardi registrati, chiederò che la mia proposta di legge - "Norme in materia di promozione culturale" - presentata il 24 ottobre, e quindi giacente da tempi non sospetti, venga calendarizzata nei lavori in Commissione.

In conclusione, i comportamenti della Giunta regionale e della sua maggioranza dimostrano la volontà di mantenere lo status quo, evidentemente, purtroppo, anche in altri settori, che è lesivo degli interessi dell'Umbria, perciò ne frena lo sviluppo, cosa che noi denunciavamo da tempo. Per quanto sopra annunciato, il nostro voto contrario al Piano chiaramente è certificato.

**PRESIDENTE.** È aperta la discussione generale. Prego, Consigliere Zaffini.

**ZAFFINI.** Non è possibile, Presidente, non osservare, nel momento in cui ci accingiamo alla discussione su questo atto, che sono state spese, rispetto a questo argomento, talmente tante promesse che non saremmo tornati ad approvare quello che oggi invece ci viene chiesto di approvare. Riesce assolutamente impossibile non fare l'intervento e non continuare ad osservare che su questa materia, che è fortemente strategica per l'immagine della nostra regione, non si può continuare ad investire briciole, perché un miliardo di vecchie lire su un'attività come quella della valorizzazione delle attività culturali..., e per attività culturali



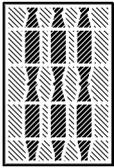
peraltro qui viene usata un'abbreviazione del tutto fuori luogo: si tratta delle attività dello spettacolo, le attività che qualificano questa regione per tanti aspetti. Leggendo semplicemente l'elenco degli utilizzatori, troviamo le più grandi istituzioni musicali regionali. Ripeto, è fin troppo evidente che parlare di dare nel 2004 un miliardo di vecchie lire per questo tipo di attività è assolutamente fuori luogo.

È un problema di forma e di sostanza. Un problema di forma perché, come già detto dal collega Rossi, ripetutamente era stato garantito che il passaggio del precedente anno sarebbe stato l'ultimo. Io so bene che l'Assessore Maddoli avrebbe lui stesso voluto fortemente non tornare in aula con questo provvedimento; so bene che sfugge alle sue personali possibilità - non capacità; di capacità ovviamente ne avrebbe ben di più - però c'è un limite al decoro e alla presentabilità; non è assolutamente pensabile continuare a portare l'atto in queste condizioni.

E vengo al problema di sostanza. Per capire quanto sono inappropriate queste risorse, vorrei ricordare, ad esempio - mi viene in mente solo questo - ai colleghi che per la campagna di comunicazione delle risorse del DOCUP sono state attivate dalla Regione circa un miliardo e mezzo di vecchie lire di risorse economiche. Un miliardo e mezzo di vecchie lire di risorse economiche per la campagna di promozione del DOCUP dell'Obiettivo 2, un miliardo di vecchie lire di risorse della Regione per il finanziamento della legge che sostiene le attività culturali per l'anno 2003. È veramente eclatante, è veramente insostenibile.

È assolutamente urgente, Assessore, passare alla discussione, prima in Commissione e poi in aula, della sua proposta di legge, anche della proposta di legge mia e della collega Modena, oltre che della proposta di legge del collega Rossi, per un riordino complessivo di questa materia.

Prima di concludere, approfitterei della presenza in aula della Presidente anche per ricordare che uno dei primi atti che io feci al momento in cui venni ad essere eletto Consigliere regionale fu una proposta di legge regionale per il finanziamento del Festival e del Lirico Sperimentale. In quell'occasione, come voi colleghi ricorderete, la Presidente ebbe a dirmi: non serve, Zaffini, una legge regionale per finanziare il Festival ed il Lirico Sperimentale, bastano delle delibere di Giunta, basta la legge 7. Come voi potete constatare, nella legge 7 il Festival non c'è più, e per il Lirico Sperimentale ci sono poche



briciole. Complessivamente la legge 7 dota di un miliardo di vecchie lire.

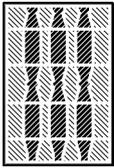
Rispetto a tutto questo, credo che, se le parole hanno un senso, come devono averlo almeno in questa sede, se gli atti hanno un senso, come devono averlo almeno in questa sede istituzionale, sia assolutamente urgente, innanzitutto, che si provveda alla revisione della legge 7 e alla formulazione di un Piano regionale per le attività della cultura e dello spettacolo; inoltre, che il terzo polo di eccellenza di questa regione, rappresentato da Spoleto, con le sue due attività, trovi finanziamento certo, duraturo e continuativo e ripetitivo per tutti gli anni in una legge regionale, così come ce l'hanno Umbria Jazz e il Teatro Stabile dell'Umbria. È ora di riconoscere chi ha realizzato dei livelli di eccellenza, è ora di fare quello che un legislatore regionale deve fare: provvedere alla sopravvivenza delle proprie eccellenze. Spoleto, rispetto a questo argomento, ne rappresenta una; abbiamo ancora bisogno che la Regione se ne accorga.

#### **ASSUME LA PRESIDENZA IL VICE PRESIDENTE PIETRO LAFFRANCO.**

**PRESIDENTE.** Ci sono altri iscritti a parlare? Collega Modena, prego.

**MODENA.** Intervengo ad adiuvandum sia del collega Rossi che del collega Zaffini, perché lo diciamo tutti gli anni, ma pensiamo che debba rimanere anche nei resoconti di quest'anno, che le proposte di legge fatte dai Consiglieri di centrodestra sono tutte finalizzate, da un lato, a tentare di dare linee complessive in ordine al riordino, ma dall'altro ad individuare dei criteri affinché le risorse, quelle poche che ci sono, fossero indirizzate nei punti di eccellenza. Il Piano regionale, che oggi vede anche la distribuzione di contributi con i quali io credo che forse si paga l'affitto di tre mesi, o una cosa del genere (ci sono almeno una decina di interventi di questo tipo), dimostra che sarebbe ora di discutere queste leggi che giacciono nei cassetti delle Commissioni.

**PRESIDENTE.** Ci sono altri interventi? Se non ci sono altri interventi, metto in votazione il Piano regionale di intervento per le attività culturali dell'anno 2003.



**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

**OGGETTO N. 7**

**PIANO REGIONALE DEGLI ASILI NIDO - ANNO SCOLASTICO 2002/2003.**

**Relazione della Commissione Consiliare: III**

**Relatore di maggioranza: Consigliere Bonaduce**

**Relatore di minoranza: Consigliere Rossi**

**Tipo Atto: Proposta di atto amministrativo**

**Iniziativa: G.R. Delib. n. 1672 del 11/11/2003**

**Atti numero: 1938 e 1938/bis**

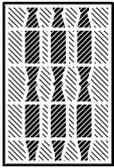
**PRESIDENTE.** Prego, collega Bonaduce.

**BONADUCE, Relatore di maggioranza.** La III Commissione consiliare, nella seduta del 4 dicembre scorso, alla presenza dell'Assessore Grossi, ha esaminato il Piano regionale degli asili nido relativo all'anno scolastico 2002-2003.

Il Piano che oggi si sottopone all'attenzione del Consiglio per la sua approvazione è il risultato dell'applicazione della legge regionale 2 giugno 1987, che detta le finalità e i principi informativi in materia di asili nido, disciplinandone la realizzazione, l'organizzazione, la gestione, i finanziamenti ed i controlli.

Sulla base delle linee programmatiche definite dalla legge sopra citata, la Giunta regionale adotta annualmente il piano degli interventi con il quale fissa gli indirizzi e gli obiettivi prioritari da perseguire e riconosce le iniziative sperimentali e promozionali da sostenere; definisce inoltre i criteri per l'assegnazione dei finanziamenti e determina l'entità dei contributi da assegnare ai soggetti beneficiari.

Tale Piano, che deve essere approvato dal Consiglio regionale, come quelli degli anni precedenti, viene definito con la collaborazione dei Comuni, ai quali vengono chiesti dati e



notizie specifiche per essere ammessi ai contributi per la gestione degli asili nido, delle tipologie collaterali previste dalla legge e delle attività culturali e promozionali. Tale politica è sempre stata un elemento qualificante della nostra regione, dove l'asilo nido è sempre stato considerato un servizio socio-educativo di estrema importanza, diretto a favorire la crescita psico-fisica e la socializzazione del bambino nei primi tre anni di vita, nonché a facilitare l'inserimento sociale e lavorativo dei genitori. Ed ancora, l'asilo nido è ritenuto uno strumento qualificante per consentire l'intervento dei Comuni nel settore dell'educazione permanente.

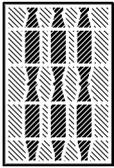
Per tale motivo, quindi, la Regione favorisce l'istituzione e la gestione di asili nido secondo le norme dettate dalla legge n. 30 del 1987, anche se bisogna riconoscere che la legge in questione andrebbe ormai rivista per renderla più rispondente alle nuove esigenze e ai significativi mutamenti sociali e culturali cui si assiste da tempo nella nostra società, sempre più complessa.

Oggi la domanda da parte della potenziale utenza in Umbria si fa sempre più pressante, diversificata ed esigente, tanto da porre alle istituzioni sempre nuove problematiche e nuovi obiettivi da raggiungere. Tutto questo, come è evidente, implica una progettualità attenta ed il superamento di un'ottica riduttiva e parziale di interventi rivolti ai singoli servizi, per cui è ormai necessario avere gli strumenti idonei per definire un quadro chiaro e generale della complessità sociale, per finalizzare programmi e nuove iniziative a fronte di risorse economiche molto spesso insufficienti, se rapportate ai reali bisogni.

I bambini che attualmente utilizzano il nido in Umbria sono una percentuale ancora bassa rispetto ai residenti nella fascia compresa tra 0 e 3 anni, una percentuale che, pur testimoniando dello sforzo che le Amministrazioni locali hanno compiuto finora, è tuttavia al di sotto delle richieste e della capacità di intervento pubblico sul versante della cura e dell'educazione del bambino.

Il quadro generale dei bisogni, in relazione alle trasformazioni sociali ed ai nuovi bisogni espressi o latenti, mai è stato così vario come in questi ultimi anni, e tutto ciò rende ineludibile, come già detto, l'adozione di interventi di aggiornamento normativo, partendo da un approfondimento sulle caratteristiche della domanda e dell'offerta, che va arricchita di nuove proposte, dove si deve prevedere anche l'intervento di soggetti privati.

Tuttavia l'impegno della Regione dell'Umbria in questo settore è sempre stato di alto livello



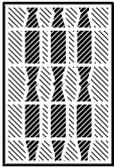
e diretto soprattutto a mantenere alta l'attenzione proprio sul versante della qualità dei servizi per la prima infanzia, come garanzia di una soglia minima destinata a sostenere contenuti sia culturali che di sicurezza, con azioni dirette o di supporto tendenti ad elevare ulteriormente la qualità di questi servizi. Naturalmente lo sforzo compiuto in questa direzione ha un peso ancora più rilevante se si pensa alle notevoli difficoltà di bilancio che ormai da anni si registrano in questi settori di protezione sociale.

Tale Piano, redatto ancora una volta seguendo la traccia dei precedenti, nella sua articolazione considera opportunamente i programmi presentati dagli enti locali ed accoglie anche le tipologie di servizi collaterali al nido.

In relazione a quanto fin qui esposto, gli obiettivi perseguiti con la presente proposta di Piano sono i seguenti: assegnazione ai Comuni che gestiscono gli asili nido della quasi totalità della disponibilità del bilancio 2003, per contribuire alle spese relative ai costi di gestione del servizio a carico delle Amministrazioni locali; sostegno ai servizi collaterali al nido realizzati dai Comuni; promozione della formazione in servizio degli educatori, anche attraverso la convenzione stipulata tra Regione e Dipartimento di Filosofia dell'Università di Perugia; funzionamento del Centro di documentazione, aggiornamento e sperimentazione sull'infanzia, che costituisce un punto di riferimento e di incontro per quanti operano, a vario titolo, nel settore, per lo studio, la produzione, la diffusione e lo scambio di informazioni ed esperienze realizzate.

Sulla base delle premesse esposte finora, con il presente Piano si propone che la somma complessiva disponibile nell'anno scolastico 2002-2003, di euro 1.811.269,44, venga così ripartita: euro 1.735.047,38 ai Comuni gestori degli asili nido per le spese di funzionamento; euro 63.327,09 agli enti locali attuatori dei servizi collaterali, per un totale parziale di euro 1.798.374,47 euro; euro 12.894,97 da destinare all'attuazione della seconda fase dell'aggiornamento regionale condiviso dai Comuni e rivolto agli educatori degli asili nido e dei servizi collaterali, come da convenzione della Regione dell'Umbria con l'Università degli Studi di Perugia, e per le spese di Centro di documentazione previsto dall'Art. 12 della legge regionale n. 30 dell'87.

I Comuni che hanno presentato le richieste di contributi per la gestione sono 23, le domande riguardano complessivamente 64 asili nido, mentre 17 sono quelle per i servizi



collaterali, alcuni dei quali articolati in un unico modulo, altri in più moduli. Come in passato, l'entità del contributo viene definita per ogni asilo nido in rapporto al numero degli iscritti ed alle potenzialità strutturali. Tuttavia, ove il numero degli iscritti risultasse superiore alla capacità ricettiva degli edifici, rilevata in base alla legge regionale 30 dell'87, di 9,5 metri quadrati per bambino, l'intervento contributivo viene esteso anche agli iscritti in esubero, nella misura massima del 15% della ricettività. Quanto sopra, però, è comunque subordinato all'accertamento da parte del Comune del regolare svolgimento delle attività, di un'adeguata presenza numerica del personale educativo, nonché di una valida flessibilità degli spazi in uso.

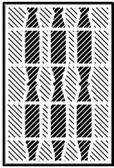
Dai lavori della Commissione è emerso ancora una volta il giudizio positivo sulle modalità con le quali è stato redatto il Piano, anche se sono state riproposte le critiche per la modestia dei finanziamenti in un settore strategico come questo degli asili nido, legato a fattori sociali complessi che incidono sulla contrazione delle nascite, sui meccanismi di supporto alle famiglie.

Sulla base di quanto finora esposto, la Commissione ha licenziato l'atto con il voto favorevole del Presidente e del Consigliere Brozzi, e il voto contrario del Vice Presidente Sebastiani e del Consigliere Rossi, incaricando di riferire in aula per la maggioranza il sottoscritto e per la minoranza il Consigliere Rossi.

**PRESIDENTE.** La parola al Consigliere Rossi per la relazione di minoranza.

**ROSSI, Relatore di minoranza.** Anche questo atto, come quello sulle attività culturali, e in precedenza il Piano sull'immigrazione, viene presentato dalla Giunta con un grave ritardo; infatti avrebbe dovuto adottare il Piano in questione entro il 31 maggio.

La Giunta stessa continua a ripetere che il quadro generale, in relazione alle trasformazioni sociali e ai nuovi bisogni espressi o latenti, mai è stato così vario come in questi ultimi anni, e tutto ciò rende ineludibile l'adozione di interventi di aggiornamento normativo. Perché la Giunta non provvede? Perché insiste ad adottare il piano degli interventi ai sensi di questa legge ormai superata ed inadeguata? Nella seduta del 25 ottobre 2002, la



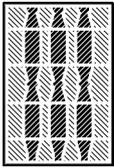
Giunta informava la Commissione che aveva predisposto un nuovo progetto di legge, per regolamentare tra l'altro l'ingresso dei privati. Il disegno di legge era all'attenzione del direttore generale. Chiediamo in questa sede di conoscere l'iter del disegno di legge in questione, posto che esista.

Anche per questo settore, la Giunta regionale dimostra l'incapacità di adeguare la propria azione di governo alle necessità dei cittadini, in un settore la cui importanza e delicatezza non sfugge certamente a questo Consiglio.

L'Art. 1 della legge 8 novembre 2000, n. 328 stabilisce che la programmazione e l'organizzazione del sistema integrato di interventi ai servizi sociali compete agli enti locali, alle Regioni e allo Stato, ai sensi del decreto 31 marzo 1998, n. 112, e della legge sopra citata, secondo i principi di sussidiarietà, cooperazione, efficacia, efficienza, economicità, omogeneità, copertura finanziaria e patrimoniale, responsabilità ed unicità dell'amministrazione, autonomia organizzativa e regolamentare degli enti locali. La nostra Regione non ha provveduto, almeno finora, all'adeguamento della legislazione ai mutati principi fondamentali previsti dalle leggi quadro statali, tra cui l'attuazione del principio di sussidiarietà, in coerenza con la ripartizione delle funzioni amministrative tra Regioni, enti locali ed autonomie funzionali.

Come definire un governo regionale che riconosce a parole l'inadeguatezza dei servizi rispetto alle mutate esigenze dei cittadini e non provvede? Inadempiente, sicuramente, incurante dei veri interessi e bisogni delle famiglie, come in questo caso. Il mancato riordino della legislazione regionale è dovuto alle insanabili contraddizioni che si annidano all'interno della maggioranza, creando quella che ho già definito in altra sede una sostanziale stagnazione, un sostanziale immobilismo, che si ripercuote negativamente sui servizi sociali.

Nel documento istruttorio si ammette che i bambini che attualmente utilizzano il nido in Umbria sono una percentuale ancora bassa rispetto ai residenti della fascia 0-3 anni. Per stessa ammissione dell'Assessore, l'offerta è tuttavia al di sotto delle richieste e delle capacità di intervento pubblico; infatti gli asili nido soddisfano il 30% della potenziale utenza. In questo settore sta crescendo continuamente la domanda, e l'Assessore nella relazione ci informa che in Umbria si assiste al crescere e al proliferare di iniziative private, le più varie e inclassificabili, che tentano di avvicinarsi all'immagine e al concetto educativo espresso dal



nido e dai servizi per l'infanzia, ma a ben vedere sono altro, anche nei casi in cui possono essere definiti di buon livello (così sono le sue parole), ed ammette inoltre l'impossibilità - e questo è grave - di un monitoraggio delle stesse. Sono affermazioni senza alcun rilievo e dimostrano la non volontà della Regione di adeguare la propria legislazione, come prima ricordato.

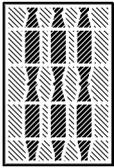
I Comuni sono subissati da richieste continue, e mi risulta che in alcuni casi, pure in assenza di un'adeguata legislazione regionale, si stanno organizzando per provvedere direttamente all'accreditamento dei servizi sociali, tra cui quello degli asili nido (l'esempio credo sia quello del Comune di Perugia). Certo, per i Comuni provvedere all'accreditamento direttamente vuol dire sostenere costi elevati che non tutti i Comuni possono sostenere, in particolare i piccoli Comuni.

Traspare la volontà politica da parte dell'Assessore e della Giunta di non aprire ai privati, cosa invece, secondo noi, inevitabile; di non riconoscere il ruolo degli asili nido come servizio di interesse pubblico, rivolto alla prima infanzia con finalità di assistenza, di socializzazione e di educazione, nel quadro di una politica di tutela dei diritti dell'infanzia.

In Umbria non si parla di tipologie innovative, quali asilo integrato, nido-famiglia, centro infanzia; servizi, questi, strutturati in maniera tale da svolgere un'attività psico-pedagogica mediante collegamenti integrativi con le attività della scuola materna; servizi finalizzati a valorizzare il ruolo dei genitori nell'intervento educativo, prevedendone il diretto coinvolgimento; servizi differenziati per l'età, servizi nei quali l'attività formativa si svolge in orari limitati e per periodi di tempo determinati in cicli e su contenuti specifici; servizi che corrispondono ad un'esigenza diversa, in primis l'esigenza dei genitori. Ancora non si parla di nidi nei luoghi di lavoro, sia pubblici che privati. Sembra che la Giunta in questi giorni abbia preadottato un regolamento in questa materia; speriamo che l'Assessore ci saprà dare risposte.

Per le considerazioni di vario ordine esposte, annuncio chiaramente il nostro voto contrario, come abbiamo già saputo esprimere in Commissione.

**ASSUME LA PRESIDENZA IL VICE PRESIDENTE VANNIO BROZZI.**



**PRESIDENTE.** È aperto il dibattito generale, chi chiede di intervenire? Nessuno. Prego i Consiglieri di prendere posto e votiamo.

**Il Consiglio vota.**

**Il Consiglio approva.**

**PRESIDENTE.** La seduta è tolta, è convocata per lunedì alle ore 10.00, solo per lunedì.

*La seduta termina alle ore 18.16.*