



VIII LEGISLATURA

XX SESSIONE STRAORDINARIA

RESOCONTO STENOGRAFICO

Mercoledì 14 giugno 2006
(antimeridiana)

Presidenza del Presidente TIPPOLOTTI MAURO

Vice Presidenti: Mara GILIONI - Enrico MELASECCHÉ GERMINI

INDICE

Oggetto n. 2

Comunicazione del Presidente del Consiglio regionale
Presidente

pag. 1
pag. 1

Oggetto n. 3

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

pag. 1
pag. 1, 9
15, 23, 28
35, 41, 50

Zaffini
Cintioli

pag. 2
pag. 9



Vinti	pag. 15
Modena	pag. 23
Girolamini	pag. 28
Mantovani	pag. 35
Laffranco	pag. 41
Bracco	pag. 41



VIII LEGISLATURA

XX SESSIONE STRAORDINARIA

RESOCONTO STENOGRAFICO

Mercoledì 14 giugno 2006
(pomeridiana)

Presidenza del Presidente TIPPOLOTTI MAURO

Vice Presidenti: Mara GILIONI - Enrico MELASECCHIE GERMINI

INDICE

Oggetto n. 3

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

Presidente

pag. 51
pag. 51, 56
70, 73, 77
80, 82, 83
92, 94, 96

Assessore Mascio

Lorenzetti, *Presidente della Giunta regionale*

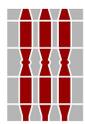
Dottorini

Laffranco

Bracco

Carpinelli

pag. 51
pag. 56
pag. 70, 94
pag. 73
pag. 77
pag. 80

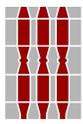


Tomassoni	pag. 82
Zaffini	pag. 83
Vinti	pag. 86
Modena	pag. 89
Baiardini	pag. 90
Sebastiani	pag. 92

Oggetto n. 4

Modificazioni della L.R. 24/09/2003, n. 18, concernente norme in materia di forme associative dei Comuni e di incentivazione delle stesse – altre disposizioni in materia di sistema pubblico endoregionale

Presidente	pag. 95
Vinti, <i>Relatore di maggioranza</i>	pag. 95, 99, 100
Modena, <i>Relatore di minoranza</i>	pag. 96
	pag. 99



VIII LEGISLATURA XX SESSIONE STRAORDINARIA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TIPPOLOTTI MAURO

La seduta inizia alle ore 10.25.

PRESIDENTE. Constatata la non presenza del numero legale, la seduta è aggiornata alle ore 10.50.

La seduta è sospesa alle ore 10.27.

La seduta riprende alle ore 10.45 .

PRESIDENTE. Colleghi, prendiamo posto. Constatata la presenza del numero legale, dichiaro aperta la seduta.

OGGETTO N. 2

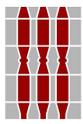
COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO REGIONALE

PRESIDENTE. Comunico l'assenza del consigliere Brega per lutto familiare.

OGGETTO N. 3

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

PRESIDENTE. Bene, colleghi, direi di iniziare anche perché con il numero di interventi programmati è prevedibile una seduta abbastanza lunga, quindi per evitare di arrivare a un orario eccessivamente tardo nel pomeriggio, e avendo già prenotati sette interventi, più le prevedibili conclusioni dell'Assessore, l'intervento della Presidente Lorenzetti, direi di

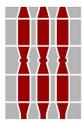


iniziare la discussione, proseguendo nell'ordine delle prenotazioni avute ieri e concordate con i vari relatori. Il primo intervento è del consigliere Zaffini. Prego consigliere.

ZAFFINI. La ringrazio Presidente. Mi accingo a fare l'intervento pur in assenza della Presidente e in assenza del suo principale interlocutore, il collega Dottorini. Però, proprio in virtù del fatto che c'è l'Assessore e anche per rispetto, fuori da ogni battuta, dell'attenzione con cui l'Assessore si è rapportato con il Consiglio regionale in questa occasione, nell'occasione del dibattito, ovviamente visto che lei mi chiama, Presidente, faccio l'intervento.

Volevo, anche a beneficio dei colleghi, ricordare alcuni passaggi, Presidente, che hanno caratterizzato questo scorcio di legislatura. Nella seduta del 13 dicembre 2005, nell'occasione della trattazione dell'atto 266 riguardante le modificazioni sul piano regionale di dimensionamento delle istituzioni scolastiche, l'atto fu respinto in Commissione con dichiarazione del collega Bocci che polemizzava durante la seduta con il Presidente della Commissione, Gianluca Rossi, dicendo che non funzionavano in questa maggioranza le prove muscolari, e l'atto fu respinto in Commissione. Nella seduta del 6 dicembre 2005, riguardante le modificazioni e integrazioni della legge regionale in materia di commercio, questa volta fu Rifondazione che si distinse dalla maggioranza, tant'è che l'atto fu approvato con 16 voti favorevoli, 10 contrari e 3 astenuti, appunto i colleghi di Rifondazione, se non vado errato. Successivamente, il 13 dicembre 2005, nell'atto 18, riguardante gli asili nido, ancora una volta Rifondazione presentò degli emendamenti che furono bocciati, ergo Rifondazione appunto, siccome gli emendamenti furono bocciati, se non vado errato, votò contro. Successivamente, nella seduta del primo dicembre 2005, parlavamo di oratori, c'era una proposta di ordine del giorno della Margherita, questa votazione vide 13 favorevoli e 14 astenuti, a causa del fatto naturalmente che la maggioranza si spaccò e la proposta di ordine del giorno della Margherita fu respinta.

Successivamente, ancora una volta, a novembre del 2005, l'atto 248 riguardante la verifica dello stato di attuazione del Piano regionale dei rifiuti, anche qui vede..., c'è una mozione del Verde Dottorini, Presidente di Commissione, parte integrante di questa maggioranza, mozione che evidentemente cambiava radicalmente l'impostazione del piano dei rifiuti ma soprattutto cambiava l'impostazione data dalla maggioranza alla seduta consiliare. Votazione: 1 favorevole, cioè solo Dottorini, 9 astenuti, l'opposizione, 14 contrari, la maggioranza.



Altra occasione in cui questa maggioranza ha ritenuto di distinguersi e di dividersi in Aula è stata la seduta del 13 dicembre riguardante l'atto 52 sulle modificazioni e integrazioni della Legge regionale in materia di bonifica. Anche qui la maggioranza si divide, Rifondazione si dichiara contraria, tant'è che l'atto passa con 15 voti favorevoli, 8 contrari e 3 astenuti, si dichiara contraria o astenuta, ma comunque si astiene.

Io ho voluto fare questa serie di memoria storica, Presidente, per chiarire che ieri ancora una volta questa maggioranza è venuta in Aula su un atto di programmazione generale, anzi, sulla verifica di una serie di atti di programmazione generale quali quelli appunto riguardanti il piano delle infrastrutture di questa Regione, la programmazione strategica delle infrastrutture di questa Regione, divisa al suo interno in modo importante, perché su una parte fondamentale di questa programmazione, che è quella appunto riguardante il completamento, il corridoio 5, l'asse viario dell'attuale E45, una parte molto importante di questa maggioranza che, ricordo ai colleghi, è anche una parte determinante in quanto numericamente determinante, ovviamente se vuole esserlo, si dichiara contraria appunto alla trasformazione dell'asse in autostrada e al raddoppio di quella arteria. Questo è uno stato di cose che, dal punto di vista di un capogruppo di opposizione evidentemente merita un approfondimento, è ovvio che non ci scandalizziamo davanti a nulla ormai, tantomeno davanti al fatto che in Aula su argomenti specifici ci si possa dividere e distinguere, dà naturalmente un po' di preoccupazione il fatto che queste divisioni diventino ormai la regola, l'eccezione evidentemente rappresentata dalla coesione di questa maggioranza, e questo a lungo andare evidentemente non può che provocare un ingessamento dell'attività legislativa e di programmazione della Regione, cosa che evidentemente si riflette sulla capacità dell'Umbria di stare al passo con le altre Regioni e con lo sviluppo che già sta riprendendo nel Paese, la ripresa, la cosiddetta ripresa o ripresina, come vogliamo definirla.

Questo evidentemente ci preoccupa e ci sollecita ad alcune considerazioni. La prima: l'avevamo detto, è fin troppo facile dire "l'avevamo detto" ma del resto la multiculturalità di questa maggioranza regionale dell'Umbria che del resto trova il suo facilissimo e diretto corrispettivo nella stessa maggioranza attuale del Paese, pur ovviamente con numeri estremamente diversi, è lo specchio della realtà attuale delle cose per cui, se nel Paese c'è un Ministro che ritiene di uscire una mattina proponendo la stanza o le stanze del buco, è normale che in Umbria ci possa essere un Presidente di Commissione che propone le mulattiere, è normale. Non ci scandalizziamo, non ci preoccupa. Io ricordo un



famoso assessore del Comune di Spoleto, che ricorderà anche il collega Cintioli, che propose di non illuminare il giro della Rocca perché disturbava le lucciole, quelle vere, cioè in senso zoologico, quelle che si illuminano di notte. Insomma, qual è il problema colleghi allora? E' normale che in politica c'è tutto e c'è di tutto, ed è giusto che ci sia di tutto, perché poi la pluralità di idee e il confronto democratico evidentemente è foriero di buon senso, di benessere, di posizioni certamente elaborate ma alla fine condivise a maggioranza. Dov'è che si rompe il meccanismo? Quando vengono meno i numeri del gioco democratico. Io temo, colleghi - senza farla troppo lunga, però voglio concentrare il mio intervento su questo - che in Umbria stia accadendo, questo lo segnalo evidentemente ai capigruppo di maggioranza, l'avrei segnalato volentieri alla Presidente, lo segnalo al collega Mascio - io credo che sulle scelte determinanti di questa Regione, amici miei, non avete i numeri perché quando noi fatichiamo ad attuare il Piano regionale dei rifiuti, perché l'Assessore e Rifondazione quando l'hanno fatto non hanno pensato di raccordarsi con il Sindaco di Gubbio, per esempio, tutto questo blocca da anni notoriamente il Piano dei rifiuti, ma non è una cosa che noi la viviamo tutti i giorni, però colleghi, se questa cosa la mettiamo vicino al fatto che la produzione di rifiuti di questa Regione, dati ISTAT dell'altro ieri, è aumentata negli ultimi dieci anni del 60%, produzione rifiuti, e dall'altro il fatto che le discariche di questa Regione cominciano a essere piene, io non voglio entrare neanche nella polemica se ha ragione Brunini o no che Sant'Orsola è piena, secondo me lo è, sicuramente Pietramelina è piena, insomma il problema esiste ed è grosso, ritenete che possiamo continuare ad aspettare altri tre o quattro anni per decidere dove bruciare questi benedetti rifiuti? Pensate che noi possiamo attendere il prossimo turno delle amministrative di Gubbio per decidere come termovalorizzare in Umbria? Perché il problema è questo, colleghi. Immagino che ci sarà qualcun altro che vi bastonerà un'altra volta, e in questo sono solidale con i colleghi di Rifondazione.

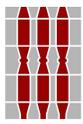
Quindi non credo che potranno essere questi i tempi della politica di questa Regione, uguale dicasi per il problema delle infrastrutture: ma come si può, la Presidente di questa Regione firma un patto, un accordo dove si prevede la trasformazione di quella arteria in autostrada, opera che viene a questa Regione gratuita, cioè senza carico per le spese dei cittadini, è un'opera che modernizza questa Regione, ampiamente condivisa da tutti, e voi non riuscite a determinare la decisione perché vi siete incartati su voi stessi con una impossibilità numerica a fare perché avete voluto trascinare in questa maggioranza gente, più che gente, perché personalmente sono tutte persone rispettabilissime, idee, posizioni



politiche incompatibili con la necessità di sviluppo di questa Regione, incompatibili con il piano programmatico che voi vi siete dati, incompatibili con le dichiarazioni programmatiche prima e con le dichiarazioni di legislatura poi della vostra maggioranza espresse per bocca della Presidente Lorenzetti.

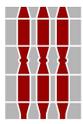
Tutto questo crea immobilismo, ho portato l'esempio del Piano rifiuti, ma ne potrei portare mille altri, vi ho letto il rosario a cui vi siete sottoposti in questa Aula. Ovviamente gli osservatori a volte sono attenti e a volte meno, però questi sono fatti, amici miei, e su questo io immagino che dovete aprire una riflessione, a cominciare da questo atto. E allora che succede - e poi passiamo brevemente a valutare i casi -: già i colleghi l'hanno abbastanza approfonditi, allora che succede? Io credo che come opposizione, parlo per il mio gruppo politico, per me, sicuramente, come opposizione non ci sottraiamo alle necessità di questa Regione, non abbiamo nessun interesse più di tanto a enfatizzare le vostre spaccature perché lo fate già voi da soli, già vi vedono tutti in questo rosario appunto come l'ho definito, in questa via crucis di stazioni dove vi siete divisi puntualmente su tutti gli atti importanti che sono venuti in Aula. E allora io dico: costruiamo percorsi condivisi, tecnicamente condivisi, quando si parla di Piano dei rifiuti di politica ce n'è tanta, ma di occasioni di dividersi davanti a percorsi tecnicamente condivisibili ce ne sono poche, l'opposizione non si ritrae davanti a questo, parlare di programmazione infrastrutturale quando nel programma del collega Laffranco della Casa delle Libertà c'erano tanti punti in comune con la programmazione di questa Regione, non abbiamo grandi difficoltà, posto che voi non abbiate i numeri per valutare ipotesi di creare maggioranze in quest'Aula che diano modo all'Umbria di competere, di agganciare la ripresa che c'è nel Paese, che diano modo all'Umbria di non camminare sulle mulattiere, come qualcuno vorrebbe.

Questo mi sento di dirlo in quest'Aula, e spero sia ascoltato, ma non serve a me come capogruppo di AN far pesare i miei voti per un motivo particolare, io vedo la necessità di questa Regione, di partire con alcune programmazioni ferme, drammaticamente ferme. Ho portato - ripeto - l'esempio del Piano rifiuti, ma ne potremmo dire altri, come quello per esempio dei trasporti, e dico che è responsabilità politica di una forza politica come Alleanza Nazionale, e come l'intera opposizione, farsi carico delle proprie responsabilità appunto e osservare magari con un lavoro di Commissione approfondito se ci sono i margini per dare voti ad atti tecnicamente condivisibili, questo discorso di questi giorni sulla dotazione infrastrutturale dell'Umbria. Quali sono i nodi su cui evidentemente noi



siamo pronti a ragionare? Il primo è quello della messa in sicurezza o autostrada, perché smettiamola di girare intorno a questi 3 metri, rischiamo di farci male o essere banalmente ridicoli, io parlo di autostrada, voi parlate pure di messa in sicurezza, basta che si faccia. Su questo noi abbiamo ampia condivisione, è un'opera proposta dal Governo nazionale, inserita in un corridoio europeo, che peraltro va avanti sia a nord che a sud del nostro pezzo, credo che sarebbe anche indecoroso che si creasse un imbuto in entrata e un imbuto in uscita a monte e a valle dell'Umbria, come potrebbe facilmente accadere. Faccio presente che i tempi di questa opera si aggirano intorno ai tredici anni, quindi immagino che dovremo velocemente recuperare efficienza politica andando a decidere questa opera velocemente, perché dopo comunque ci vorranno tredici anni prima che gli umbri vedano questa opera, tredici anni se va bene, quindi non abbiamo proprio tanto tempo da perdere. Io credo che su questo l'opposizione potrebbe farsi carico selettivamente e ragionatamente dare il proprio consenso, anche in Aula, prendersi le proprie responsabilità.

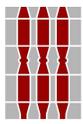
La Quadrilatero; beh, amici miei, qui noi abbiamo - sempre come opposizione - sbraitato, giustamente secondo me, contro i ministri che venivano in Umbria a fare congratulazioni sulla ricostruzione alla Lorenzetti ed era un quadro abbastanza paradossale perché la politica a volte riesce a esserlo, però oggi siamo davanti a un quadro ancora più paradossale, oggi le infrastrutture di questa Regione le ragioniamo con il signor Laganà, con tutto il rispetto che ho per lui, il quale dice: "io parlo a nome del Ministro, tal Antonio Di Pietro". In alternativa le commentiamo con il collega, il quale certamente ha titolo, tutti i titoli democratici essendo eletto in quest'Aula, Dottorini, il quale dice: "Attenzione, amici miei - l'ha detto nel suo intervento, l'avete sentito - io parlo a nome del Ministro che dovrà valutare la valutazione di impatto ambientale". Attenti amici miei, cioè qui il piano delle infrastrutture dell'Umbria lo gestiscono i consoli della maggioranza nuova di centrosinistra in Umbria, Laganà e Dottorini, voglio dire, noi avevamo qualche problema con il Ministro che veniva a fare i complimenti alla Lorenzetti ma temo che voi ce li avete più grossi i problemi se dovrete raccordare le vostre decisioni con i consoli della maggioranza in Umbria. Comunque, dico questo pensando alla Quadrilatero, dove Laganà ha detto che ci sono i soldi per la Perugia - Ancona ma non ci sono i soldi per la Val di Chienti, per la 77. Beh, noi riteniamo che i soldi ci sono per entrambe le opere, l'ultimo CIPE prima della tornata elettorale ha coperto finanziariamente tutta la Quadrilatero, c'è una parte di grande innovazione finanziaria che è quella della messa a valore dei territori che hanno un



beneficio in termini di valore dall'opera, dall'infrastruttura, per cui c'è una finanza di progetto seria messa in campo, va portata avanti la strategicità dell'opera, la riconferma l'Assessore inserendo complessivamente la Quadrilatero, quindi sia la Perugia - Ancona, che la Val di Chienti, sia la 77 che la 78 nel programma delle infrastrutture di questa Regione. Io dico, anche qui, se serve, se serve, se ce lo chiedete, noi siamo pronti ad assumerci le nostre responsabilità, siamo favorevoli al completamento veloce dell'iter per la cantierabilità degli ultimi stralci di entrambe le infrastrutture, Perugia - Ancona e Val di Chienti.

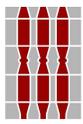
FCU, qui temo che avremo qualche problema. FCU evidentemente va distinto il discorso, non possiamo non essere assolutamente favorevoli a uno spostamento del trasporto dalla gomma al ferro, evidentemente questa idea ci trova assolutamente favorevoli però rivendichiamo la necessità di valutare progetti seri e credibili che non ci sembra siano quelli che continuano ad essere messi in campo, in materia di FCU, non mi sembra che la Presidenza dell'ex collega, ma diciamo del già collega Brozzi, abbia cambiato radicalmente i destini della Ferrovia Centrale Umbra, francamente non vedo questo cambio di passo, o meglio, lo vedo dove non lo vorrei vedere forse, collega Laffranco, vero, perché appunto lo vediamo nella pleora delle consulenze, nella crescita del personale, nell'aumento dei costi, vediamo sempre le solite carrozze a nafta inquinanti, lente, ridicole che girano per l'Umbria, vediamo sempre le idee strampalate degli sfondamenti napoleonici a nord, a sud, a est, a ovest, a Roma, ad Arezzo e invece ci confrontiamo sempre con i soliti drammatici problemi di chi sale a Umbertide e ci mette mezza giornata per arrivare a Perugia.

Ecco, allora amici miei, con tutta la franchezza che mi ha sempre contraddistinto anche da questo microfono, qui no, qui no, noi non siamo né disponibili né pronti ad accettare nessun compromesso sul fatto che L'FCU debba essere a mio avviso chiusa, basta, smettiamola con le barzellette e facciamo progetti seri, o diventa metropolitana di superficie una volta per tutte, seriamente, oppure chiudiamola come abbiamo fatto con la Spoleto - Norcia. Piastre logistiche, ci vede ovviamente favorevoli - e sto chiudendo - ci vede favorevoli ovviamente il progetto, peraltro elaborato in sede nazionale, di attrezzare l'Umbria con tre poli logistici di scambio ferro - gomma che facciano da volano alla distribuzione delle merci e allo sviluppo commerciale comunque generale dei servizi in questa Regione, e chi non potrebbe essere favorevole? Ovviamente anche qui dobbiamo valutare attentamente i progetti, i costi e le coperture dei progetti, dobbiamo attentamente



valutare gli uomini che mettiamo a gestire i progetti, perché se serve solo per trovare lavoro a chi lavoro non ha, queste storie non camminano, non vanno avanti, mi riferisco in particolare alla piastra di Foligno, per essere chiari, se invece mettiamo in cantiere seri progetti condivisi con il territorio, che dev'essere ampio e vasto perché questi progetti hanno bisogno di massa critica, ovviamente, altrimenti non servono, l'opposizione saprà farsi carico di ragionamenti seri sia in sede locale che in sede centrale in quest'Aula, qui noi siamo pronti a valutare selettivamente dove evidentemente dare il nostro aiuto in termini di consenso in quest'Aula qualora ci fosse necessità, e comunque noi non ci sottraiamo a ragionamenti, ripeto, tecnicamente condivisibili.

Io ho voluto velocemente, colleghi, trattare l'intero impianto di questa giornata, ho voluto centrare l'attenzione sul dato politico, cioè sul dato della singolarità di questa maggioranza. Devo chiudere l'intervento chiamando l'Assessore a un lavoro in più che, voglio dire, molto velocemente, noi abbiamo chiesto questo Consiglio, i gruppi dell'opposizione hanno chiesto questo Consiglio con un'intenzione, assolutamente confessabile, quella cioè di dire: "cara Presidente, cara maggioranza, a Governo cambiato, e quindi a quadro di riferimento diverso, a interlocutori diversi, qual è il tuo programma infrastrutturale per l'Umbria?". A questa domanda, e lo dico con tutta la serenità della mia obiettività o ricerca di obiettività, la Presidente ha risposto per bocca dell'assessore Mascio diffusamente, dettagliatamente confermando credo al 100% se non vado errato, la programmazione infrastrutturale che l'Umbria si era data con il precedente Governo. C'è tutto dentro, ora, ben venga questo, noi prendiamo atto di questo, ce lo mettiamo in tasca nel senso che ve lo ricorderemo successivamente a ogni occasione nel nostro documento, peraltro vi preghiamo di venire a riferire periodicamente sullo stato di attuazione di questo piano di programmazione delle infrastrutture che condividiamo, con dettagli, che però complessivamente condividiamo anche perché, giustamente mi suggeriscono, è il nostro, è quello concordato con il nostro Governo, nel quale il nostro Governo ha messo belle risorse sia in fase di cassa che in fase di competenza. Ora, che cosa io dico, Assessore, che va fatto in più? Io temo che a sentire Laganà, a sentire Dottorini, qualche problema verrà fuori sia in termini di danaro, sia in termini di volontà politica, rispetto a questi problemi che ci preannunciano i consoli del nuovo Governo in Umbria. Ci sono delle priorità? Questo è quello che io credo, Assessore, dovremo fare nei prossimi giorni, cioè prendere atto della realtà delle cose e stabilire se ci sono delle priorità che devono essere sia di natura temporale - quindi tempistica, quindi cosa faccio



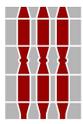
oggi e cosa faccio domani - sia di natura economica. Quindi le due cose compendiate, ci dovete dire perché anche qui potremmo essere d'accordo così come potremmo non esserlo, quali sono le priorità di questa maggioranza, da dove cominciamo, da dove cominciamo e come andiamo avanti. Ecco, questo è un esito di questa discussione che io credo spetti a chi chiuderà questa discussione, non so se la chiude l'Assessore, se la chiude la Presidente, non ritengo che si possa chiudere questa discussione dicendo "faremo tutto", se lo volete dire, ditelo, noi staremo a guardare che lo farete, e se lo farete vi diremo bravi, ritengo che ci dovete dire da dove cominciate, cosa farete prima, qual è l'obiettivo strategico che l'Umbria vuole realizzare nel suo programma infrastrutturale, l'aeroporto, il nodo di Perugia, il completamento della Tre Valli, la trasformazione dell'E45 in autostrada, il completamento del raddoppio ferroviario, la Quadrilatero, c'è tanta roba, fateci capire dove andiamo a indirizzare gli sforzi.

Buon lavoro, grazie.

PRESIDENTE. Grazie consigliere, la parola al consigliere Cintioli, prego.

CINTIOLI. Grazie Presidente, grazie Assessore per la sua presenza e soprattutto per la esaustiva illustrazione di tutti gli interventi, di tutto il programma infrastrutturale che lei ha fatto ieri, io adesso ho ascoltato attentamente anche il collega Zaffini, ha parlato un po' di flora, di fauna, ha parlato un po' di tutto, io spero di essere un pochettino più breve dell'intervento che ha fatto il collega e credo che il tema che è in discussione in questi due giorni in Consiglio regionale, quello delle infrastrutture, è collegato strettamente a quello dell'innovazione e quindi anche alla capacità del nostro Paese e quindi anche della nostra Regione di giocare un ruolo adeguato nel processo di sviluppo economico che si va delineando in questi anni a livello globale.

Io credo però, e questo anche ieri in alcuni interventi, che questa discussione non può esimersi se non facciamo un'analisi di quelle che sono state in qualche modo le difficoltà, la difficile situazione economica che in questi anni si è venuta a creare in Italia, che sicuramente è stata in parte frutto anche della fase di congiuntura internazionale, ma io credo che molto di questo dipende anche dalle politiche che sono state messe in atto dal precedente Governo Berlusconi, soprattutto sulle grandi opere, perché se noi non partiamo da questa analisi credo che difficilmente riusciamo anche a portare avanti una discussione su questi argomenti anche in questi giorni.



In questi anni, in questi cinque anni da parte del precedente Governo sono stati sbandierati interventi consistenti per un costo complessivo di oltre 260 miliardi di euro, poi ci accorgiamo perché lo leggiamo...

PRESIDENTE. Per favore, colleghi, rimbomba troppo, basta parlare in tre in un piccolo capannello e diventano 2 assemblee contemporanee, per favore.

CINTIOLI. Poi ci accorgiamo che in realtà soltanto il 30% delle opere hanno disponibilità finanziarie, molte delle quali, tutte le altre tra l'altro sono state progettate senza una priorità e rimangono sulla carta soltanto come progetti predisposti e tra l'altro molti di questi progetti, molte di queste opere riguardano l'Umbria come dirò più avanti. La Legge Obiettivo per quanto mi riguarda si è rilevata un fallimento e tra l'altro a questi diciamo flop devono anche aggiungersi i tagli che sono stati portati alle infrastrutture finanziaria dopo finanziaria, basta guardare il caso dell'ANAS dove da 3 mila e 900 milioni di trasferimenti in realtà dal precedente Governo ne sono stati assegnati soltanto 1.200, complessivamente tra l'altro quello che emerge anche in questi giorni, soltanto per l'anno in corso lo sbilancio di ANAS e Ferrovie è di oltre 3 miliardi di euro, e quindi credo che non ci possiamo stupire se il 60% e oltre dei cantieri per la manutenzione ordinaria e straordinaria tra l'altro sono bloccati, e considerando che siccome ANAS e Ferrovie sono oltretutto i maggiori committenti di appalti nel Paese, io credo che il blocco di questi cantieri sicuramente producono un effetto negativo sul PIL, che oltretutto complica in maniera notevole i conti pubblici italiani, bastava leggere i giornali di ieri, l'altro ieri, e vediamo che la situazione dei conti, quella che ci è stata lasciata, è preoccupante: abbiamo un deficit che continua ancora a correre, e quindi se non parliamo da questo dato, se non cominciamo a considerare queste cose e se non cominciamo a capire quali sono le risorse realmente disponibili io credo che noi difficilmente ci possiamo accostare alla realtà. E credo che queste cose inevitabilmente si ripercuotano anche nella nostra realtà regionale. Io penso che però nonostante tutto un adeguamento infrastrutturale e di innovazione sono gli obiettivi che l'Umbria deve perseguire per vincere quella che potremmo definire la sindrome dell'insularità, di una Regione invece che poi deve diventare cerniera tra l'Adriatico e Tirreno oltre che il nord e il sud del Paese. Se è vero che lo sviluppo di una nazione si gioca sul terreno dell'infrastruttura e dell'innovazione è altrettanto vero che qualsiasi politica di rilancio dell'Umbria non potrà prescindere dalla

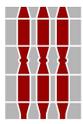


soluzione di due questioni antiche: quella ambientale e quella sociale.

In altre parole io credo che il potenziamento del sistema infrastrutturale umbro debba avvenire nel pieno rispetto delle prerogative ambientali e paesaggistiche del nostro territorio, come pure nell'ambito di una logica di coesione sociale, di promozione della qualità, di valorizzazione di tutte le risorse e opportunità tra l'altro di tutti i territori. Ma nonostante gli sforzi fatti fino ad oggi la nostra Regione continua a soffrire di una storia di carenza di infrastrutture, legata alla mobilità, occupando una posizione inferiore rispetto alla media nazionale sia in riferimento alla rete stradale che alle infrastrutture aeroportuali, agli impianti e reti energetiche e ambientali, alle strutture e reti per la telefonia e la telematica, in particolare riguardo alle reti stradali la situazione umbra sembra penalizzata dalla carenza di autostrade, la nostra Regione registra infatti, questo secondo i dati ISTAT, il valore minimo tra le Regioni italiane in termini di densità autostradale.

Anche l'analisi sull'accessibilità evidenzia come la Regione dimostri un grado di accessibilità molto limitato rispetto alla media europea in termini di potenzialità di utilizzo delle reti stradali, ferroviarie ed aeree, e questo ritardo è presente anche relativamente alla disponibilità di dorsali in fibra ottica. Il basso livello di accessibilità aerea che caratterizza l'Umbria è legato sicuramente all'assenza di aeroporto di rilevanza internazionale, in particolare risulta insufficiente l'aggancio della Regione dell'Umbria ai grandi corridoi di interesse europeo, il recente superamento delle difficoltà e delle incertezze legate ai finanziamenti statali e alla definizione di alcuni fasi progettuali ha permesso di avviare per l'aeroporto di Sant'Egidio la realizzazione degli interventi di potenziamento previsti ponendo così le basi necessarie per uno sviluppo del traffico passeggeri da e per l'Umbria che non mancherà di portare riflessi positivi sull'economia regionale.

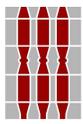
Indubbiamente le carenze a cui facevo riferimento all'inizio sono purtroppo in contrasto con la società moderna dove uno dei fattori di sviluppo del sistema produttivo e la velocità di movimento delle persone, delle merci e delle informazioni sono uno dei fattori positivi, velocità nell'informazione e negli spostamenti vuol dire oggi come ieri avere maggiori capacità e opportunità e quindi aumentare anche la competitività dei territori. Questo però non ci deve - diciamo - in qualche modo fare soffermare soltanto sul fabbisogno di infrastrutture, che pur sono necessarie, ma dobbiamo prendere in considerazione anche di come organizzarsi, di come rendere più operativo tutto il sistema anche in funzione del nuovo ruolo dell'intermodalità. L'offerta logistica in Umbria si presenta ancora carente per tutta una serie di motivi che sarebbe troppo lungo elencare e che vanno dal ritardo



accumulato nella realizzazione di una politica in tal senso alla lentezza con cui sta realizzando quello delle ferrovie, ai ritardi con cui sono stati attuati i provvedimenti legislativi in materia di trasporto, come chiaramente evidenziato nel Piano nazionale dei trasporti, per non parlare dei ritardi che l'Umbria può denunciare in materia di infrastrutture. Carenze e ritardi però che la Regione in questi anni sta cercando di colmare, programmando come dicevo prima, e lo ha illustrato ampiamente nel suo intervento ieri mattina l'assessore Mascio, numerosi interventi di miglioramento e adeguamento della rete stradale, ferroviaria e aeroportuale, cercando anche di completare la rete degli insediamenti produttivi e le basi logistiche volte a fornire e migliorare l'integrazione delle diverse modalità di trasporto.

L'integrazione dei territori e dei servizi è un obiettivo irrinunciabile per garantire agli stessi possibilità di sviluppo e competitività su un mercato sempre più globale, un obiettivo che è anche contenuto nel patto per lo sviluppo dell'Umbria e nel documento annuale di programmazione della Regione, dove la riqualificazione dell'offerta insediativi per le attività produttive è una delle azioni strategiche fondamentali al fine di innalzare la competitività dell'intero sistema economico e regionale. Ma ritengo che per la nostra Regione è fondamentale inoltre realizzare sistemi di telecomunicazione rapidi ed efficienti, tramite il completamento e il potenziamento del cablaggio della Regione attraverso l'espansione della rete a banda larga, infatti per quanto riguarda le reti di infrastruttura telematica la nostra Regione non si discosta in maniera significativa dalla situazione media delle Regioni d'Italia centrale, il dato relativo al numero di imprese con accesso a Internet e quello ad imprese con sito web, è infatti appena al di sotto della media delle Regioni dell'Italia centrale, pur essendo l'Umbria al terzo posto tra le Regione per possesso individuale di personale computer.

In questo contesto, io ritengo estremamente positivo quanto realizzato dalla Regione Umbria nella sua programmazione, quello della concertazione e dell'approccio integrato che ha portato nel 2002 alla sottoscrizione del patto per lo sviluppo, che tra le azioni prioritarie non a caso annovera strategie da adottare a favore dell'accessibilità, tra l'altro l'Umbria in questi anni, attraverso accordi di programma con il Governo centrale, quello del 2002 e quello integrativo del 2004, ha individuato un suo disegno strategico che punta al rafforzamento di un asse di trasporto plurimodale longitudinale nord – sud, trasversale est - ovest a scorrimento veloce, di connessione con le Regioni confinanti, con le autostrade del mare e con i principali porti del Tirreno e dell'Adriatico.



Diciamo che sinteticamente, perché tra l'altro sono state dette e citate molto spesso in questi giorni, dicevo queste opere si possono sinteticamente individuare nella S77 della Val di Chienti, nella 318 di Valfabbrica, nella S76 della Val d'Esino, la strada statale Flaminia da Foligno a Pontecentesimo, la direttrice Civitavecchia – Orte, Terni – Rieti, la strada delle Tre Valli umbra da Eggi ad Acquasparta, la E78 trasversale Grosseto - Fano, e il nodo di Perugia. Spero di non avere dimenticato qualcosa, ma comunque faccio riferimento a quelle che l'assessore Mascio aveva illustrato nel suo intervento. Tra l'altro ritengo di importanza strategica per lo sviluppo del nostro territorio il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie che possiamo - diciamo - tranquillamente ricordare nel raddoppio della linea Orte – Falconara, sia come punto strategico per i passeggeri e le merci da Roma ad Ancona ma soprattutto per velocizzare i flussi di traffico tra l'Umbria, Perugia, Terni e Roma. Il potenziamento della linea Foligno – Perugia – Terontola, fondamentale per l'aggancio ad Arezzo con la linea di alta velocità, e soprattutto la velocizzazione della Ferrovia Centrale Umbra e un suo ammodernamento. Si tratta di interventi che se realizzati potranno rompere l'isolamento storico di cui soffrono i nostri territori e dare così nuovo vigore al tessuto imprenditoriale locale, nonché per superare il forte gap presente nelle aree rurali rispetto alle aree urbane della Regione.

A seguito di quell'accordo del 2002 poi è stato siglato un ulteriore accordo integrativo, quello dell'11 novembre 2004, nel quale è stato inserito tra questi il progetto del corridoio di viabilità autostradale dorsale e centrale Mestre - Orte - Civitavecchia che tra l'altro è stato anche al centro di moltissimi degli interventi del dibattito odierno. Io ritengo che la E45 è un'arteria importantissima per la nostra Regione, essa tra l'altro l'attraversa per 165 chilometri e unisce oltretutto Orte a Ravenna, è l'asse stradale più importante in corso di programmazione che secondo me offre potenzialità notevoli di collegamenti con il nord e i porti commerciali, e che ad oggi nonostante le pessime condizioni in cui versa, costituisce l'arteria più trafficata dell'Umbria.

La discussione che noi abbiamo avviato in questi giorni ha evidenziato anche un altro aspetto necessario su tutta la rete stradale umbra, noi abbiamo una carenza manutenzione ordinaria e straordinaria - tra l'altro - da risolvere perché credo sia il primo passo per garantire soprattutto la sicurezza dei cittadini evitando così conseguenze che purtroppo nel nostro Paese hanno costi molto alti, sia da un punto di vista sociale che anche in termini di vite umane, basti pensare che in Italia ogni anno muoiono purtroppo 72 mila persone in incidenti stradali e 2,4 milioni negli ultimi dieci anni, è proprio la E45 una



delle strade che a causa del suo degrado necessita di immediati interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, questo credo che sia richiesto soprattutto da tutti quei soggetti che guardano con interesse alla realizzazione della Mestre – Civitavecchia, del cui tracciato andrebbe a fare parte la E45, ma credo che sia anche un dovere per ripristinare condizioni di percorribilità e sicurezza.

Io tra l'altro chiedo scusa ai colleghi se magari posso sembrare di parte, ma l'hanno fatto anche altri, oltretutto è nota la mia provenienza, io vengo da una città che in questi anni per quanto riguarda le infrastrutture ha portato avanti una sua battaglia che è la realizzazione delle Tre Valli, io colgo anche qui in maniera positiva l'intervento fatto dall'assessore Mascio dove ribadisce - diciamo - tra le priorità, quella della Tre Valli, questa è una strada che per tanti anni è stata al centro dell'attenzione ed è una strada che io, anche qui, lo voglio ricordare sia al collega Tracchegiani che al collega Zaffini, anche alla collega Ada Urbani, che non vedo in aula ma che nel loro intervento sia ieri che questa mattina in qualche modo l'hanno richiamata, questa è una strada che nel luglio – agosto 2003 aveva ottenuto tutti i pareri favorevoli, compresi quelli del VIA, ed è stata ferma per due anni al Ministero dei Trasporti, poi forse per accontentarci, per far capire diciamo agli umbri che probabilmente le cose non erano andate bene. Pochi giorni prima della scadenza della precedente legislatura questa è stata portata al CIPE ed è stata approvata senza finanziamenti, dicevo anche questo rientra in una delle opere che sono lì sospese e io ritengo che questo Governo, questa Regione devono secondo me necessariamente ma non soltanto per la Tre Valli, ma anche per tutte le altre opere per le quali i progetti sono stati realizzati e diciamo le opere sono cantierabili, avere un po' di attenzione e cercare in qualche modo di anche riparare agli errori che sono stati fatti in passato.

Io credo che troppi convegni sono stati fatti soprattutto su questa strada, troppi ministri, troppi sottosegretari sono venuti in Umbria a dirci che i soldi c'erano, credo che questa volta sarebbe meglio qualche viaggio di meno ma probabilmente qualche risorsa in più per completare gli interventi. Io arrivo brevemente e velocemente alle conclusioni, avevo detto all'inizio, sicuramente il mio era un intervento molto più breve di quello del collega Zaffini. Credo che quando parliamo di globalizzazione noi parliamo di rapidità decisionale, non è pensabile fare passare ancora molto tempo, io credo che se la nostra Regione vuole realizzare in tempi accettabili le infrastrutture, quelle indispensabili allo sviluppo economico della Regione, è necessario intanto individuare un metodo di lavoro in grado di



fare emergere le priorità e i tempi di realizzazione, al fine di operare le conseguenti scelte strategiche e quelle operative, io credo che soffermarci su opere che difficilmente potranno vedere la loro conclusione in un breve periodo, credo che non sia corretto.

Fissate le priorità è necessario poi confrontarsi con il Governo nazionale, per superare un problema spinoso, quello dell'incertezza delle risorse, lo dicevo all'inizio, noi purtroppo oggi siamo in presenza di un piano, quello del precedente Governo, ambizioso, con tante opere e senza risorse, credo che sia opportuno, in questi giorni il Governo nazionale sta facendo una ricognizione sui conti pubblici, sulla finanza locale, credo... certamente credo che sia a questo punto importante e necessario fatto questo, fare un confronto serio con le istituzioni. Io credo che sia gli orientamenti della programmazione economica regionale che gli indirizzi comunitari in materia di coesione economica e sociale convergono nell'indicare la necessità di concentrare le risorse finanziarie disponibili su un numero limitato di obiettivi considerati a priorità strategica. Solo procedendo in questo modo, credo sia possibile consolidare il sistema dell'Umbria, rendendo la nostra Regione più forte, più moderna, più competitiva, coesa e in grado di affrontare i repentini cambiamenti internazionali e capace di stare anche al passo con i tempi e soprattutto in qualche modo di essere in sintonia con le Regioni che sono intorno a noi. Grazie.

ASSUME LA PRESIDENZA IL VICE PRESIDENTE ENRICO MELASECCHIE GERMINI

PRESIDENTE. Grazie consigliere, la parola al consigliere Vinti.

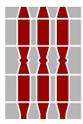
VINTI. Grazie Presidente. Vorrei ringraziare l'assessore Mascio per la sua profonda, larga, lunga relazione precisa, a tratti puntigliosa, che ha offerto al Consiglio degli importanti spunti di riflessione per lo sviluppo della nostra Regione e che in buona parte consideriamo condivisibile, ma dove ancora restano punti di perplessità, e a tratti non secondari anche di alcuni dissensi. La nostra sensazione, lo dico con grande franchezza, è che questa noi la riteniamo una discussione vecchia, con caratteristiche novecentesche addirittura, non solo perché di alcuni progetti noi ne stiamo discutendo a tutti i livelli da almeno 40 anni, ma perché siamo inchiodati a discutere di una infrastrutturazione di base, pesante e pervasiva per il territorio, quasi che fossero le caratteristiche di una costruzione, di un progetto, si sarebbe detto una volta di un Paese in via di sviluppo, io credo che invece avremmo dovuto discutere, ma spero che ce ne sarà occasione così anche come



annunciato dalla relazione dell'Assessore, in una programmazione di una infrastrutturazione innovativa, e penso quando parlo di queste cose alle discussioni che attraversano le grandi città, i punti avanzati dello sviluppo europeo, sinceramente non penso che Barcellona discuta di autostrade, non penso che Berlino discuta di questo genere di infrastrutturazione o le grandi città francesi, o Marsiglia, appunto... appunto *(intervento fuori microfono del consigliere Zaffini)*.

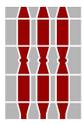
Allora su questo vedo che c'è un tratto di arretratezza nella nostra discussione, io penso che sarebbe stato appunto giusto discutere di mobilità alternativa, di informatizzazione del territorio, di cablaggio delle città, di autostrade informatiche, del potenziamento delle reti idriche e via discorrendo. Invece siamo quasi inchiodati a discutere di una tipologia di sviluppo economico e sociale che ha molto di sviluppismo a tutti i costi, che quasi esclude, non allude, ignora anche i nuovi paradigmi che si sono andati definendo nei luoghi alti del confronto e del dibattito a livello nazionale e a livello internazionale, come se noi fossimo altrove, esclusi dai punti avanzati. Non vorrei soffermarmi però su delle questioni che sposterebbero diciamo l'asse del ragionamento, perché per molti versi alcuni elementi interessanti, e lo ripeto per me stesso, per il gruppo che rappresento, ma anche ai consiglieri e ai colleghi dell'Unione, che noi non possiamo eludere uno dei passaggi importanti, che è stato il programma dell'Unione, con il quale si sono disputate le elezioni politiche appena terminate. E in particolare, il paragrafo, una politica dei trasporti sostenibile, lo ripeto per me, lo ripeto per il Consiglio regionale, e per i colleghi dell'Unione, perché io penso che noi dobbiamo avere delle coerenze, sull'articolazione di un'idea, di una politica e di una linea. Uno dei gravi limiti dello sviluppo italiano è costituito dalla debolezza delle infrastrutture viarie e dalla logistica, i cittadini e le imprese italiane si confrontano con una rete infrastrutturale satura, inadeguata e pesantemente sbilanciata a favore del trasporto su gomma, con servizi insufficienti a soddisfare le esigenze di mobilità delle persone e delle merci.

Questo scenario sta producendo effetti drammatici, come un drammatico numero di morti per incidenti stradali e gravi disfunzioni sotto vari profili, costi del trasporto, impatto ambientale, consumi energetici ed emissione di gas terra, sicurezza e vivibilità delle aree urbane e metropolitane, dove si sviluppa quasi il 70% degli spostamenti di tutto il territorio nazionale. Con il governo di centrodestra la situazione è ulteriormente peggiorata, il trasporto pubblico è stato indebolito e la Legge Obiettivo per la realizzazione delle grandi opere sulle quali si sono incentrate le risorse pubbliche si è rilevata un fallimento. Si è



inoltre abbandonata ogni corretta forma di programmazione delle opere coerente con il piano generale dei trasporti e logistica, e in relazione con gli Enti Locali, perciò l'Unione si impegna a individuare sulla base delle risorse finanziarie disponibili gli interventi infrastrutturali da realizzare prioritariamente in coerenza con il piano generale dei trasporti, con il coinvolgimento attivo degli enti territoriali.

L'individuazione delle priorità infrastrutturali deve a sua volta avvenire alla luce delle risultanze della valutazione ambientale e strategica, dell'esame del rapporto costi - benefici di ogni intervento e della sua coerenza con gli obiettivi generali e il sistema da perseguire a partire dal riequilibrio modale, a tal fine proponiamo di modificare profondamente la Legge Obiettivo eccetera. Le priorità: con riferimento alle infrastrutture dei trasporti, ferma restando la necessità di migliorare la qualità, l'efficienza e la sicurezza delle infrastrutture esistenti, indichiamo alcune priorità: la prima sono i porti e le autostrade del mare; secondo l'aggancio alle grandi reti europee, con due sottotitoli, valorizzazione del coinvolgimento dei cittadini e delle istituzioni dei territori interessati dagli interventi di infrastrutturazione in sede di valutazione delle compatibilità ambientali, delle opere, dell'impatto socio - economico delle popolazioni; l'altro punto: avvantaggiare la ferrovia nella ripartizione modale... il terzo punto sono le reti metropolitane. Questo per indicare che, per quanto riguarda la maggioranza di questo Consiglio regionale, si muove dentro, entro una scelta di priorità già definita, che è innanzitutto la necessità della messa in sicurezza, e del non ulteriormente avvantaggiamento della mobilità su gomma. Ovviamente, in base a queste priorità politiche, abbiamo perciò... abbiamo due problemi, così come dice il programma dell'Unione, in base alle disponibilità economiche, e in effetti noi siamo dentro questa discussione. A me non solo appare, purtroppo, per quella che è, novecentesca, ma appare anche leggermente surreale, perché il dato è certo... e qui ho visto anche i colleghi della destra che hanno cambiato molto i toni rispetto a qualche mese fa, in cui ci annunciavano fiumi di denaro che partiva da Roma, che tracimava e che arrivavano in Umbria; oggi facciamo i conti...: forse... forse, in base alle esigenze definite, sul piano di infrastrutturazione concordato con il Governo, che abbisognerebbe di 5 mila e 700 milioni di euro, forse abbiamo una disponibilità di 1.700 milioni. Allora, è evidente che ci troviamo di fronte, non a un libro dei sogni, ma al fatto... a promesse mancate, anche entrando in questa logica; siamo di fronte a una carenza gravissima di risorse disponibili per definire la potenzialità del nostro programma, così come è stato illustrato dall'Assessore Mascio.

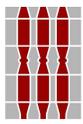


La seconda, che direi che è un dato cronico, e non a caso il Consiglio regionale è chiamato anche alla conoscenza approfondita di alcune questioni solo oggi... direi che molte delle questioni in termini politici andrebbero affrontate con la valorizzazione del coinvolgimento dei cittadini e delle popolazioni interessate, che non è il vezzo di qualche poetico rivoluzionario: è esattamente quello che è scritto nel programma dell'Unione. E quando dico questo io penso e ritengo che noi non possiamo non tenere conto, almeno per quanto ci riguarda, delle prese di posizione che l'articolazione municipale, la burocrazia municipale ha definito; e l'ha definita tanto bene che, coloro che sono stati promotori di certe prese di posizione a Città di Castello, l'altro ieri hanno vinto le elezioni. Infatti una delibera del Consiglio comunale di Città di Castello, che è del 28 novembre del 2005, approvata con 22 voti a favore... la rileggo anche questa, per me e per il Consiglio regionale, e in particolare per i colleghi dell'Unione, premesso che la... Città di Castello, non c'è dubbio... "La superstrada E45, progettata e costruita oltre 30 anni fa..."; anche se non risulta che gli altri 14... altri 14, perché forse è maliziosa la sua osservazione, Assessore, in riferimento al Comune di Perugia, dove ci sono state molte discussioni, non si sono espressi, perciò ancora ci sarebbe una possibilità di espressione ampia, ampia. "La superstrada E45, progettata e costruita più di 30 anni fa, non ha mai avuto la valutazione di impatto ambientale." Questa è tutta la premessa che tale progetto di trasformazione autostradale è stato elaborato e progettato da chi sappiamo... "per un costo stimato - eccetera, eccetera - da cui si evince che la necessità di tale progetto non è scaturita in ambito regionale, ma rappresenta l'opportunità per il gruppo industriale - eccetera, eccetera - di ottenere circa il 50% del finanziamento del costo dell'intera opera.". Penso che in questo sistema chi fa impresa può benissimo ricercare il profitto. "...Il territorio umbro... Considerato che il territorio umbro si configura come un'area di grande pregio ambientale e paesaggistico, riconosciuto a livello... che punta per il futuro sullo sviluppo sostenibile, sulla agricoltura di qualità, sulla valorizzazione dei prodotti locali, sulla tutela del patrimonio naturale paesaggistico e sul turismo sostenibile, nell'ottica di una politica dei trasporti sostenibile, l'adeguamento della E45, relativamente ad alcuni interventi di messa in sicurezza riguardo il fondo stradale, aree di sosta, recinzione per l'eliminazione dell'ingresso di animali all'interno della carreggiata, installazione di barriere fonoassorbenti per combattere l'inquinamento acustico, è la soluzione più appropriata perché assicura la mobilità dei residenti, senza un nuovo corridoio autostradale, che aprire un insostenibile traffico su gomma di passeggeri e merci. Per servire la domanda di



trasporto merci nord e sud è necessario sostenere e promuovere lo sviluppo del cabotaggio costiere e del trasporto ferroviario con lo sfondamento a norma verso Cesena - Venezia e il ripristino del collegamento con Arezzo, che costituiscono una valida e concreta alternativa al corridoio autostradale E45.

A fronte della totale mancanza di vantaggi per la collettività, soprattutto per la Regione Umbria, vi sono evidenti danni o sicuri i problemi quali l'ulteriore consumo e distruzione di territorio e paesaggio, altro cemento e nuove cave, oltre a lavori di adeguamento per più di 15 anni, il piano regionale dei trasporti 2004 – 2013 della Regione Umbria, prevede come priorità di intervento, nel settore delle infrastrutture, lo sfondamento a nord della FCU, collegando Arezzo in un asse ferroviario che in prospettiva prosegua verso Rimini o Cesena, e per questo la provincia di Arezzo ha redatto un progetto di fattibilità, recepito all'interno dei piani urbanistici di Arezzo e Sansepolcro – eccetera, eccetera - tenuto altresì conto che recenti studi dell'ANAS prevedono che, con la nuova autostrada, il traffico del tratto da Orte a Collestrada passerà dagli attuali 22 mila veicoli, ai quasi 39 mila veicoli al giorno, mentre da Collestrada a Ravenna si passerà dagli attuali 13 mila a 23 mila, traffico al quale si aggiungerà quello della Perugia – Ancona e quella della E78 Fano – Grosseto, l'ipotesi autostradale prevede una sezione stradale complessiva di 25 metri, non compatibile con le caratteristiche del territorio per le difficoltà costruttive date dalla presenza di centri abitati e aree produttive in prossimità della infrastruttura...”, eccetera, eccetera... che cosa chiede, tutto questo premesso, e tutto questo concordato? Giustamente, dice, per sintetizzare... ovviamente questi sono atti ufficiali...: l'apertura di un tavolo Regioni – Governo, che riveda il progetto.”. A me sembra che la posizione del Consiglio comunale di Città di Castello sia quanto di più di buon senso ci possa essere oggi sul tavolo del dibattito che è in corso. Ecco, io credo che questa discussione che, ripeto, è incoerente rispetto al piano nazionale dei trasporti, che per quanto riguarda questa maggioranza è incoerente rispetto agli obiettivi politici nazionali che ci siamo posti, e qui ne possiamo discutere, ma non c'è in economia nessun dato che dice che le infrastrutture garantiscono lo sviluppo, da nessuna parte. Vogliamo parlare di cattedrali nel deserto, dal sud al nord del mondo, o in questo paese? Da nessuna parte c'è. Non c'è da nessuna parte. Un modello di infrastrutturazione di questo tipo non esiste. Perciò, da un lato, giustamente le parti più dinamiche della Regione non sono attraversate, come tutta la Regione, d'altra parte, da grandi infrastrutture; anzi paradossalmente alcune parti meridionali della Regione con più infrastrutture hanno un tasso di sviluppo inferiore a



quelle che invece non ce l'hanno, e un tipo di viabilità di questo genere, anche qui... cioè, perché la ricerca della coerenza tra quello che si dice... gli assiomi che si enunciano e la loro realizzazione concreta, io penso che dev'essere una ricerca costante da parte nostra. Sulle vicende della accessibilità alla Regione, del turismo... se il nostro non è un turismo modello Rimini, ma è invece un turismo che ha un'altra idea dell'utilizzo del tempo... per esempio non ha l'ansia dell'arrivare: non ce l'ha.

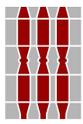
Anzi, la scoperta del paesaggio dell'Umbria è un pezzo del soggiorno: basterebbe che qualcuno di noi si è goduto la campagna toscana o quella francese... non sulle strade battute. E quel tipo di turismo è quello che a noi interessa, non quello che... e che è incompatibile evidentemente con una viabilità che non regge. Ma è vero, ci può essere un punto politico ulteriore, che è appunto quello che sento, da parte dei colleghi della destra, di rivendicare questo genere di accordo che è stato fatto; però, attenzione, non ci fidiamo troppo della destra, non ci fidiamo troppo, perché i numeri sono quelli, i numeri sono quelli. Il 9 giugno è uscito un rapporto dell'Union Camere, che è notorio non è un'articolazione internazionale comunista, da cui si ricava lo stato reali degli investimenti sulle grandi opere che il Governo Berlusconi ha sbandierato a lungo in questi ultimi anni. In particolare, con riferimento alla cosiddetta "Legge Obiettivo", varata proprio allo scopo di accelerare lo Stato dell'attuazione delle infrastrutture considerate strategiche per il futuro del Paese, anche a costo evidentemente di bypassare le comunità locali in tema particolare della valutazione di impatto ambientale, nel periodo considerato che va dal 2001 al 2004, a fronte di un piano di interventi per un investimento complessivo sulla carta di ben 267 mila e rotti milioni di euro, le opere che sono state ultimate ammontano a solo 23 milioni di euro: un nonnulla equivalente allo 0,01 del totale. Tanto più considerato che la gran parte di queste opere, per una spesa totale di 170 mila milioni di euro, figura ancora allo stato della progettazione, che per oltre la metà delle quali è allo stato preliminare, e per circa un terzo è addirittura ferma allo studio di fattibilità... detto in altri termini: appena il 5,77% di queste opere, per una spesa di 15 mila milioni di euro circa, beneficia di una progettazione definitiva; ed una percentuale ancora più insignificante, pari allo 0,82% del totale, per circa di 2 mila milioni di euro di spesa, gode invece di una progettazione esecutiva; ciò che resta, circa 89 mila miliardi di investimenti corrispondenti al 33% del totale, riguarda opere affidate, o in corso di affidamento, sempre che si rendano effettivamente disponibili le relative risorse finanziarie. Non sto qui ad annoiarvi e a dire che il 34% di questi investimenti è stato immesso direttamente dai Comuni, il 14%



dalle Regioni, il 2% dalle ASL... e cioè per dire che, attenzione... che le risorse mancanti alla progettazione complessiva, anche alla luce dello stato delle finanze pubbliche, temo che restano dei sogni, delle possibilità che non si realizzeranno. E allora, anche su questo, credo che occorrerà parlare di cose concrete, di possibilità concrete, di definizione di priorità, che evidentemente non possono essere tutte, ma che evidentemente, a fronte delle risorse disponibili, dobbiamo necessariamente definire.

Io non potrei fare di meglio di quanto ha fatto ieri il collega Lupini nel definire le nostre priorità, gli obiettivi necessari ed imprescindibili alla luce delle risorse disponibili, però alcune precisazioni di cose che sono venute fuori dal dibattito le vorrei dire, e in particolare mi ha sorpreso molto il collega Lignani Marchesani quando, adducendo le perplessità di Rifondazione Comunista di Foligno sulla Foligno - Civitanova Marche, adduceva una cosa simpatica: che Rifondazione sarebbe contraria alle quattro corsie, perché nelle quattro corsie circolano più idee. Adesso Lignani Marchesani capisco che è molto turbato e scioccato dai non recenti e brillanti risultati elettorali, però a spararla così grossa mi sembra veramente eccessiva. Consigliere, più attenzione anche a spiarle! Invece, una quattro corsie, e l'effetto sull'ambiente delle quattro corsie, penso che sia un dato grave di particolare attenzione, e non si tratta tanto di creatività finanziaria come la chiama Zaffini, ma si chiama invece di spianare le competenze dei Comuni, e in particolare sul versante marchigiano, per il tracciato della strada; di espropriare le competenze dei Comuni sui piani regolatori per la cattura di valore, che è un vero ladrocinio nei confronti dei Comuni, tant'è che c'è una vera e propria opposizione nel versante marchigiano. Ma vorrei ricordare anche quello che ha detto il preside del politecnico delle Marche agli industriali marchigiani, mentre si discuteva di quadrilatero, e ha posto una domanda retorica. La domanda è: lo sapete quanto costa un chilometro della Quadrilatero? Ovviamente, essendo industriali, sanno benissimo che genere di costi; ma l'ha rivoltata in altra maniera: costa esattamente lo stipendio di un ricercatore universitario per 300 anni. All'impresa, all'industria, a chi vuol fare innovazione, conviene più un chilometro della Quadrilatero o dieci ricercatori per 30 anni? Questa è la domanda che ci dobbiamo porre, a questo anno 2006, dello sviluppo economico e sociale di questo Paese. L'innovazione, lo sviluppo passa con più strade o con più ricerca? Questo io penso che sia il punto vero su cui noi dobbiamo confrontarci.

Ma allora, su questo, e concludo dicendo, perché di tutte le cose che si potrebbero fare, c'è una frazione in questa Regione che sembra dimenticata da Dio e dagli uomini, che è



San Liberato di Narni... si chiama San Liberato, che è prigioniera delle strade e che nonostante le nostre sollecitazioni, Assessore, pensiamo che non possa essere circondata dai raccordi, mille anime umbre, e isolata da Terni e da Narni, e l'unica viabilità che hanno è il raccordo autostradale.

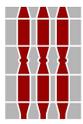
Io penso che dovremmo fare uno sforzo su questo, che non possa essere retorico, queste sono le cose appunto da paese in via di sviluppo che vanno sanate, da un lato mi permetto... *(intervento fuori microfono del Presidente Lorenzetti)* signora Presidente, ho ascoltato attentamente, ma non rientra nelle priorità, non è vero, adesso mi dimostrerà che non è vero, signora Presidente. Comunque, tant'è la Giunta poteva rispondere a un'interrogazione che Rifondazione Comunista ha fatto l'11 gennaio 2006, se era vero, per la correttezza con il Consiglio regionale, e non sarei stato costretto a ripeterlo qui, se è vero o non è vero.

E l'altra cosa, anche qui voglio dire, in questo Paese muoiono per incidenti stradali 6 mila persone l'anno, e circa sono 20 mila gli invalidi permanenti, c'è un problema grave come in nessun altro Paese, come in nessun altro Paese dell'Europa, in Italia sulla sicurezza stradale. La maggior parte degli incidenti avviene in ambito urbano, nella nostra Regione c'è una situazione, che ringrazio il Presidente per tutto quello che ha fatto, ma che gli impegni che ha assunto la Regione nei confronti dell'ANAS andranno portati a termine che appunto, e mi riferisco alla statale 219, il tratto Mocaiana – Gubbio, e sono qui per riconoscere l'impegno della Giunta regionale ma altresì perché il tutto avvenga rapidamente, rispetto alle esigenze di quella popolazione. Perciò nell'essere d'accordo sostanzialmente sulle grandi scelte, a questo punto proposte dall'Assessore Mascio, rispetto al punto e rifacendomi alle priorità indicate dal consigliere Lupini, noi pensiamo che per la E45 ci sia l'urgenza del suo ripristino funzionale, e cioè che sia una strada che ci si può camminare innanzitutto, perché ad oggi non si può camminare, mancava la battuta di Zaffini, però è arrivata puntuale come la nevicata a gennaio.

PRESIDENTE. Collega Zaffini, grazie.

VINTI. Ovviamente la messa in sicurezza, e la nostra richiesta... *(Intervento fuori microfono del consigliere Zaffini).*

PRESIDENTE. Per cortesia, rimaniamo nell'ambito della correttezza del dibattito.



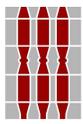
VINTI. E concludo che la nostra richiesta che rivolgiamo alla Giunta regionale, al Consiglio regionale è quella di riaprire un tavolo con il Governo e le Regioni interessate per ridiscutere il progetto che trasforma la E45 in autostrada e verificare se ci sono delle reali possibili e concrete alternative, grazie per l'attenzione.

ASSUME LA PRESIDENZA IL PRESIDENTE MAURO TIPPOLOTTI

PRESIDENTE. Grazie consigliere, la parola alla consigliere Modena, prego.

MODENA. Ieri noi abbiamo ascoltato un assessore Mascio che aveva l'aria di quello che va a fare la prima comunione, non so se l'avete visto, vestito tutto di blu, profilo molto basso con un elenco preciso, però evitando tutta una serie di strappi o di trappole che però nel corso del dibattito io credo, Assessore, lei ha inevitabilmente trovato sul suo cammino, nonostante la difesa fatta con troppo anticipo forse dal suo capogruppo. Allora, veniamo ad alcuni punti politici perché credo che il Consiglio regionale e i colleghi della minoranza, del centrodestra hanno messo in evidenza tutta una fila di questioni, il centrodestra ha chiesto a questo Consiglio regionale che è stato chiesto non da alcuni gruppi, come lei ha detto Assessore Mascio, io vorrei anche riprendere alcune cose dal suo intervento perché penso che sia poi l'oggetto di base della discussione, è stato chiesto da noi, ed è stato chiesto da noi in tempi non sospetti, cioè indipendentemente dal fatto che ci potevano essere tutta una fila di tornate elettorali, perché noi abbiamo capito fin dall'inizio che sulla questione delle infrastrutture la maggioranza di questa Regione è bifronte e l'abbiamo capito non da questa legislatura ma dall'altra legislatura, da quando si aprirono tutte le polemiche arcinote e che hanno così insomma tenuto banco nella città di Perugia quando si discuteva, e ancora si continua a discutere, di tutte le vicende relative ad esempio al nodo.

Allora noi abbiamo una maggioranza bifronte perché è una maggioranza che alla fine contiene in se stessa tutta una serie di elementi in base ai quali poi non si capisce che cosa in realtà si voglia fare a fronte di accordi e di punti fermi che sono stati comunque firmati. Allora, brevemente, noi abbiamo degli atti che sono stati fatti uno nel 2002 e l'integrativo mi pare, nel 2004, questo Consiglio regionale ha discusso sulla base dell'intesa che fu firmata DAP dopo DAP, anno dopo anno, tutto quello che era lo stato di



avanzamento degli impegni assunti tra la Regione e il Governo Berlusconi quando fu firmata la intesa generale quadro, ed è stata la prima volta perché quando fu firmata l'intesa istituzionale di programma del 1999, dove per la prima volta si è posto il problema del gap infrastrutturale dell'Umbria non c'era un quadro netto e preciso così come è stato fatto quando è stata fatta la scelta del Governo Berlusconi, perché l'impostazione politica e ideologica dell'intesa del '99 che derivava dal patto di Natale rispetto all'intesa che è stata fatta sulla base della Legge Obiettivo del 2002 era una impostazione completamente diversa, perché l'impostazione del centrodestra è, e su questo io non credo che sia una discussione del '900, l'impostazione di chi ritiene che colmando il gap infrastrutturale si fa ripartire lo sviluppo.

E noi crediamo che nel '99 con quel quadro che venne fatto, nonostante quello che l'Assessore Mascio ha detto nella sua relazione, dove ha sottolineato che c'è una programmazione regionale ma non sono bastate le risorse, punto su cui vorrei ritornare, secondo noi la vera svolta per quanto riguarda il quadro delle infrastrutture dell'Umbria c'è stata perché si è posto questo tipo di problema con il dibattito sulla Legge Obiettivo, che sarà imperfetta quanto volete ma che faceva parte di un disegno politico e strategico che noi crediamo debba essere confermato, anche perché di questo abbiamo parlato per anni, e di questo si è discusso anche nell'ultimo DAP, che nella parte in cui si parla delle infrastrutture e dei trasporti non è che vola in alto per grandi cose, ma ribadisce né più e né meno lo stato di avanzamento della intesa quadro del 2002, questo è il punto di base. Su questo che cosa ha fatto questa maggioranza secondo noi nel corso degli ultimi anni, ha fatto due cose, da una parte ha rivendicato in continuazione nei confronti del Governo nazionale una indisponibilità di risorse, io voglio sapere, vorrei sapere quale governo di centrosinistra nel giro di quattro anni ha dato e consegnato sulla base di un accordo il 30% delle risorse? Perché dire che è stato dato il 30% delle risorse, come ha detto Mascio nella sua relazione, secondo me significa che è un programma di fondo e una impostazione di fondo è stata pur nelle contingenze rispettata e dev'essere continuata a rispettare, nel quadro complessivo di quelli che sono gli impegni.

Quindi noi da una parte abbiamo assistito a una rivendicazione continua, e per questo noi oggi ci chiediamo, ci chiediamo se questa sarà una rivendicazione che continuerà nei confronti di un Governo nazionale che ancora non si è capito se intenderà confermare quegli impegni o meno, io qui apro e chiudo una parentesi, ma se nel passato quando eravamo al governo noi, un Miroballo, cioè il segretario della Lega, vi faccio un esempio e



mi scuso se lo paragono a Laganà, si fosse permesso di mettere in dubbio una questione come quella del nodo di Perugia ma qui sarete insorti tutti quanti, non solo il Sindaco di Perugia, il quale ha preso un accidente e ha ritenuto di fare un paio di osservazioni sulla stampa con riferimento a questo tipo di questione. Allora noi saremo molto attenti perché avendo passato cinque anni a rincorrere le pagine dei giornali dove un microritardo diventava un argomento di cui si parlava per settimane, noi su questo, ve lo diciamo con molta franchezza, manterremo un atteggiamento rigido, cioè prevediamo lo stesso rigore, indipendentemente dal tipo di governo che rappresenta il Paese in questo momento.

Poi c'è un'altra questione che riguarda sempre questa maggioranza di centrosinistra, perché qui non è tanto il fare il partito di Governo, qui c'è un problema interno, insomma noi siamo stati per anni con il problema di questi benedetti comitati del nodo di Perugia. Allora io vi chiedo, alla fine di questo dibattito, i comitati del nodo di Perugia che hanno fatto tutto quello che a noi è noto, le posizioni che sono state assunte nel corso dei mesi, ma erano comitati seri o erano un problema legato a beghe interne di questa maggioranza, perché diciamoci la verità, io credo che tutti i comitati che sono sorti per il 70% sono sorti strumentalmente, e sono sorti per dimostrare che la Presidenza della Giunta regionale, espressione di un'area chiara di questa Regione, cioè di Foligno, non è intenzionata a mandare avanti il nodo di Perugia, e su questo noi siamo stati per mesi a discutere, e io sono curiosa di capire quanta gente di quei comitati era realmente preoccupata delle questioni ambientali e quante cose invece sono nate in beghe interne che hanno comportato ulteriori ritardi.

Perché se c'è una cosa su cui io credo invece questo Consiglio regionale debba fare chiarezza, a proposito di questioni territoriali, e ve lo dico non da perugina, ve lo dico perché ho ascoltato le categorie, è la questione dell'aeroporto, cioè io credo che oggi forse noi potremmo, dopo un giorno e mezzo di dibattito, capire, visto che tutti ci dicono che va fatto l'aeroporto subito di Sant'Egidio, visto che tutti ci dicono che dobbiamo essere concorrenziali con Pisa e con Firenze, se a questo disegno, se a questo disegno corrisponde una scelta strategica giusta e il finanziamento previsto per la superficie di Foligno, e siccome se ne parla in tutta la Regione di questo io credo che su questo oggi noi sapendo bene, guardate che io ho letto i documenti con le intese, so bene che c'è l'intesa che prevede un certo finanziamento per Perugia, per Sant'Egidio e l'altro che riguarda Foligno, so bene che è stato fatto un accordo con l'ENAC eccetera, però vi dico che secondo me oggi su questa questione noi dobbiamo mettere un punto, perché tutti ci



chiedono che questa benedetta Regione al di là delle strade abbia un aeroporto, forse è l'unica cosa su cui pure Dottorini è d'accordo, perché l'ha detto e noi su questo almeno qui, visto che ne parliamo sempre, anche alle cene, potremmo mettere comunque sia un punto fermo.

Un'altra questione che va detta, che non so come mai..., che va detta, ci si scandalizza delle posizioni all'interno della maggioranza, qualcuno ha detto a Dottorini o può dire a Vinti: insomma, che ci fate? Il problema non è secondo noi di Dottorini o di Vinti in ordine al fatto che coerentemente magari se ne dovrebbero anche uscire dalla maggioranza, il problema è di chi pensa agli accordi fatti in modo tale che poi sulle questioni fondamentali non riesce a tenere una barra dritta, perché io non so oggi con questo magma che ho descritto sommariamente per non essere troppo lunga a fine giornata, se si riesca poi effettivamente a tenere insieme queste diverse sensibilità, che mi paiono incomponibili come sono state incomponibili in tantissime circostanze. Ora, Mascio ha detto un'altra cosa, e vado a trattare rapidamente un altro argomento, su cui credo invece questo Consiglio regionale si dovrebbe interrogare, cioè che sono 24 mesi che non ci sono le risorse - se ho letto male, ho capito male, mi corregga - per fare la manutenzione delle strade; allora, io dico, se noi abbiamo anche una situazione infrastrutturale meravigliosa, e poi la teniamo come si tiene quel pezzo che io non faccio più con la macchina, che è quello della E45, quella che porta a Cesena, signori, su questo diventa un altro argomento centrale, ed è una questione sulla quale noi un ragionamento sulle risorse lo dobbiamo fare.

Allora vi dico, Zaffini dice no, Zaffini ha detto: "chiudiamo L'FCU". Sì, allora chiudiamo le cose che non ci servono, alla fine L'FCU in questo contesto effettivamente va mandato avanti? Ci serve? Possiamo reperire delle risorse diversamente? Ma l'ha fatto un ragionamento, se io in 24 mesi le strade non le riesco a mantenere, se abbiamo dovuto fare la battaglia che tutti si ricorderanno per la Flaminia perché non si riusciva a mantenerla in quello che è il suo complesso.

La questione della E45: allora io ho ascoltato il collega Vinti, ho ascoltato il collega Dottorini, allora io vorrei sapere però dove stanno questi, perché quando è stato fatto l'atto integrativo che riguardava, tra il Ministero delle infrastrutture le Regioni, in quell'atto le cose sono state dette in termini chiari, le questioni che sollevano, il rapporto con gli Enti locali, le questioni che riguardano il pedaggio, non se n'è parlato, c'è anche questa, come tutela dei residenti, i problemi che attengono le modalità con cui ovviamente va realizzata



questa E45, sono specificate, fanno parte di un accordo che non è che ha firmato la fata turchina, questo è un accordo che è stato firmato da Regioni e da una Presidente che interpreta una maggioranza.

Allora questa gente, allora è necessario chiarirsi perché su questa questione, anche su questa questione, come linea, noi possiamo dibattere, discutere, ci vorranno vent'anni a farlo, sappiamo benissimo com'è complessa la situazione delle strade, ma alla società regionale dobbiamo dare un input chiaro su quello che vogliono le forze politiche, e se le forze politiche ritengono che lo sviluppo dell'Umbria passa anche per le infrastrutture, o solo o anche, io su questo sono disponibile a discutere, su alcune questioni noi dei punti fermi li dobbiamo mettere, e allora dobbiamo dire chiaro e tondo che non si può vedere un Presidente di Regione espressione di una maggioranza che firma un accordo e poi leggere tutto il giorno sui giornali il contrario. Perché allora vi dovete chiarire tra di voi, oppure non fate maggioranza, che mi pare una cosa complessivamente più chiara e più seria, perché stiamo discutendo non di questioni che sono campate per aria, ma di questioni che sono fondamentali per lo sviluppo di questa Regione, ed è giusto che chi poi va a votare le forze politiche sappia se queste hanno il coraggio di portare fino in fondo quelli che sono i loro intenti o programmi, ma che oggi ci si viene a dire che il programma dell'Unione a livello nazionale è un'altra cosa rispetto agli accordi che avete firmato qui: lo capite che è una cosa che non sta né in cielo né in terra?, e non possiamo pensare di avere quel balletto, a cui abbiamo già assistito attraverso il giochetto dei comitati di quella o di quell'altra strada, su cose così rilevanti, perché le liti alla fine contano. Perché se la E78 non è ancora partita, anzi, non è che non è partita, anche qui, per volere del Mago Merlino, ma perché per mesi hanno litigato le Amministrazioni sui progetti; e allora anche su questo la linea dev'essere una linea chiara; e noi, che possiamo svolgere un ruolo come minoranza, su questo vi staremo dietro, passo, passo, perché dopo cinque anni in cui non si è fatto altro che chiedere a Roma, e criticare quello che faceva Roma, perché il colore politico era un altro, noi oggi chiediamo conto a questa maggioranza omogenea se ha il coraggio e la determinazione per far uscire l'Italia, ma l'Umbria da questo gap infrastrutturale. Che facciamo? Rifacciamo le intese, come quella del '99? Non è più possibile perché sono stati fatti dei percorsi, e soprattutto perché sono stati dati dei momenti di fiducia, a quelli che sono anche investitori privati, perché questo era l'altro obiettivo che aveva in testa, nel bene o nel male, il Governo di centrodestra.

Allora noi su questo, chiederemo, ma non a Mascio, perché è lui... o alla Giunta e basta,



una coerenza: noi la vogliamo avere dall'intero centrosinistra, perché dei giochi delle tre carte, su questioni così rilevanti, noi non siamo più disponibili a subirli, come li abbiamo subiti per quella vicenda ignobile che ha riguardato il nodo di Perugia e che ho ricordato in precedenza. Quindi noi su questo, per quello che ci compete, e che anche per il rispetto che vorremmo avere nei confronti dei cittadini e degli elettori, che credono non tanto nella nostra parte politica, ma nello sviluppo di questa Regione, svolgeremo un compito e un ruolo attento e soprattutto senza sconti. Grazie.

ASSUME LA PRESIDENZA IL VICE PRESIDENTE MARA GILIONI

PRESIDENTE. Grazie consigliere Modena. La parola al consigliere Girolamini.

GIROLAMINI. Dopo l'accalorato intervento di Fiammetta Modena, cercherò di parlare piano per far riposare un po' le nostre orecchie, ma veramente mi pare che abbia cercato di fare le pulci a questa maggioranza, ma poi alcune vicende vere del Governo nazionale mi pare che non le abbia proprio volute toccare, quindi io ci ritornerò un attimino dopo. Intanto voglio ringraziare l'assessore Mascio per le informazioni, per il quadro che ci ha fatto, è ovviamente faticoso anche per lui esporre vista la platea, che non è proprio una platea molto silenziosa, come comincio subito a vedere, con l'Assessore Rosi in primis... Il dibattito, dicevo, è molto interessante perché cerca di fare il punto su un settore, qual è quello delle infrastrutture, che è fondamentale per lo sviluppo di qualunque comunità: è fondamentale e viene ripetuto anche nelle note dell'Assessore, per vincere il cosiddetto "isolamento dell'Umbria". Sul concetto "isolamento" però penso che noi dovremmo cercare di declinarlo bene, e sarebbe anche da approfondire, perché l'interesse riguarda un complesso molto più ampio di fattori indispensabili per la competitività dell'economia umbra, ma questa non è certo la sede per poter fare questo ragionamento..., speriamo che ci siano altre occasioni invece per poterlo fare.

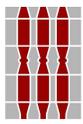
Dico anche che noi siamo in presenza di un nuovo Governo, del Governo Prodi, di un Governo che nelle dichiarazioni programmatiche ha puntualizzato gli obiettivi e le novità, di un Governo che si trova, e da questo non possiamo prescindere... si trova a fare i conti per poter realisticamente portare avanti politiche di sviluppo e politiche di risanamento: questo è il quadro da cui ci si muove, in cui ci si muove e che non è ancora peraltro un quadro estremamente chiaro. Io ritengo che nei tempi maturi, quando avremo ancora



qualche settimana, sarà opportuno... io lo propongo come forza politica, come indicazione, anche come sollecitazione all'esecutivo ed alla Presidente: sarà utile confrontarsi con il nuovo interlocutore per costruire una sorta di patto di legislatura, chiamiamolo così, sulle priorità sulla nostra regione, priorità che sono sul terreno delle politiche industriali, della ricerca di valorizzazione, i centri di ricerca, delle università, delle innovazioni, del lavoro, energetiche, beni culturali...: insomma tutto un quadro, che ovviamente è il quadro dell'Umbria di oggi e dell'Umbria di domani e che si ripositiona con il nuovo interlocutore del nuovo programma e alla luce anche delle compatibilità finanziarie. Ovviamente, posizioni che debbono essere costruite con tutti i protagonisti regionali e che collocano, rilanciano di nuovo l'Umbria in un ambito nazionale rinnovato dentro il sistema Italia.

Ma voglio aprire una piccola parentesi proprio per tornare all'oggetto del dibattito. Vedete, se c'è stata una vera svolta nel campo delle infrastrutture per l'Umbria, io voglio dirlo, ma è stata una scelta... scusate però non è perché... C'è stata una scelta, un protagonismo vero dell'Umbria nella precedente legislatura, 2000 – 2005, nella quale si è lavorato fortemente nella predisposizione dei progetti che erano necessari per poter accedere ai finanziamenti - questo lo dobbiamo dire - con risorse dirette della Regione, con il coinvolgimento degli istituti di credito... questo è stato il vero nuovo protagonismo, che ha costretto poi questa progettualità, il Governo nazionale a dare conto del lavoro che la Regione dell'Umbria aveva fatto. Quindi io penso che debba essere riconosciuta questa nostra capacità di questa nostra Regione che non aspetta, ma è una Regione che, invece, mette in moto e si mette in moto.

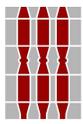
L'Italia, è stato detto da tanti, è un Paese che ha un deficit di collegamenti: collegamenti oggi infrastrutturali tradizionali, quelli materiali, è un dato di decenni; la mia valutazione è anche che l'Italia in questi decenni non ha mai fatto una scelta strategica precisa, per cui noi abbiamo delle ferrovie che non funzionano e che non sono moderne rispetto al resto e ad altri Paesi Europei, e anche strade che sono insufficienti per servire tutto il Paese. Allora, mi soffermo sulle ferrovie, non per ripetere l'elenco delle priorità dell'assessore Mascio, che condivido, ma per dire che qui, per l'Umbria, è prioritaria soprattutto la questione dei servizi e dei collegamenti; cioè di anno in anno il servizio ferroviario viene ridotto: ha sempre meno corse e ed è sempre meno collegato. Questo intanto è un primo dato e una prima emergenza, fare...



ASSUME LA PRESIDENZA IL PRESIDENTE MAURO TIPOLLOTTI

PRESIDENTE. Colleghi! Invito i colleghi a quell'attenzione minima, anche come forma di rispetto per l'aula e per chi... no, ci mancherebbe, lei deve continuare... Ne teniamo conto, sicuramente. Prego.

GIROLAMINI. Grazie. Allora, dicevo, per quanto riguarda le ferrovie, non ripeto le cose che ha proposto Mascio, che le condivido tutte; ovviamente dico però che per l'Umbria c'è un problema assolutamente urgente, che è quello del collegamento e dei servizi, che diminuiscono di anno in anno, quindi noi non possiamo che sostenere fortemente l'impegno dell'Assessore e della Presidente nel confronto con Trenitalia. Ma c'è anche l'altro aspetto: si dice che l'obiettivo è trasferire il trasporto delle merci dalla gomma al ferro; ma i costi che vengono fatti dalle ferrovie per il trasporto delle merci, sono costi assolutamente elevati e quindi non competitivi con quelli del trasporto gomma, c'è anche questo tipo di aspetto. Allora si dice: "è il cane che si morde la coda", se non si migliora il servizio, se non si fanno investimenti, anche in termini di velocizzazione, in termini di sicurezza, perché anche le ferrovie, con il fatto della riduzione della manutenzione, hanno potuto registrare incidenti e morti, che ovviamente potevano essere evitati con politiche più accorte, di investimento più accorte... però, insomma, io ritengo che questa sia - del collegamento ferroviario - sia una priorità fondamentale, che isola veramente la nostra Regione dal resto delle Regioni e dei collegamenti più forti, sulla Ferrovia Centrale Umbra. Avremo modo di tornarci, anche perché diceva in un'altra occasione l'assessore Mascio, che anche con altri Assessori se ne parlerà di questo: la Ferrovia Centrale Umbra è una ricchezza. Sono battute dire: "le possiamo chiudere", "le possiamo aprire"...: la Ferrovia Centrale Umbra è oggetto ormai da anni di scelte e di investimento, per renderla più veloce, per rieletrificarla, per eliminare i passaggi a livello. Allora, se si fa questo, è ovvio che sono investimenti a lungo termine, non è che si hanno immediatamente delle ricadute positive, ma le ricadute positive sono legate anche a un altro fatto: ad una programmazione del trasporto pubblico locale; per cui, se la ferrovia sta ferma, il trasporto su gomma ha la flessibilità di muoversi, non può che fare un'opera di integrazione rispetto al trasporto ferroviario. L'abbiamo detto tante volte: il problema della adduzione alla Ferrovia Centrale Umbra è un problema fondamentale, che fa quindi... non fare la concorrenza sciocca tra ferro e gomma che questa comunità, qualche anno fa, regionale



ha anche pagato, prima del 2000; invece affermare un criterio di complementarietà, in maniera tale che si possa migliorare l'uno trasporto, ma anche l'altro. È ovvio che poi la questione delle strade e dei trasporti sono legati anche all'obiettivo che tutta l'Umbria, tutto il territorio regionale dev'essere vissuto, dev'essere valorizzato non solo per i residenti, ma anche secondo un principio di manutenzione dei territori, ma anche tenendo conto di quella che è la nuova domanda del turismo culturale, del nuovo turismo, che c'è e che riguarda anche l'Umbria. Certo, c'è uno stato di manutenzione complessivo delle strade, non solo dell'ANAS, della nostra Regione in difficoltà, che rientra in quell'opera di restringimento forte che è stata fatta in questi anni proprio dal Governo di centrodestra. Sulla mobilità alternativa in ambito urbano io credo che sia stato detto tutto, ma noi dobbiamo valorizzare, in sede nazionale, l'esperienza Umbria: è partita per primo con le scale mobili, continua negli investimenti importanti, mini-metrò, ma anche altri investimenti, che riguardano ormai molti centri storici della nostra regione: da Spoleto a Stroncone, Todi, Terni, etc.. Quindi questo lavoro di incentivare una mobilità alternativa, che sia più compatibile con l'ambiente, e quindi che venga incontro alla qualità della vita delle nostre città, e che anche da un punto di vista economico però possa rispondere a criteri e parametri di maggiore, direi insomma, rigore, e anche di risparmio, ovviamente questo deve essere una delle esperienze di maggiore vantaggio di cui l'Umbria si deve vantare. E tutto questo va anche incentivato sul terreno della ricerca, come in altri momenti in questo Consiglio regionale noi abbiamo detto, sapendo che il maggior fattore di inquinamento è appunto quello del trasporto su strada. I riferimenti sono... di programmazione sono il piano regionale dei trasporti, sono quelli nazionali e sono quelli europei. Io penso che noi non possiamo prescindere, oppure avere la lingua biforcuta: ci sono momenti nei quali diciamo di essere regione in stato dell'Europa, dobbiamo costruire un'Europa economica forte, un'Europa politica forte e bisogna costruire anche un'Europa collegata... questo senz'altro forte, tenendo conto di quell'attenzione della nuova centralità politica ed economica che riguarda il Mediterraneo e che ovviamente, per una regione come l'Umbria, diventa importante privilegiare i collegamenti con i porti.

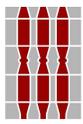
Ora, nel quadro che ci ha fatto l'Assessore, e vicino ci sono anche le questioni delle risorse finanziarie, quelle promesse, quelle che si hanno realmente, quelle mancanti... certamente non è un limite della relazione dell'Assessore, però è ovvio che bisogna oggi capire quali sono le reali risorse su cui si potrà contare per magari dover di nuovo tornare sul ragionamento delle priorità, e quindi magari ripetere o riaprire un confronto ed una



discussione. Però quella di oggi è una discussione che non è di un anno per un altro, perché anche qui qualcuno si lamentava in qualche intervento... sono anni che parliamo di questa infrastruttura, che parliamo dell'altra... ma i tempi li sappiamo, sono molto lunghi: sia per la progettazione, per le procedure, sia per il risorse... quindi qui discutiamo di un'Umbria da qui a 20 anni se le cose vanno in un certo modo. Quindi non è che stiamo a discutere dell'oggi: stiamo a discutere l'Umbria del futuro, quindi probabilmente ci saranno anche altri Consiglieri che ritorneranno su questi temi per rifare il punto della situazione. Però appunto io credo che nelle compatibilità con il quadro finanziario nazionale, che appunto è fondamentale, alcune priorità io le voglio sottolineare... sono anche contenute, ma... ed è per esempio... una è quella del completamento delle opere che sono già state avviate. Il criterio mi pare evidente: poter utilizzare, rendere utile gli investimenti che sono stati già fatti. Quindi, quando parliamo di "completamenti", parliamo... qui sono vari i livelli degli interventi nelle strade, quindi io li cito senza tenere conto né di fonti di finanziamento, né nulla, ma quando parliamo della E78, parliamo di una cosa che oggi ci costringe a discutere con una Regione, parliamo di una cosa della quale però quella comunità che prima richiamava Vinti, hanno la responsabilità da 10 anni di non aver dato e di non aver trovato la soluzione del tracciato, perché questo è il ritardo della E78, bisogna che non ce lo dimentichiamo.

Voglio parlare anche ovviamente della Perugia – Ancona, inserita nel Quadrilatero, e qui certo che l'uso dei tratti aperti ha reso pericoloso e probabilmente renderà ancora più pericoloso alcuni attraversamenti di centri come Pianello, Valfabbrica, se non si porta avanti una progettazione di una realizzazione completa, quindi intanto quello del completamento delle opere che sono già state avviate a me pare che sia una cosa molto importante. Tutte le strade sono importanti, alcune rispondono a criteri di maggiore sviluppo e quindi rispondenza per il tessuto produttivo locale, come la Rieti – Terni – Civitavecchia, altre come la Tre Valli ha vocazioni che debbono essere ulteriormente sviluppate, come dicevo prima, parliamo di infrastrutture che hanno vari livelli, non di importanza ma insomma, di incidenza da un punto di vista economico e del territorio. Altre che venivano ricordate che mi sono sembrate importanti perché tendono a valorizzare invece su un altro piano località come quelle delle Marmore, come quelle di Castiglione del Lago, per un maggiore sostegno all'economia turistica e anche per una migliore qualità della vita locale.

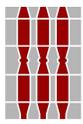
Il nodo di Perugia credo che sia fondamentale, lo sappiamo tutti, è inserito all'interno del



corridoio autostradale, è una priorità, la differenza tra Perugia e Terni è nella morfologia ma io credo che sia anche, come dire, nella grande pendolarità che interessa Perugia, nell'attrazione dell'ospedale Silvestrini, insomma sappiamo tutti oggi quanto è pericoloso e difficile entrare in quell'imbuto delle gallerie, si sa quando si parte da Ponte San Giovanni ma quando si arriva a Perugia è difficile prevederlo, quindi che sia una priorità per noi, per tutti, per il sistema Italia, è fondamentale.

Ora la E45: non c'era bisogno di avere trasmissioni televisive per il livello di degrado e di pericolosità di questa strada, ci sono peraltro denunce penali dei singoli cittadini che debbono essere ricordate, abbiamo sottoscritto intese con le altre Regioni, aderito a una programmazione europea, io credo che ci siano due momenti: il primo è che comunque degli interventi sulla E45, così come è, debbano essere fatti immediati e urgenti, subito, perché non è assolutamente pensabile continuare in vari tratti ad avere la possibilità di utilizzare una sola corsia. L'altro è invece l'oggetto dell'intesa. Ora io credo che qui noi dobbiamo..., ah chiedo scusa, negli interventi immediati e urgenti io vorrei anche ricomprendere certo le barriere antirumore, però sulle barriere antirumore erano state dette dall'Assessore, voglio anche dire perché l'ho detto in maggioranza, che noi dobbiamo anche assumere una scelta e un criterio che è quello delle distanze di rispetto dalle strade costruite e dalle ferrovie.

Nel primo PUT del 1995 – 2000 venne emessa una prima norma, perché non si sa qual è lo sviluppo di una ferrovia o di una strada, non si può continuare a far costruire nelle immediate vicinanze, perché questo costringe: primo, nel momento in cui si vogliono fare ampliamenti a dover spendere più soldi, perché i privati che ne vengono danneggiati debbono essere ovviamente essere risarciti e poi perché secondo, se continuiamo a far costruire le case lungo le strade più transitate è ovvio che il giorno dopo ti richiedono di nuovo le barriere antirumore. Quindi ci vogliono delle norme di salvaguardia, perché un conto poi sono le attività industriali, un conto invece sono le abitazioni. Io sono tra quelli che ritiene che le infrastrutture da sole, ma penso che qui nessuno lo pensa, perché l'abbiamo visto anche negli atti, da sole non garantiscono lo sviluppo di un territorio, ma certamente quando parliamo delle condizioni di sviluppo di un territorio, parliamo delle aree industriali strutturate, delle istituzioni snelle, delle autostrade informatiche, delle università di eccellenza, ma parliamo anche di strade sicure, non facciamo demagogia su questa cosa, cioè non carichiamo alle strade che fatta una strada chissà che cosa succede, se non è insieme a tutte, in sinergia con tutte queste altre azioni, con tutte



queste altre politiche, è una roba che rimane lì, e che è assolutamente insufficiente. Quindi, dico però anche che una grande opera come quella di cui si parla oggi e che è al centro vero dell'attenzione, ha bisogno, l'abbiamo visto anche in questi mesi, io sono stata in Giunta, ho approvato gli accordi quindi mi rendo conto, mi sono resa conto ma come me altri, che c'è bisogno per vincere quei pregiudizi dell'essere a favore e dell'essere contro a prescindere, per vincere questo c'è bisogno di una più grande maggiore partecipazione, confronto con le istituzioni, con i cittadini, con tutta la comunità locale.

Perché voler conoscere, voler capire cosa cambia, gli effetti economici, che cosa cambia nel nostro tessuto produttivo, io credo che sia una necessità per noi di informazione, ma anche per tutta la comunità regionale. Questa ulteriore partecipazione, questi ulteriori approfondimenti per evitare che siano poi dei comitati più o meno strumentali, come poteva dire Fiammetta Modena, a orientare in un modo o in un altro, ma anche per evitare che si ripetano esperienze come quelle della TAV perché si possono ripetere ovunque, e anche per raccogliere indicazioni rispetto agli impatti ambientali, gli impatti sociali, gli impatti economici che sono una capillare partecipazione può dare.

Quindi, i problemi non è che si esauriscono, non è come diceva Fiammetta Modena c'è scritto tutto, ci sono scritte alcune cose, ma c'è bisogno di entrarci dentro, c'è bisogno di approfondirle, per esempio c'è bisogno di capire completamente il tracciato, c'è bisogno di capire la viabilità collaterale, è ovvio che parliamo ad altri livelli, ma che ruolo il complesso delle imprese umbre, seppur minimo, possono giocare all'interno di questo nuovo progetto, quindi io penso che questi ed altri temi, proprio al tavolo dei Ministri o del Governo debbano essere, come dire, definiti, chiariti, ulteriormente approfonditi e quindi ulteriormente confrontati. Quindi l'uno per il discorso delle priorità, l'altro per capire bene il complesso delle implicazioni.

E chiudo solo citando due cose: uno le piattaforme logistiche, perché sono una esperienza importante, innovativa, quindi io credo che insomma anche con questa ho partecipato alla presentazione di quella di Foligno ed è veramente un'opera di grande importanza per il tessuto economico; la questione dell'aeroporto internazionale dell'Umbria, perché oramai questo noi vediamo scritto. Ecco, l'aeroporto è una di quelle opere che ha bisogno sì di ulteriori risorse e mi pare che anche qui la Regione, la Regione, lo ripeto per l'opposizione, è costretta perché prima scherzando si diceva: fiumi di soldi, ma insomma cerchiamo di essere realistici, cioè laici, riconosciamo il lavoro di ognuno, come dicevo prima, la progettualità della Regione nella precedente legislatura è



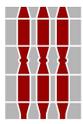
stata grande, perché se non c'erano i progetti non si accedevano ai finanziamenti, e questo è stato fatto grazie allo sforzo dei pubblici e dei privati, però anche sull'aeroporto l'anticipazione delle risorse dev'essere fatta, è un impegno della Regione perché non ci sono, ma dobbiamo anche dire che l'aeroporto ha visto di Sant'Egidio, ha visto l'impegno fino ad oggi degli Enti pubblici: Regione, Provincia, Comune, Camera di Commercio. Allora, per farlo partire e funzionare, perché sia una vera ricchezza per l'Umbria, io penso che nessuno abbia in testa che questo aeroporto debba essere gestito dagli Enti pubblici, dal punto di vista della promozione, dal punto di vista anche dell'arricchimento di un tessuto produttivo che può nascere intorno, da questi punti di vista.

E qui non c'è una politica di due tempi, cioè prima finiamo le opere e poi pensiamo come valorizzarle e utilizzarle, come collegarlo alla promozione dell'Umbria, eccetera, eccetera. Io credo che ci sia, che sia ora che venga..., non è mio..., io credo che sia ora che vengano - come dire - messe in campo anche idee innovative partendo da quelle che sono le potenzialità dell'Umbria, cioè ciò che l'Umbria può offrire, dalle università ai beni culturali, eccetera, magari cercando anche di sviluppare quelle politiche di attrazione e di investimento, anche nel recupero dei beni culturali, di cui anche l'ambasciatore americano parlava nell'incontro con gli imprenditori, partendo da questo, ma oramai bisogna tirare fuori idee innovative per un suo utilizzo e perché ci sia una vera ricaduta economica in Umbria.

Queste sono le sfide a mio parere dei prossimi mesi, e debbono essere fatte contestualmente e chiamare in campo tutti quei privati, tutto quel tessuto imprenditoriale umbro che sicuramente non deve farsi sfuggire questa opportunità. Allora quello cui si pensa non è uno sviluppo selvaggio, è uno sviluppo, le infrastrutture sostengono e sono una parte importante dello sviluppo e non sono certamente l'unica leva, per promuovere la crescita della nostra Regione.

PRESIDENTE. Grazie Consigliere, la parola al consigliere Mantovani, prego Consigliere.

MANTOVANI. Signor Presidente, Presidente della Giunta, Assessori, colleghi Consiglieri, colgo l'occasione per porgere il mio saluto a tutto il Consiglio regionale dell'Umbria, ringrazio il Presidente per le parole che ha avuto nel momento in cui siamo entrati, io e Paolo Baiardini, spero di poter contribuire, insieme ai colleghi, a dare un contributo per questa nostra Regione, che mi pare, a distanza di sei anni da quando lasciai i banchi di



questo Consiglio, che ancora si sta interrogando su alcune scelte che certamente è stato detto da molti, dovevano essere fatte ancora prima, sia a livello regionale sia a livello nazionale, e che ancora comunque stanno sul tappeto e io credo che non ci si può più permettere il lusso di perdere altro tempo. Bene ha fatto la Casa delle Libertà a promuovere questo dibattito perché io credo che siamo ai limiti dei tempi possibili per poter rilanciare questa nostra Regione.

Una prima considerazione, ascoltando i vari interventi appare chiaro che non ci sono valori e visioni condivisi nell'ambito della maggioranza, perché non c'è una visione dello sviluppo di questa Regione condivisa. Inoltre, mi chiedo quali possano essere le strade alternative rispetto a quelle indicate per esempio in questo atto fondamentale, che non è un atto congiunturale, che ci può dare un periodo che poi cesserà come la ricostruzione, questo è un atto di modifica strutturale, di irrobustimento del nostro scheletro, della nostra colonna vertebrale, e quindi è il presupposto fondamentale per avere quella capacità di attrazione di nuove imprese, di nuove funzioni, ossia uno scheletro che ci consentirà – speriamo – di avere più muscoli per questa Regione.

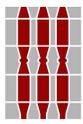
Una prima annotazione, lo dico al consigliere Vinti quando dice che le infrastrutture non garantiscono lo sviluppo, allora l'Europa non ha capito niente, perché tutti i corridoi europei indicati appunto per evitare quello che Sabino Acquaviva ha scritto recentemente, l'eclisse dell'Europa, e speriamo che sia un'eclisse, un oscuramento temporaneo e che non rappresenti il tramonto dell'occidente come scrisse qualcun altro qualche tempo fa, a questo punto se le infrastrutture e le vie di comunicazione non sono un fattore di sviluppo, evidentemente in Europa abbiamo un branco di pazzi. E d'altra parte è stato detto anche ieri, volendo un po' sminuire il ruolo del Governo Berlusconi, il quale che cos'ha fatto? Ha rimesso in primo luogo, non solo per l'Umbria ma per tutta l'Italia, la necessità di colmare questo gap strutturale. Qualcuno ha detto: "il merito non è di Berlusconi, del governo di centrodestra, ma è dell'Europa", benissimo, ammesso che sia così, bisogna dire che comunque il Governo Berlusconi ha recepito qual è lo spirito europeo, la volontà europea, vedremo il Governo Prodi come reagirà.

Andiamo sullo specifico, infrastrutture sì o infrastrutture no? Ma io penso che la stragrande maggioranza degli interventi, tranne qualcuno, quello del collega Dottorini, quelli dei colleghi di Rifondazione, un po' più sfumato quello del consigliere Lupini, un po' più deciso quello del consigliere Vinti, hanno ribadito il concetto che comunque l'Umbria è una Regione ancora isolata.



Ma lo sappiamo benissimo: ce lo testimonia il pettine marchigiano che attende di essere completato da 20 – 30 anni; ce lo conferma l'esigenza di avere un aeroporto fortemente funzionante, e anche qui io voglio ricordare alcuni interventi fatti in quest'aula da diversi consiglieri nella legislatura '95 – 2000 quando gli stessi consiglieri di Rifondazione Comunista - allora c'era Stefano Zuccherini - diceva: l'aeroporto non è una priorità, è più prioritaria la FCU: ecco perché io parlo di modelli di sviluppo dell'Umbria non condivisi all'interno della maggioranza. Ma d'altra parte questa è una cultura antica per alcune parti politiche. Io ero giovanissimo, ma per fortuna, o sfortuna, o buona memoria, io ricordo i tempi ancor prima che la Regione fosse istituita, i tempi del regionalismo senza Regione, tanto per citare il libro di Claudio Calmieri, quando alcuni ambienti, compresi quelli universitari, dicevano: "bene ha fatto lo Stato a far passare l'Autosole ai margini dell'Umbria, perché l'Umbria è una cosa da vedere, è una cosa da custodire", perché si diceva: "l'autostrada porta via"... non è affatto così: le strade, da che mondo e mondo, le vie di comunicazione hanno sempre avuto un forte valore di sviluppo. Ne abbiamo un esempio clamoroso nella nostra Regione: la città di Carsule... splendide, splendide rovine: è bastato che la Flaminia fosse spostata alla somma, Carsule e Bevagna, l'antica Bevagna, sono crollate... Bevagna un po' meno, ancora resiste, ma Carsule è finita... Prego?... Beh, va bene, io amo queste interruzioni. Siccome sono un appassionato della storia umbra... ecco, la storia, chi ha detto che non insegna niente, spesse volte ha ragione, perché non ne facciamo tesoro: se ne facessimo tesoro, probabilmente ci servirebbe a capire quello che dobbiamo fare anche per il futuro.

Allora, io credo che le infrastrutture servano, e voglio dire per "infrastrutture" veramente anche le infrastrutture telematiche, perché ritornando al modello di sviluppo di questa Regione - prego Presidente - noi commetteremmo un grosso sbaglio, e sono in linea con quanto diceva il consigliere Girolamini, se immaginassimo per il nostro futuro una economia monoculturale, basata solo su alcuni aspetti precisi. L'economia che regge soprattutto in un mondo globalizzato e in un mondo in veloce trasformazione, è quella che comunque si poggia su molti fattori presenti dal punto di vista economico, e quindi occorrono le comunicazioni per avere una capacità di attrazione, non solo di investimenti privati, ma io direi anche di nuove presenze in questa Regione, perché probabilmente non si è capito con la rivoluzione telematica, quali grandi possibilità ha questa nostra Regione, non solo dal punto di vista delle funzioni, ma anche dal punto di vista di aumento qualificato della propria popolazione. Mentre la rivoluzione industriale ha portato allo



spopolamento delle colline e delle montagne, ha inurbato i fondo valle e ha creato le metropoli, la rivoluzione telematica, proprio perché il lavoro non è più collocato in maniera precisa ed esclusiva direi, nei fondo valle e nelle metropoli, ma si può lavorare altrove, rappresenta per l'Umbria, la rivoluzione telematica, che insieme a quella dell'agricoltura, industriale e commerciale, sono le grandi rivoluzioni del mondo, poi quella americana, francese o russa vengono molto dopo, sono conseguenze. Allora l'Umbria deve intercettare le possibilità di questa rivoluzione telematica, perché si può venire a lavorare in Umbria, perché se l'Umbria è facilmente raggiungibile, non solo dall'esterno, ma anche percorribile in maniera veloce al proprio interno, non solo si mantengono le popolazioni laddove sono cresciute, perché hanno la possibilità di lavoro, ma andiamo anche verso la salvaguardia di quello che veniva fino a qualche anno fa detto, avrei piacere di sapere se ancora è confermato... andremo a rafforzare il famoso policentrismo umbro. Perché se noi avessimo avuto il traforo di Eggi con la Valnerina vent'anni prima, la Valnerina oggi non avrebbe 15 mila abitanti, ma ne avrebbe 20-25 mila, senza stravolgere la sua natura, la sua bellezza. E allora io credo che il primo valore condiviso debba essere quello della necessità di adoperarsi affinché queste infrastrutture vengano fatte. E ovviamente, come componente del centrodestra, io rivendico il merito del Governo di centrodestra, finalmente, di aver posto come primo punto, o nei primi punti, la modernizzazione dell'Italia, la sua infrastrutturazione e quindi la risposta necessaria ad un mondo che cammina veloce. Io non sono certo che il Governo nazionale, questo Governo nazionale, che secondo me durerà due anni, 6 mesi e 3 giorni... beh, mancherebbe 2 anni, 6 mesi e un 1 giorno, ma poi vi dicono anche il secondo e il terzo giorno a cosa servono, in maniera riservata... in genere non mi sbaglio molto... comunque, in questo momento forse, più che una previsione, è una speranza. No, io credo che in questo momento, Presidente Lorenzetti, il vero punto è capire che cosa farà il Governo da questo punto di vista. Io consiglieri, se proprio vuole aumentare le tasse, visto che questo Governo aumenterà le tasse, almeno di mettere a disposizione questi fondi per l'ammodernamento di questa Italia, non per creare qualche sottosegretario in più, oppure, come fa la Provincia di Perugia, 360 assunzioni in più, perché con quello non si modernizza l'Italia. E quindi io credo, Presidente e colleghi Consiglieri, che per quanto ci riguarda, una certa ripresa del cammino verso la Regione leggera bisogna prenderlo, visto che comunque le Province ci sono, per me sono del tutto inutili: l'Umbria, soprattutto in una Regione come questa... e credo che, visto che c'è una Regione, poteva assolvere benissimo a tutti i compiti, e



l'avrebbe fatto certamente in maniera più organica, più funzionale e naturalmente con meno spese. Questo naturalmente è un mio pensiero.

Andando sui contenuti: io credo che l'aeroporto sia il punto nevralgico, e quando intendo "aeroporto", non intendo solo l'impianto dell'aeroporto, la pista di atterraggio che, attenzione, a vedere bene i conti, bastavano i fondi regionali quando qualche anno fa si compravano i modellini popolari, si rivendevano e poi si ricompravano, oppure quando si davano decine e decine di miliardi a certe cooperative, senza fare nomi..., bastavano quelli per mettere in funzione un aeroporto che reggesse la concorrenza con Firenze, Ancona, e aeroporti naturalmente che ci stanno intorno; ma l'aeroporto da sé, senza le infrastrutture, e quindi parlo di strade e di ferrovie, e in questo caso sia Foligno – Terontola, sia naturalmente la Orte - Falconara, senza le altre vie di comunicazione, certamente ha una potenzialità ridotta, visto che l'aeroporto di Sant'Egidio, senza dimenticare che noi siamo al centro di un formidabile triangolo che è Firenze, Roma e la Riviera Adriatica... ecco, credo che con queste infrastrutture l'aeroporto, e tutto quello che significa, quindi le sue vie di accesso, rappresenti uno degli elementi strategici principali. Ora, andando avanti, chi ha paura della E45? Io credo che qualsiasi persona sensata non possa avere paura di un'autostrada che ci attraversa, altrimenti ritorniamo a quei concetti fine anni '60 o degli anni '60, quando si plaudiva al fatto che l'autostrada del Sole tutto sommato non interessasse la Regione. Credo che quello sia un concetto superato. Tra l'altro la E45, trasformata in autostrada, come è stato detto da molti, significa offrire quelle garanzie di sicurezza, di funzionalità che oggi non ha. Io ho l'impressione che se si andasse verso una risistemazione della E45, probabilmente il costo del sale sarebbe superiore al costo della carne; credo che si spenderebbero ingenti quantità di denaro pubblico, solo pubblico, mentre per l'autostrada avremmo sia l'intervento pubblico che l'intervento privato; credo che sotto tutti i punti di vista noi non dovremmo avere paura di questo evento, che naturalmente ci ridarebbe una centralità, che questa Regione comunque in tempi antichi ha avuto, perché se non avesse avuto questa centralità la Sala dei Notari e Palazzo dei Priori non ci sarebbero stati, e se vogliamo accontentare anche qualche altro polo, diciamo pure Palazzo Trinci, così facciamo... che è bellissimo, soprattutto per le sue pitture molto esoteriche. Ed ancora... Io credo che il discorso delle trasversali sia un fatto assolutamente necessario e fondamentale, dove c'è stato un ritardo nazionale ed una forma di pigrizia a livello regionale consistente. Non ci dimentichiamo che le trasversali, pressoché complete, ancora sono le due autostrade che



collegano Roma con l'Abruzzo ed il Mare, per poi arrivare a Bologna nel suo collegamento con il Mar Adriatico e anche con il Mar Tirreno: ma la nostra economia, come è stato detto da qualcuno, lavora con i porti di Livorno, con i porti di Ancona – Falconara, e per alcune cose, soprattutto passeggeri, con il porto di Civitavecchia. Noi abbiamo bisogno di questi collegamenti orizzontali. E qui mi ricordo quando a qualcuno venne l'idea di "Centronia", che tutto sommato una programmazione sovraregionale, dove l'Umbria naturalmente era al centro, tutto sommato non sarebbe stata poi così male per quanto ci riguarda.

Credo quindi, e faccio un'ultima considerazione, per poi formulare un auspicio... credo quindi che noi abbiamo tutto l'interesse affinché questo processo di infrastrutturazione vada avanti. Lo abbiamo dal punto di vista economico, del nostro sviluppo, ma come ricordava il consigliere De Sio ieri, lo dobbiamo fare anche per la nostra tenuta istituzionale, non solo come equilibri endoregionali, ma come stessa sopravvivenza della Regione Umbria. Io non vorrei che si riaffacciassero tra un po' fantasmi tipo quello della Fondazione Agnelli perché, finita la congiuntura favorevole della ricostruzione, cosa perfettamente prevista dagli stessi analisti della Regione nel 1998 e '99, considerando le scelte dell'Europa per quanto riguarda i fondi europei. Ecco, per questa Regione, se rimane così attanagliata tra due modelli di sviluppo credo che, quando sento il consigliere Vinti che fa la sua visione dell'Umbria, ecco io penso che sia ispirato un po' dal suo ex Presidente di partito Bertinotti, il quale ha preso la casa a Massa Martana, ci viene il sabato e la domenica, non a caso servito dalla E45. Probabilmente se l'avesse presa a Savelli di Norcia oppure, eccetera, avrebbe avuto qualche altro problema, tanto per fare un esempio. Ecco, quell'immagine, forse bella dal punto di vista della suggestione, bucolica e, come disse un consigliere a suo tempo, della maggioranza, disse: "Noi non possiamo pensare a un'Umbria che sia al centr'Italia, un entroterra agro-silvopastorale.", noi dobbiamo pensare ad essere una regione europea. E allora credo ci siano tutti i motivi per decisamente entrare in maniera convinta in questa nuova fase.

Credo che ci siano due pericoli, e concludo: il primo è la volontà del Governo nazionale di affrontare seriamente queste questioni e di andare in questa direzione, e da questo punto di vista, siccome immagino che anche le altre Regioni staranno facendo in questo momento ragionamenti simili ai nostri, io penso che il Presidente delle Regioni, tutti insieme, possano e debbano avere un loro peso. Purtroppo prevedo che alcune forze politiche, che stanno in tutta Italia, ma che stanno anche qui, a livello nazionale, agiranno in maniera diversa: troppo facile prevederlo. Quindi questo è il grande pericolo. Il secondo



pericolo, visto che tutto, al di là della progettazione, ma passando alla fase della realizzazione, tutto non si può fare, tutto e subito, e dovranno esserci delle priorità... il secondo pericolo potrebbe essere il risorgere o il riacutizzarsi di alcuni elementi di campanilismo, di una geopolitica che in questo momento, sì, sarebbe veramente autodistruttrice, perché se non si capisce che alcune scelte strategiche saranno a beneficio di tutta la Regione, e se questo significasse perdere ulteriore tempo, penso che vada a finire che certe opere non si faranno e che nel prossimo futuro probabilmente assisteremo ad un'Umbria modello parchi: bella da vedere, ma un po' meno appetibile per viverci, naturalmente parchi così come sono stati costituiti naturalmente, e quindi una Regione che continua la sua china discendente anziché intercettare i fattori per il proprio rilancio. Vi ringrazio.

PRESIDENTE. Grazie consigliere. La parola al consigliere Bracco. Prego Consigliere.

BRACCO. Grazie Presidente...

PRESIDENTE. Scusi, sull'ordine dei lavori...

LAFFRANCO. Presidente, vorrei cortesemente comprendere come si intenda andare avanti. Se il Consiglio ha degli intendimenti o la Presidenza..., debbo proporre?

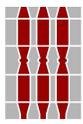
PRESIDENTE. Credo che ragionevolmente, visto che sono l'una e mezza, ascoltiamo con interesse l'intervento del Presidente Bracco, e ragionevolmente il Consiglio prenderà una pausa necessaria per il pranzo, non più lunga, che si riprende nel primissimo pomeriggio. Prego Consigliere.

BRACCO. Signor Presidente, io ho ascoltato con molta attenzione l'esposizione dell'assessore Mascio: una relazione molto chiara e puntigliosa, anche in alcuni aspetti problematici, per cui credo che da quella relazione sia emerso con chiarezza, che qui noi partiamo da un progetto complessivo sul sistema infrastrutturale umbro, progetto che non nasce oggi, non è neppure nato con questa legislatura, ed è un progetto che ha riordinato e risistemato ciò che nel tempo si è andato affermando con successive soluzioni per risolvere un grave problema della nostra regione. Per cui io, su alcuni aspetti di contenuto,



interverrò marginalmente, perché a me interessa soprattutto mettere in evidenza alcune delle questioni che sono anche emerse nel corso del dibattito e che costituiscono, io credo, lo scenario, cioè il fondamento su cui anche la relazione dell'assessore Mascio va inquadrata. Qui è stato detto da molti che sono intervenuti, cioè, quando si parla di infrastrutture, non si parla dell'istante ma si parla del passato, del presente e soprattutto del futuro, ed è chiaro che parlare di infrastrutture richiede anche avere, perché se no diversamente non si capirebbe, una visione complessiva di questa Regione, della sua storia, delle sue vocazioni e delle sue prospettive. E allora io credo che si debba partire da qua: qual è l'idea di Umbria che noi abbiamo? Probabilmente la storia e la geografia ci aiutano molto, non solo la storia, anche la geografia. Come da ultimo ci ricordava il consigliere Mantovani, che saluto appunto come abbiamo fatto ieri per il suo ingresso in Consiglio, questa è una regione che storicamente ha svolto una funzione di crocevia nella storia d'Italia fin quando, con la bonifica dell'area della Valdichiana, si individuò nella direttrice, che attualmente è percorsa dall'autostrada del Sole, la direttrice fondamentale di collegamento nord e sud. Chi conosce la storia dell'Umbria, dell'antichità e del Medioevo, fino al primo Rinascimento, sa che la fortuna delle città umbre, del peso storico che queste hanno svolto, deriva dal fatto che l'Umbria ha svolto storicamente questa funzione, e le strade ripercorrono i percorsi storici dei pellegrini, delle merci, dello spostamento delle genti. Successivamente l'Umbria ha vissuto una dimensione di maggiore isolamento, proprio perché le direttrici hanno scelto altri percorsi, altri itinerari, quelli principali. Oggi, ma non da oggi, da alcuni decenni, all'Umbria si è riposto il problema di come ripensare il proprio collegamento con il resto del Paese, e direi il resto del mondo, perché non è soltanto il resto dell'Italia. Da qui si sono susseguiti progetti, indicazioni, suggerimenti, proposte che, via via nel tempo sono andati poi consolidandosi e hanno dato luogo a progetti, a volte realizzati, a volte non realizzati, compresa la E45, sulla quale ritornerò.

Ma credo che accanto, appunto, a questo aspetto, compreso diciamo la dimensione geografica della nostra regione..., e qui vorrei fare un'osservazione a Dottorini: è vero che l'Umbria ha in percentuale un numero di strade che, comparate a quelle di altre regioni, la qualifica come una regione ad alta diciamo presenza, a diffusa presenza di un reticolo stradale; però è anche vero che non si può fare un raffronto tra popolazione e strade, e PIL e strade, o numero di automobili e strade e basta, perché se no sarebbe come una battuta di Trilussa sulla statistica: se ci sono due persone, due mangiano il pollo e uno



non ne mangia nessuno, alla fine il risultato statistico è che ne hanno mangiato uno per uno... cioè, se non si tiene conto della geografia, della topografia di questa Regione, è una Regione che ha un numero molto elevato di strade urbane, comunali extraurbane, provinciali, un po' più della media nazionale quelle statali e molto al di sotto della media nazionale, le grandi arterie. Gli svincoli è come la storia della dimensione dell'autostrada, ne parleremo a suo tempo. Allora, se noi prendiamo i dati statistici che ci dicono che noi abbiamo, sì, una fitta rete stradale, ma abbiamo una fitta rete stradale di strade comunali e provinciali, cioè molto meno di strade statali, e quasi per nulla, perché solo il tratto della Autostrada del Sole che corre tra Ficulle e Orvieto per quanto riguarda il sistema autostradale. Quindi l'Umbria vive una sofferenza di isolamento reale, le principali strade che attraversano questa regione sono strade di collegamento interno, molte meno sono le strade di collegamento esterno.

Ora, non mi appassiona il dibattito, che anche è ritornato qui, siccome conosco un po' di letteratura in proposito sul rapporto tra infrastruttura e sviluppo, è un dibattito che dura da decenni, che tipo di relazione esista tra la presenza di infrastrutture e di sviluppo, e Vinti giustamente ci ha ricordato che c'è per esempio l'orvietano che, essendo attraversato dall'autostrada, dovrebbe avere un grande sviluppo. Ora, le infrastrutture sono uno dei fattori, non il solo fattore dello sviluppo, però, laddove mancano le infrastrutture, lo sviluppo è più difficile. Questo è un dato che anche coloro che appunto non mettono questa stretta relazione, evidenziano: le infrastrutture non fanno sviluppo, ma la assenza di infrastrutture sicuramente non favorisce lo sviluppo. Allora che idea di sviluppo noi possiamo avere della nostra regione? Io mi ricordo, lo cito tante volte, quando ero parlamentare, in un dibattito, un parlamentare mi disse: "Ma voi umbri che volete? Tanto il vostro destino è quello di essere la Central Park dell'Italia", cioè il luogo dove il fine settimana si va a ossigenarsi, a correre, a passeggiare e a passare il tempo libero. Io, a questo destino dell'Umbria non mi acconcio. Io non credo che il destino dell'Umbria sia quello di essere il Central Park dell'Italia, e non credo che quel bene, pur prezioso e fondamentale, che noi abbiamo indicato come prioritario e strategico nello sviluppo della nostra Regione, quello che noi chiamiamo "Risorsa Umbria", cioè la filiera ambiente – agricoltura di qualità - beni culturali – turismo, sia l'unico, io credo che l'Umbria debba puntare su uno sviluppo diversificato, in cui questa filiera è la filiera fondamentale, ma le attività produttive, tradizionali e non... cioè penso a quelle più avanzate, a forte contenuto tecnologico, debbano trovare possibilità di svilupparsi. Vedete, da questa discussione noi



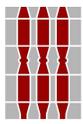
potremmo trovare una soluzione: l'ho detto alla Presidente, pensando che lei fosse contenta di questa cosa.

Noi potremmo dire: “Non ci interessa la dorsale centrale dell’Umbria. Il collegamento nord - sud si fa attraverso l’autostrada del Sole e dall’altra parte attraverso l’Adriatica, magari ricongiungendosi alla Flaminia attraverso la E77 e poi scendere giù fino a Roma, si ritaglia una fascetta dell’Umbria che ha un sicuro futuro, e che potrebbe far contenti quelli che vengono dell’area del Folignate e Spolefino, perché è in quella direzione... tutto il resto lo destiniamo alle strade blu”, come gli americani chiamano le strade turistiche. Nelle guide degli Stati Uniti d’America ci sono le strade blu e le strade rosse: quelle veloci e quelle per i turisti. Io non credo che possa essere questo il futuro della nostra regione, io credo che il futuro della nostra regione debba essere quello di una regione moderna, avanzata, inserita in un paese moderno e avanzato, in collegamento con il resto del mondo, ovviamente in primo luogo con il resto d’Europa, capace però di svolgere tutte quelle funzioni e di utilizzare tutte quelle potenzialità che la nostra Regione ha, a cominciare dal turismo, dai beni culturali, dall’ambiente, dall’agricoltura di qualità, sulla quale sono intervenuto anche in altre occasioni e sapete a quanto ad essa tengo. Però, se è questo il futuro dell’Umbria, se noi pensiamo al futuro di una regione moderna, avanzata, che sappia valorizzare la “risorsa Umbria”, senza dimenticare che poi per lo sviluppo è necessario anche quel complesso reticolo di attività produttive, di varia natura e di vario tipo, io penso che noi non possiamo sottrarci ad un’attenta riflessione sui suoi collegamenti con il resto del mondo; così come non possiamo ritenere questa discussione una discussione novecentesca, perché è chiaro che se io oggi a un cittadino del Burkina Faso, gli propongo una discussione sulla democrazia, che per me è una discussione ottocentesca, per lui è una discussione attuale; così come, se a tante altre parti del nostro paese, gli propongo una discussione sul sistema fognario o il sistema idrico, tale da garantire una copertura di tutto il territorio, per noi probabilmente è una discussione ottocentesca, per lui è una discussione attuale perché viene incontro a bisogni non risolti di quei territori; così come a un cittadino di tutta quella parte del mondo in cui ancora non si vive regime democratici, sicuramente non è una discussione sette – ottocentesca, come è stata per gli europei la discussione sul sistema rappresentativo e sulla democrazia. Io credo che questa discussione, sia una discussione attuale per l’Umbria; così come non mi sfugge, come non sfugge a nessuno, che questo tipo di discussione è una discussione che non può eludere anche i problemi della cosiddetta “post-modernità”, cioè non ci

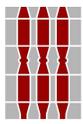


sfuggono i problemi del cablaggio, del sistema rete, del fatto che oggi le informazioni circolano anche, appunto, in altri modi e in altre forme, tant'è vero che noi pensiamo che la discussione debba essere una discussione, diciamo, unica, ed essere ricondotta ad un progetto unitario di sviluppo di questa regione: sistema infrastrutturali tradizionali, sistemi infrastrutturali post-moderni: non sfuggiamo a questo. Penso che i quattro punti che il consigliere Vinti ha ricordato, che sono al centro del progetto del programma dell'Unione, che costituisce il punto di riferimento del nuovo Governo Prodi, sono tutti punti che stanno dentro alla nostra discussione, perché se noi incentriamo la questione sul rilancio della portualità e individuata la vocazione mediterranea del nostro paese, sapete tutti che tipo di discussione c'è stato su questo problema, diventa fondamentale il collegamento ai porti per chi non è sul mare.

Cioè, siccome noi non abbiamo porti, a meno che non pensiamo di chiuderci tutti all'interno del Lago Trasimeno, noi dobbiamo pensare innanzitutto ai collegamenti dell'Umbria ai porti, coerentemente con quell'impostazione che dice: "valorizziamo il sistema portuale, e quindi rilanciamo la centralità dei porti e le autostrade del mare come grandi vie di collegamento tra le diverse parti dell'Italia e dell'Europa", dell'Italia e dell'Europa. L'aggancio alle grandi rete di circolazione europea: noi pensiamo di doverci agganciare... noi, che non siamo agganciati, cioè pensiamo di doverci agganciare alle grandi reti infrastrutturali europee, per essere nel circuito europeo. E poi privilegiare la ferrovia: ma se il primo punto, la prima parte della relazione dell'assessore Mascio è partita proprio non a caso, credo, dalla necessità di affrontare seriamente in Umbria e finalmente, dopo decenni, il sistema ferroviario umbro, che è rimasto, diciamo, all'800 per quanto riguarda la Foligno – Terontola e agli inizi del '900 per quanto riguarda il resto, e soprattutto la FCU, che data al periodo della prima guerra mondiale, questo significa fare i conti con uno dei temi centrali, cioè il rilancio del sistema del trasporto su ferro. Così come noi non abbandoniamo le aree metropolitane: lo ricordava la consigliera Girolamini. Cioè, noi siamo come regione, non soltanto per Perugia, e il mini metrò di Perugia, che costituisce, con il suo sistema di trasporti alternativi... ma anche altre città dell'Umbria hanno imboccato questa strada: da Todi, a Spoleto, a Orvieto, a Terni... cioè, si sta lavorando a ripensare la mobilità interna alle città dell'Umbria in modo tale da poterla affrontare con strumenti alternativi, una mobilità innovativa seria, che possa fare della nostra piccola Regione un modello: così è, per lo meno per quanto riguarda la città di Perugia.



Quindi noi siamo tutto dentro quel tipo di discussione, non siamo fuori da quella discussione: ci siamo, e ci siamo con le necessità che noi abbiamo. Le necessità sono storiche, dei collegamenti ai porti. Anzi, io ce ne metto un terzo, perché noi in genere ragioniamo sull'asse Adriatica – Ancona, o Porto Civitanova, o sull'asse Tirrenica – Civitavecchia; poi abbiamo anche Livorno, infatti dovremmo ragionare anche sul collegamento lungo, anche con il porto di Livorno. Così come noi abbiamo problemi annosi che riguardano, diciamo, il collegamento di una regione con il proprio esterno, cioè di una Regione che ha una vocazione... perché l'Umbria policentrica è così proprio perché anche una spinta centrifuga che, se fosse spinta, diciamo, a frantumazione sarebbe negativa; ma se noi la guardiamo in uno spirito unitario della Regione, può diventare anche un grande fatto positivo, e l'Umbria ha storicamente, per tradizione, eccetera, vocazioni che vanno verso le Marche, verso la Toscana, verso il Lazio, verso l'Emilia o il nord est del Paese: sono dati che sono lì: basta guardare la carta geografica o vedere come si muove il sistema... Allora, noi la rete infrastrutturale interna e esterna, cioè quella che copre l'interno e quella che va verso l'esterno, dobbiamo pensarla; ma è già stata pensata così, ed è stata pensata nel tempo. Poi, ripeto, ha trovato sistemazione nel piano che c'è stato, ma è stata pensata così. Quindi io credo che questi siano, diciamo, i temi e io penso che quella impostazione data al piano che verrà... io qui non voglio aprire polemiche... siccome sono stato in Parlamento nel '96 – 2001, cioè nel piano delle infrastrutture approvato, l'ultimo piano approvato dal Governo di centrosinistra, diciamo, gran parte di quelle cose c'erano tutte, quindi non sono state pensate dopo, e furono messe da noi... cioè, io ne ho seguite alcune, quelle che interessavano di più la nostra Regione, quindi le mettemmo tutte, a cominciare dall'aeroporto di Sant'Egidio, che in quegli anni cominciò ad avere finanziamenti pubblici per essere completato. Ora io credo che quindi noi dobbiamo attestarci a questa visione complessiva, tentando di affrontare le necessità e pensando "questo sì", in termini pragmatici e non ideologici ai problemi che noi abbiamo. Cioè, sapendo che abbiamo un imperativo che noi abbiamo assunto, che è quello della difesa dell'ambiente e della "risorsa Umbria", ma nello stesso tempo dobbiamo tentare di risolvere i problemi delle nostre popolazioni, favorire un'idea di sviluppo di questa regione che vada in una direzione generale, interessi tutti. Perché una cosa che a me non piace in dibattiti come questi, questo lo devo sottolineare, è che a volte io sento dei colleghi essere violentemente critici sull'una o l'altra proposta, poi però ricordarsi di quella che è più vicina territorialmente o politicamente, citando quel pezzo di



strada o quell'altro pezzo di strada. Io penso invece, e noi come Democratici di Sinistra pensiamo che si debba avere una visione complessiva, generale di questa regione, tenendo conto degli interessi complessivi e generali della nostra regione.

Allora, dato che mi ero ripromesso di non parlare troppo, vengo diciamo agli ultimi punti, cioè noi abbiamo avuto un quinquennio, e anche qui lo dico senza spirito di polemica, in cui si è promesso molto e fatto poco, cioè non torno sui dati che sono stati ricordati da altri consiglieri, dal consigliere Dottorini o dal consigliere Cintioli, od altri, lo stesso Stefano Vinti ed altri nei loro interventi, si è promesso molto, si è realizzato poco, sulla carta non si è negato a nessuno la grande opera infrastrutturale che interessava un determinato territorio.

Nei fatti però noi oggi ci troviamo con una situazione del Paese disastrosa, la vicenda della compagnia di bandiera del traffico aereo nazionale è a tutti noto, mi basta evocarlo perché tutti hanno presente in che situazione di difficoltà siamo, il sistema ferroviario nazionale è stato abbandonato a se stesso e non si è fatto nulla di innovativo, nemmeno di manutenzione, il sistema stradale per la situazione di difficoltà in cui l'ANAS si trova è quello che è, e noi lo verificiamo quotidianamente, sulla E45 ormai cresce l'erba e ci sono tratti della E45 che non sono praticabili non perché ci stanno lavorando ma perché si sono aperti dei buchi o delle alterazioni dell'asfalto tali che rendono pericoloso il transito, chi la frequenta quotidianamente lo può vedere.

Questa è la situazione del Paese, allora io qui io credo che ci sia la prima grande questione da affrontare, che è quella delle risorse, questa volta non risorse promesse, ma risorse reali, utilizzabili in un arco di tempo ragionevole, e qui noi credo che dobbiamo sollecitare la Presidente perché a sua volta chieda un confronto con il Governo per sapere realmente che cosa credibilmente possiamo dire che si può fare nei prossimi anni, da qui ai prossimi anni, questo è un passaggio delicato, nelle difficoltà del Paese, nel quadro complessivo del Paese. Noi però non ci accontentiamo, qui lo dico per la Fiammetta, noi non siamo intervenuti sulle dichiarazioni dei proconsoli, perché non li riteniamo degli interlocutori quando assumono quegli atteggiamenti, cioè non è pensabile perché io sono il Segretario regionale del partito del Vice Presidente del Consiglio che è anche Ministro degli Esteri, che io mi metto a fare dichiarazioni sulla politica estera del Paese cercando di interpretare il suo pensiero. Non lo ritengo corretto, lo ritengo profondamente sbagliato, ognuno deve svolgere il suo compito e le sue responsabilità, se il Ministro Di Pietro ha qualcosa da dire all'Umbria, non lo dice attraverso un esponente del suo partito, parla con

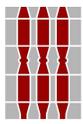


il Presidente della Regione dell'Umbria, cioè questo credo che sia la linea corretta da seguire e questo deve valere per tutti, deve valere per ministri, sotto segretari, presidenti di commissione e io credo anche deputati che non siano di questa regione.

E io credo che bisogna aprire un confronto serio con il Governo, cioè capire in quale direzione stiamo andando, le risorse che ci sono, e affrontare con serietà le questioni che sono aperte. Ho sottolineato la parola serietà perché anche la vicenda della E45 alla quale non voglio sfuggire dev'essere affrontata con serietà, cioè noi siamo in presenza perché esiste di un protocollo d'intesa firmato da cinque Regioni con il Governo centrale, e per quanto io possa avere tutti i miei dubbi, tutte le mie perplessità, la cosa che io posso sollecitare alla Presidente dell'Umbria, che insieme alle altre Regioni verifichi tutte le alternative che ci sono insieme alle altre Regioni interessate all'arteria, noi non possiamo uscire da una dimostrazione di serietà nella quale siamo.

Io credo che la questione dell'E45 anche questa vada posta nei giusti termini, cioè l'E45 è un'arteria importante per il Paese, disastrosa, è una strada - come voi sapete - che non ha i requisiti minimi di sicurezza, è mantenuta molto male soprattutto negli ultimi tempi, supporta un carico di traffico notevole perché dalle ultime rilevazioni sulla E45 passano circa 28 mila auto al giorno e 6.500 mezzi pesanti. Allora il problema non è quello, di cui io non conosco e non me ne importa niente, come ho sentito evocare i nomi di coloro che hanno proposto la trasformazione..., il problema è: questa strada così com'è non può più reggere, non serve all'Umbria, anzi diventa pericolosa per gli umbri che la attraversano, e non serve nemmeno quella funzione di collegamento intraregionale che svolge.

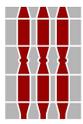
Allora noi poniamo questo problema, ma io credo che tre - quattro anni fa quando questa vicenda è iniziata, questo sia stato il problema posto dalla Regione dell'Umbria all'allora Ministro dei lavori pubblici e al Governo, cioè la messa in sicurezza, cioè la messa in sicurezza significa l'allargamento della strada, l'inserimento delle corsie di emergenza, delle piazzole di sosta, la recinzione, tutte cose dette, cioè se il Governo centrale oggi dicesse: io mi impegno a fare tutto questo e le altre Regioni fossero tutte d'accordo a fare tutto questo, io mi fermo e non chiedo altro. Il problema è che noi dobbiamo capire se viene una proposta di questo tipo, o la proposta che ci viene, come quella che venne quel tempo con gran parte delle Regioni d'accordo, e io posso personalmente testimoniare, me lo consentirà la Presidente che lei non era d'accordo, perché ne abbiamo discusso e avevamo forti perplessità, cioè ma in presenza del..., perché ponevamo tutta una serie di questioni, che la E45 non è soltanto un'arteria di attraversamento ma per molti paesi e



cittadini della Regione è anche un'arteria di spostamento diciamo all'interno del Comune, guarda Perugia, guarda Todi, guarda Castello, eccetera. Quindi come tale l'idea di un'autostrada a pedaggio ci metteva in difficoltà, però io credo che noi questo problema non lo possiamo eludere e lo dobbiamo affrontare nei termini in cui è affrontabile, cioè compreso non diciamo ritenere una bestemmia se la proposta è quella appunto di una realizzazione autostradale rispetto alla quale noi dovremmo chiedere tante cose, dovremmo chiedere che gli umbri non paghino pedaggio, dovremmo chiedere tutta una serie di altre cose. Ma confrontandoci con il possibile, cioè quindi qui non si tratta io credo di porre la questione nei termini l'una o l'altra, cioè io credo che qui si tratta di porre una necessità che è una necessità per l'intera Regione, si dice, quindi io ritengo che così debba essere affrontato il problema, e sollecito..., poi capisco i pronunciamenti di alcuni Comuni, sono totalmente d'accordo sulla necessità di una partecipazione da parte delle amministrazioni locali e delle comunità locali, di un loro coinvolgimento, su tutto questo, però a partire dal problema perché non è più pensabile che fra un po' alcuni cittadini dell'Umbria per muoversi su un'arteria di quel tipo o ci vanno con il fuoristrada o non ci possono andare, pena il rischio di massacrare la macchina e di andare a sbattere, aumentare l'incidentalità che già la nostra Regione ha, superiore alla media nazionale.

Però questo è, le priorità, e su questo chiudo, io credo che anche lì bisogna fare una riflessione attenta, le priorità sono in relazione alle risorse disponibili, primo il completamento delle opere avviate che si trascinano di anno in anno, qualcuno ha ricordato la Perugia – Ancona, altre che rispondono a necessità, il nodo di Perugia non è un'invenzione territoriale, il nodo di Perugia è un problema nazionale di tutti quelli che usano la E45, non è un problema dei perugini, così come non sfugge a nessuno ma su questo io credo che sia quasi ovvio ricordare la priorità dell'aeroporto, e su questo concludo, perché è chiaro che se noi guardiamo all'Umbria nelle prospettive del futuro, non può non esserci un'Umbria senza un aeroporto degno di questo nome, anzi qui sollecitiamo perché rapidamente almeno come ci è stato promesso entro tempi rapidi, questo problema sia definitivamente risolto non solo con la pista ma anche con tutti quei servizi che rendono fruibile l'aeroporto, che è l'altro handicap che l'aeroporto ha.

Ecco, io credo che queste siano le questioni che noi abbiamo di fronte, e molto laicamente ma avendo a cuore gli interessi di questa nostra Regione e soprattutto guardando alle sue prospettive e al suo futuro, noi dovremmo affrontare appunto e poi concluderemo questa discussione in un quadro che guarda avanti e vede ciò che si può fare e ciò che non si

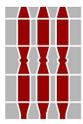


può fare e poi quello che si potrà fare tra qualche anno, questa è un po' la sollecitazione che faccio e ritengo di sentirmi pienamente soddisfatto dalla relazione che ha esposto l'assessore Mascio in cui poi entrando nel dettaglio, io ho evitato di entrarci, ha dato un po' il quadro complessivo delle necessità e quindi anche delle priorità della nostra Regione.

PRESIDENTE. Grazie Consigliere. Allora colleghi, sospendiamo a questo punto il Consiglio, con..., colleghi, colleghi, grazie. Con l'impegno di tutti di essere qui alle ore 15.00 per permettere al Consiglio di completare la discussione tenendo conto degli impegni di Giunta che già sono stati spostati. Il testo della mozione, ordine del giorno della maggioranza che circola è firmato da tutti i capigruppo della maggioranza naturalmente con l'eccezione di Dottorini, perché ce n'è uno a suo nome.

Il Consiglio è sospeso, alle 15. 00 si aggiorna.

La seduta è sospesa alle ore 14.00.



VIII LEGISLATURA XX SESSIONE STRAORDINARIA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TIPPOLOTTI MAURO

La seduta inizia alle ore 15.20.

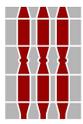
OGGETTO N. 3

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

PRESIDENTE. Colleghi, prendiamo posto, grazie. Se prendiamo posto, colleghi, possiamo cominciare. Sta arrivando Baiardini. Colleghi, prendiamo posto.

Comincia la sessione pomeridiana del Consiglio regionale, colleghi, e se evitiamo anche le colonne sonore dei cellulari sarebbe più che opportuno. Allora, per la replica al dibattito finora effettuato, in termini generali, la parola all'assessore Mascio. Prego Assessore. Colleghi, per favore però! Se costruiamo le condizioni per un minimo di attenzione, grazie.

ASSESSORE MASCIO. Grazie Presidente. Credo che queste riflessioni che sono state fatte in questi ultimi due giorni sul tema delle infrastrutture e della mobilità, abbiano posto al centro dell'attenzione della vita politica regionale, quello che per noi rappresenta un elemento importante, non unico per lo sviluppo della nostra regione, ma uno dei pilastri su cui si basa tutta la nostra programmazione regionale. La discussione che noi abbiamo avuto nel corso di questi due giorni, devo dire è stata una discussione ampia, diffusa, dove in realtà, pur non volendo minimizzare le diverse posizioni, in realtà le distanze tra i diversi gruppi consiliari, sia di centrosinistra che di centrodestra, non si sono manifestate così come poi, e in parte la stampa in questi giorni, e in parte anche le attese della comunità, facevano prevedere. Le stesse considerazioni che venivano volte dal capogruppo dei Verdi Civici, il consigliere Oliviero Dottorini, pur partendo da condizioni a contorno completamente differenti dalle nostre, alla fine hanno portato ad una



considerazione di una richiesta di interventi sulle nostre infrastrutture, importante; tra l'altro, appunto, se dovessimo anche andare a definire quali sono le considerazioni, che poi magari verranno esposte meglio anche nelle dichiarazioni di voto, io credo che vada sottolineato quanta importanza ancora oggi purtroppo abbia il tema della carenza infrastrutturale nella nostra regione. Un tema, come veniva anche detto, forse datato, vecchio, noi oggi dovremmo discutere di altro, ma tant'è la nostra situazione infrastrutturale, che ancora oggi noi siamo costretti nel 2006 a rincorrere un tema che per altre Regioni è un tema risolto da anni, senza pensare ad altri paesi europei, ma da altre Regioni è risolto da anni. Io l'altro giorno, dentro il Sole 24 Ore, c'era questo piccolo opuscolo dei lavori in corso della Società Autostrade, ci sono interventi inseriti nella convenzione del 1997, quindi un Governo di centrosinistra, dove c'erano ministri anche del partito di Oliviero Dottorini; addirittura lì, tra Modena e Bologna, stanno realizzando, a seguito di quella convenzione, la quarta corsia per ogni senso di marcia. Quindi una cosa seria; la stessa Milano – Gallarate: quarta corsia per ogni senso di marcia... in regioni, come lui diceva, a scarsa infrastrutturazione, come la Lombardia, ricordava il Veneto. Nel 2004 la Milano Est – Bergamo... anche lì la quarta corsia; tutto il resto è per la realizzazione di una terza corsia. Sottolineo che alcuni territori dell'Umbria, veniva ricordato, hanno predisposto ordini del giorno dove esprimono perplessità che noi condividiamo, ed esprimono le preoccupazioni quando si realizza un'opera invasiva, come può essere una messa in sicurezza, come può essere una trasformazione di un'arteria importante, che già oggi è massiva e interviene pesantemente sulla vita della nostra Regione. Ci sono altri territori che si preoccupano, viceversa, come noi dicevamo ad esempio il nodo di Acquasparta, quando sarà completato il quadro delle infrastrutture, sarà un nodo importante, quindi ce la farà anche lì, la seconda corsia, oggi ipotizzata, a sopportare il traffico che viene da tutto il sistema delle trasversali umbre, partendo da Tre Valli, terminando con la E78, passando per la Valdichienti e la Perugia – Ancona, e ovviamente per l'asse della E45. Io ritengo che comunque, i punti che fanno sì che ci siano alcune divergenze, in realtà sono modesti. Lo stesso intervento che veniva da più parti previsto su una semplice messa in sicurezza, si prevede appunto una piattaforma stradale di 22 metri e mezzo contro la proposta, che è stato il momento di ricaduta, con l'ultimo accordo del novembre 2004: la trasformazione in autostrada, che prevede i 25 metri per la piattaforma stradale. Quindi io ritengo, sapendo pure che quello era un punto di ricaduta, perché noi abbiamo sempre chiesto altro, e abbiamo chiesto che la E45 non

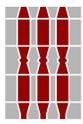


rimanesse così com'è, e da questi banchi nessun gruppo consiliare in realtà ha detto che deve rimanere così com'è, quindi questo è un elemento decisamente positivo che va a conforto di un lavoro di programmazione, che nel corso di questi anni è stato fatto, che è un lavoro importante, che trova la condivisione totale di tutte le forze politiche rappresentate nel nostro Consiglio regionale.

Sugli altri temi, pure, anch'essi importanti... sulla ferrovia: ci sono state molte discussioni, non solo ovviamente nelle istituzioni, ma anche nella società umbra, sulla ferrovia, devo riconoscere che in questo Consiglio regionale, la programmazione così come da noi definita, che vuole tenere in piedi tutti i territori dell'Umbria, trova la condivisione piena da parte di tutte le forze politiche; quindi anche questo è un elemento importante su cui noi dovremo riflettere, è un punto importante da cui noi dobbiamo partire.

Le riflessioni analoghe che hanno trovato la piena unanimità anche sull'aeroporto, sottolineando una grande attenzione, così come per le ferrovie, anche sui servizi che devono essere... ci devono essere in questa infrastrutture, una volta che saranno terminate tutte le opere... quindi io credo che anche questo mette anche la parola "fine" su alcuni localismi esasperati che nel corso di questi anni noi abbiamo sentito più fuori, più sulla stampa, più nelle altre istituzioni, più nella società civile, che non poi dentro l'istituzione regionale, che è responsabile di questa programmazione, della programmazione delle infrastrutture. Quindi io in realtà, appunto, vedo e registro con soddisfazione un lavoro che è stato fatto in questi due giorni, che arriverà poi appunto alla discussione dei diversi ordini del giorno, che i gruppi in forma più o meno condivisa hanno predisposto e stanno per illustrare. Tutte quelle condizioni al contorno che noi abbiamo messo rispetto al mancato isolamento dell'Umbria rispetto alle connessioni, non solo quelle delle reti (Thenne), ma anche dei corridoi del mare e delle autostrade del mare, noi riteniamo appunto che debbano essere reinserite con forza nella nostra programmazione e in quella discussione che dovremo aprire con il Governo nazionale per vedere e per fare il punto della situazione sulle risorse realmente disponibili per il Paese e per la nostra regione. Da qui il tema delle priorità.

Ecco, su questo ovviamente, rispetto alla mia relazione, che era una relazione che ha voluto dare il quadro generale, che in qualche modo può essere stato anche generico, me ne rendo conto, general generico in qualche modo, ma era un volere mettere un punto di partenza a questa discussione che ha avuto, nel corso di questi anni, anche diverse modificazioni a seguito dell'interlocuzione che il Governo regionale ha avuto con il



Governo, e quindi alcune riflessioni che aggiornano anche di fatto il nostro piano regionale dei trasporti proprio per le novità che sono state messe in campo con l'interlocuzione che, ricordo, non è solo, e non può essere solo con il Governo nazionale, ma ovviamente con tutte le altre Regioni a noi contigue. Il tema poi si è trasferito... io non ne ho parlato, ne avevo fatto un breve accenno, anche sulla necessità di informatizzare la nostra regione. Io credo che una discussione approfondita debba essere fatta, e sarà fatta sicuramente, così come preannunciato anche dall'assessore Lamberto Bottini, e in qualche modo anche dall'assessore Vincenzo Riommi, per aggiornare appunto le considerazioni su quest'altro aspetto fondamentale della nostra infrastrutturazione. Io vedo appunto che continua ad essere, quindi non ci sono distinzioni sul potenziamento della rete ferroviaria, non ci sono distinzioni sul completamento dell'aeroporto regionale di Sant'Egidio; una riflessione seria la dovremmo fare invece sulla nostra ferrovia regionale. Io sto per predisporre, insieme all'amministratore unico Vannio Brozzi, con il quale abbiamo fatto un grande lavoro in questi dodici mesi, un documento per la Giunta regionale, per portarlo alla discussione della Giunta regionale entro l'estate, per poi aprire anche una discussione, così come a volte è stato richiesto da più parti, da diversi gruppi consiliari... ma voglio sottolineare che noi riteniamo questa nostra ricchezza una fondamentale arteria di comunicazione per la nostra regione, stiamo cercando di ottimizzare e portare a conclusione il lavoro sulle infrastrutture che nel corso di questi ultimi anni è stato iniziato: un grande sforzo sta facendo l'Amministratore insieme a tutta la dirigenza della FCU per completare il disegno, sapendo pure che una ferrovia, così come oggi noi la conosciamo, senza il cosiddetto collegamento a nord, che per noi rimane quello che è scritto nel piano regionale dei trasporti, quindi la cosiddetta E45 ferroviaria, non possa che non passare dal primo collegamento con il capoluogo di Arezzo, così come appunto detto, e stabilendo pure che dobbiamo, nel corso delle prossime settimane, così come stiamo facendo, utilizzando gli stessi strumenti che ha utilizzato il Comune di Perugia per il piano della mobilità della città di Perugia, rielaborare tutti i servizi ferroviari su questa ferrovia, perché risulta a tutti noto che alcuni servizi non corrispondono e non danno risposta seria a quelle che sono le esigenze di mobilità degli umbri; quindi una necessità di andare più verso un trasporto di tipo metropolitano che non verso le lunghe percorrenze, perché appunto collegare con treni Sansepolcro a Terni è poco utile agli umbri: più utile invece è andare a fare dei servizi per i bacini di competenza intorno ai due capoluoghi di regione.

Noi apriremo, ovviamente con i Ministeri, con il Ministero dei Trasporti e il Ministero delle



Infrastrutture, e su questo ci sono state delle riflessioni sulla differenza che è stata voluta dare da Prodi sulla divisione dei due Ministeri: il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, appunto oggi ha due Ministri. Io questo lo trovo un elemento di novità molto positivo proprio perché, al di là delle considerazioni che sono state fatte, e continueranno a essere fatte, sul ruolo che ha avuto il ministro Lunardi rispetto alla delega della infrastrutture, noi sappiamo che sicuramente ha avuto scarsissima attenzione alla delega dei trasporti; e sappiamo appunto che, pur lavorando in squadra, i due Ministri comunque avranno due ruoli distinti, e noi su questo vorremmo rapportarci, perché con il Ministro dei Trasporti vorremmo avere un'interlocuzione diversa da quello che è stata l'interlocuzione degli ultimi anni, perché abbiamo registrato, e da voi è venuto, da tutti i banchi, anche qui è venuto un appunto sul decadimento dei servizi ferroviari, anche la poca attenzione al nostro aeroporto regionale da parte del Ministero dei Trasporti. Quindi io ritengo che l'interlocuzione che avvieremo con i due Ministri è importante, ovviamente partendo dal quadro che noi abbiamo tracciato, che è il quadro dal quale noi non potremmo retrocedere di un millimetro, perché quelle sono tutte le priorità dell'Umbria. E allora, dentro il sistema delle priorità noi siamo stati chiamati a parlare, a pronunciarci anche sulle priorità e parlare di priorità. Riteniamo importante ovviamente che debbano essere completate tutte le opere avviate: una volta fatta la verifica delle risorse, noi vorremmo appunto andare a completare tutte le opere che sono state avviate, e quindi, con importanza ovviamente per la nostra dorsale e per quelle trasversali che direttamente ci portano a quella autostrade del mare che noi dovremmo andare a ricercare, quindi importanti sono i collegamenti... veniva ricordato anche Livorno, ovviamente Civitavecchia e ovviamente quindi anche Ancona. Quindi dentro questo schema noi ci siamo, sapendo che dentro questo sistema complessivo noi dovremmo raggiungere alla fine il quadro di realizzazione di tutte le opere che sono necessarie per tenere coesa l'Umbria. Io, tra l'altro, apprezzando gli interventi che hanno riguardato le diverse forze politiche, voglio notare che ogni volta viene rimessa in gioco la natura policentrica dell'Umbria, e credo che ovviamente le infrastrutture siano quell'elemento che possa coniugare la vera natura policentrica dell'Umbria e la possibilità che tutti i territori possano interloquire, non solo per la mobilità e per i trasporti interni alla nostra Regione, ma con le Regioni limitrofe.

Da qui questa capacità, questo ruolo territoriale, che sempre di più l'Umbria deve assumere. Noi riteniamo che abbiamo oggi gli strumenti, interni alla nostra Regione, interni alla nostra macchina amministrativa della Regione dell'Umbria, che io ringrazio per

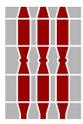


il lavoro che in questi anni ha svolto e sta svolgendo per dare un sostegno forte a quella che è la nostra programmazione e alle nostre idee politiche; noi riteniamo che, appunto, su questa linea dovremmo continuare per fare in modo che, dentro il nostro sistema paese, l'Umbria non rimanga marginalizzata così come in questi ultimi anni abbiamo potuto appurare e accertare. Grazie.

PRESIDENTE. Bene. Colleghi, ricordo a tutti che sono stati presentati tre documenti, come proposta di risoluzione, come ordini del giorno. Questi documenti sono stati presentati nell'ordine che adesso vi dico e che poi saranno illustrati dopo l'intervento della Presidente Lorenzetti e dal consigliere Dottorini, dalla coalizione di maggioranza e dalla coalizione di minoranza – opposizione, a firma di tutti i Consiglieri. Dottorini, opposizione e maggioranza: questo è l'ordine cronologico con cui verranno presentati e discussi. Ricordo anche a tutti i Consiglieri che poi avremo come ordine dei lavori, oltre che l'illustrazione delle mozioni, le dichiarazioni di voto e, se vi sono le condizioni, è intenzione della Presidenza licenziare una legge brevissima, di un unico articolo, che riguarda le norme in materia di forme associative dei Comuni. Quindi invito tutti i colleghi Consiglieri a rimanere in Aula, alla fine della discussione, della votazione dei documenti che riguardano la comunicazione della Giunta sulle comunicazioni delle infrastrutture. Ragionevolmente dovremo concludere i lavori nel pomeriggio.

Bene, la Presidente Lorenzetti... le diamo il tempo per comporre le proprie cose e le proprie carte e le diamo la parola per il suo intervento conclusivo.

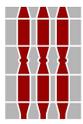
LORENZETTI, Presidente della Giunta regionale. ...alla fine si sentiva la necessità di fare il punto complessivamente sulle materie infrastrutturali, poi sappiamo che accade in materia infrastrutturale, c'è tutta la partita trasportistica e trasporto pubblico locale. Insomma, avremo tempo e modo per poter discutere in maniera più larga - diciamo - anche di queste tematiche ma insomma non lo dico in maniera..., chi mi conosce lo sa, non lo dico in maniera rituale ma lo considero importante, un confronto utile. Per quello che mi riguarda avendo sentito più o meno tutti gli interventi è prevalso l'idea del bene dell'Umbria e meno, ci sono state ma insomma meno, posizioni ideologiche, io sono tra quelle convinte pur sapendo quanto sia difficile, oneroso e quanta pazienza e determinazione ci voglia, ma io sono tra quelle che considera il rapporto con i Comuni, le posizioni con le Amministrazioni, le discussioni con i cittadini un bene, sia nelle sedi



formali che in quelle informali.

È una cosa giusta, discutere, approfondire, rendere chiare le posizioni, non è che significa sempre come dire assemblearismo per un verso o municipalismo o localismo per un altro, e in ogni caso come dire una volta che si presenta e si avanza il disegno regionale è chiaro che poi c'è chi si deve assumere la responsabilità delle decisioni finali. Si è parlato, giustamente io ci tornerò, adesso mi serve solo per dire una cosa, di modello di sviluppo, certamente le infrastrutture, quando parlo di infrastrutture dico tutte quelle tradizionali, quelle immateriali, le reti idriche, ma penso anche a tutta la partita della rifunzionalizzazione delle città, i PUC, i contratti di quartiere, tutto, penso alle reti complessivamente prese.

Debbono essere al servizio del modello di sviluppo che uno ha in mente, e che più di una volta questo Consiglio in altre sedi noi abbiamo discusso ma ci tornerò. Nessuno ha mai pensato ad alcun automatismo, saremmo troppo ignoranti, non mi pare che siamo così ignoranti, di stampo keynesiano, fra infrastrutture e sviluppo magari da sostituire alla ricostruzione, ma come giustamente secondo me ha detto il capogruppo Bracco la loro assenza comunque costituisce un gap. E i dati vanno letti bene e complessivamente, quando si dice che l'Umbria è sopra la media, qui cito solo, me ne scuserà il capogruppo Bracco se lo farò, cito solo quello che ha detto lui, sì, ma sono strade comunali, provinciali, il reticolo del policentrismo, ma l'Umbria non ha mai azzeccato l'investimento sui grandi assi strategici. E quando si ragiona sulle altre Regioni a forte sviluppo e a dinamiche di crescita incredibile, Veneto e Lombardia, io ci metto anche Piemonte e Emilia Romagna. Emilia Romagna, stavamo scherzando con l'assessore Mascio ieri, non mi ricordo con quale giornale è stata data una brochure della società Autostrade, tra Modena e Bologna andiamo a quattro corsie per senso di marcia e lungo lo stesso asse c'è l'alta velocità. Sia ben chiaro, quella è un'altra partita, parlo dell'Emilia, da Modena a Bologna, è la via Emilia certo. Regioni a più alto tasso di crescita, si diceva ma con problemi infrastrutturali ma, oh, scusate lì, lì c'è tutto il sistema autostradale d'Italia, con tutti gli Hub fondamentali della logistica italiana ed europea, con tutti gli aeroporti, una sola cosa è uguale a noi, la rete ferroviaria non è raddoppiata, tant'è che gli incidenti abbiamo visto ci sono stati e parecchi. E i corridoi 1, 5 e 8 che sono le reti a cui noi dobbiamo essere legati se vogliamo mantenere il rapporto con le aree dinamiche ed essere una Regione d'Europa e la scelta, come molti ci hanno detto venendo qua in Umbria, interloquendo su altri tavoli nazionali, 5 e 8 bene, ma mi raccomando, questo lo dicevano

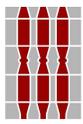


in particolare sia sulle ferrovie che sulle strade, ma questo ce lo diceva sulla ferrovia, concentrare sul corridoio centrale, lì c'è l'alta velocità e ci dicevano poiché i soldi sono pochi, concentreremo tutto lì per completarne uno di asse dell'alta velocità, Milano – Napoli, tant'è che si farà una nuova infrastruttura ferroviaria da Bari a Napoli in modo tale da avere un unico asse. Quindi per noi è essenziale sotto forma di infrastrutture e sotto forma di servizi, perché anche di servizi si tratta, anche infrastrutture vigenti, andare sul corridoio centrale. Parlo evidentemente di ferrovia e parlo anche di strade.

E l'Umbria su tutto questo, ora io ho ascoltato quando si dice l'Umbria attenzione, non si deve trasformare in un territorio di attraversamento dei mezzi pesanti, sono dieci anni che l'Umbria è territorio di attraversamento dei mezzi pesanti, sono dieci anni che l'Umbria e la E45, la camionabile d'Italia, l'alternativa all'autostrada e lo rimarrà come sappiamo bene perché abbiamo visto anche i programmi finanziari, i programmi delle autostrade, lo rimarrà ancora a lungo, perché i lavori sull'autostrada Firenze - Bologna sono ancora lunghi da finire. Andiamoci a guardare i dati Arpa sulle polveri sottili e vedremo che cosa significa adesso l'inquinamento ambientale delle nostre zone.

Che cosa significa adesso l'inquinamento acustico, e che cosa significa, l'avete detto tutti e lo ripeto anch'io, che l'ANAS ha dovuto chiudere sia in Umbria che in Emilia Romagna un senso di marcia in alcuni tratti perché non ha i soldi per fare la manutenzione e perché i viadotti non reggono, ma non reggono. Allora questa è la situazione attuale, non quella che potrebbe verificarsi, quella che è adesso. E la bacchetta magica non ce l'ha nessuno, bisogna solo capire qual è il modo più rapido, migliore, efficace per arrivare il più rapidamente possibile a risolvere questa situazione, perché in queste condizioni la E45 non è una grande risorsa come dev'essere, ma diventa veramente un disastro, un peso, un freno.

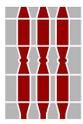
Vediamo che cosa serve all'Umbria e come l'Umbria ragionevolmente può contribuire al sistema degli assi strategici nazionali ed europei derivandone vantaggio e costruendo anche la propria parte come ogni territorio deve sapere fare, siamo tutti insieme, quando si parla di infrastrutturazione di un Paese si deve parlare di sistemi interregionali, di Italia di mezzo, insomma si deve parlare di sistemi. Giustamente si è parlato di modello di sviluppo, concordo, tante volte ci hanno detto: voi potrete essere la Disneyland dell'Italia, il Central Park d'Italia, che vive nei fine settimana, ora siccome tutti quanti noi abbiamo l'orgoglio e la dignità di essere umbri, essere questa cosa per quelli che si possono permettere o si sono già permessi di comprare casolari e pezzi di centri storici nei nostri



paesi, per poter passare i fine settimana e poi svuotarli e rendere le nostre città morte, non esiste al mondo, durante la ricostruzione ci siamo fatti in quattro e anche di più, in un grande sforzo corale perché quella botta non consentisse uno spopolamento complessivo di tutta la montagna e delle aree marginali, figuriamoci se adesso si può accettare una roba da radical chic e da Central Park del fine settimana.

Abbiamo l'ambizione di essere, non mi è venuta una parola migliore, quindi la dico così, la Regione giusta per competere in questo mondo globale che appiattisce, la Regione giusta per dimensione, per i prodotti dell'agricoltura, della enogastronomia legati al nostro territorio, per le relazioni umane, per il tessuto sociale, per la qualità della vita, per la cultura che qui - come dire - si respira come e come spesso dico come un diritto di tutti e non come un privilegio di pochi, ma può avere l'ambizione di essere la Regione giusta a determinate condizioni, noi abbiamo una fitta rete di piccole e medie imprese, forte questa rete, di una coesione sociale, di un radicamento sul territorio ma sappiamo bene che cosa significa ormai la retorica del piccolo è bello è finita, ma sappiamo bene che cosa significano i problemi di dimensione, di costi aggiuntivi dei trasporti, di problemi dell'energia, dei problemi legati a come dimensioni piccole e non strutturate creano grandi difficoltà per investire su ricerca e innovazione, e comunque colgo l'occasione, non c'è il consigliere Vinti ma colgo l'occasione per dirgli che in due anni questa piccola Regione ha investito oltre 55 milioni di euro su varie tipologie individuabili nel titolo ricerca e innovazione, più 25 milioni di euro sul distretto ecologico, e qui fatemi dire, noi li abbiamo messi tutti, mentre il Governo di centrodestra ne ha messi solo 8, mentre avrebbe dovuto metterne 25, vedremo quello che farà il Governo di centrosinistra ovviamente, su micro e nanotecnologie, sulla metallurgia, sulla mecatronica, sulla meccanica avanzata, su questioni assolutamente decisive, ma aeroporto, ma le tecnologie della conoscenza, se non ci sono queste condizioni di fatto si creano problemi, abbiamo una presenza di multinazionali che pongono le questioni che sappiamo e abbiamo investito, questo è il nostro modello di sviluppo sulla filiera turismo – ambiente – cultura, le infrastrutture devono servire a questo modello di sviluppo.

Come dire, le infrastrutture utili, non tutte le infrastrutture ma quelle che abbiamo scritto nella programmazione sì, e quali sono le esigenze di questa Umbria? A meno che, perché, come dire, ogni tanto è slittata la frizione e quindi in qualche intervento va male tutto, salvo qualche strada che sta vicino a casa propria, noi dobbiamo capire le esigenze dell'Umbria, l'Umbria è in mezzo, l'ho detto tante volte, quindi mi sentirete ripetere la



stessa cosa e me ne scuso, ma d'altra parte è il mio pensiero, l'Umbria è in mezzo, è una Regione piccola, consapevoli tutti quanti che per noi passano gli assi strategici, ma noi siamo in mezzo, abbiamo necessità di avere i rapporti appunto con le autostrade del mare, da quindici anni, dalle Marche vengono a pettine alcune infrastrutture, come sappiamo, quindi parlo della 76, alla 77, della 78, parlo dell'Ascoli Piceno, poi ci tornerò anche su questo perché sono pignoletta, così come abbiamo necessità anche della grande longitudinale che ci consenta di avere rapporti stradali e ferroviarie, che ci consenta di avere rapporti con le aree dinamiche del Paese, abbiamo necessità di un aeroporto che abbia la dignità di chiamarsi tale, l'Alitalia ha lavorato contro di noi, la compagnia di bandiera non è stata all'altezza, dirò poi quali sono le cose che noi come Regione, insieme ad altri soggetti stiamo facendo per completare l'investimento, perché altrimenti si interromperebbero i lavori, anche in questo caso sarà la Regione a mettere fuori i soldi, e così come altre risorse molto importanti per mettere l'aeroporto nelle condizioni di diventare affidabile nella possibilità di volare.

E ancora come sappiamo abbiamo bisogno, ma questo ne parleremo in un altro momento, di un trasporto pubblico locale che tenga conto di come è fatta la nostra Umbria, quindi del policentrismo umbro, quante volte abbiamo detto: la Foligno - Perugia - Terontola insieme alla Ferrovia Centrale Umbra deve servire oltre che a collegarci verso il nord all'alta velocità, deve asservire anche complessivamente la nostra Regione con i punti di arrivo anche del trasporto su gomma che adduca traffico alla nostra ferrovia, le nostre ferrovie. Traversali certamente per collegarci ai porti di Ancona, Civitavecchia e Livorno, trasversali che confluiscono sulla Flaminia e sull'E45, e anche io mi sono chiesta scherzando, è stato detto da Fiammetta e da altri, ma io ormai ci scherzo perché non credo che si possa fare altro, a meno che come giustamente dicevamo con Fabrizio non si voglia tornare a quello che era 20 anni fa, 25 anni fa o anche 30 anni fa era l'assetto infrastrutturale umbro, la Flaminia, l'A1 per il nord - sud, l'Adriatica e l'unica trasversale già esistente in un unico tratto, che era la 77, e ancora a proposito di quelle venute prima e dopo di cui parlava Lupini, venute prima e dopo, la cosa, perché è giusto anche che questi Consigli regionali servano a dirci e a comunicarci anche le cose, a proposito di quello che è avvenuto prima e dopo, l'unico esistente a corridoio unico è sempre stata solo la 77, mentre tutte le altre che io reputo importanti e su cui bisogna intervenire e che bisogna fare, penso alla Perugia - Ancona non è un itinerario unico, non è - scusate - un'unica strada la Perugia - Ancona, la Perugia - Ancona è un itinerario fatta dalla 318, dalla E45



a Branca, dalla 219 da Branca a Fossa di Vico, dalla 76, da Fossato d'Ancona. E ancora la E78 non è esistente, anche in questo caso è un itinerario costituito dalle strade 223 da Grosseto a Siena, 73 da Siena - Arezzo alle Ville, dalle Ville all'E45, variante 221, dall'E45 a Fossombrone, da Fossombrone a Fano tramite la Flaminia. E ancora la Tre Valli è costituita da una serie, 418 Spoleto – Acquasparta, 209 Sant'Anatolia – Triponzo, 320 Triponzo - Serravalle, e giù giù alcune strade comunali. Si vuole tornare a quella situazione infrastrutturale di trent'anni fa, 25 anni fa? A proposito delle battute che si fa su Foligno e sciocchezze del genere, quella era la situazione infrastrutturale, io mi ricordo anche degli episodi, ormai sono vecchietta anch'io, quindi mi ricordo anche degli episodi poco edificanti ma non ci torno, di come si sono costruite le priorità allora e perché e per quali interessi.

Noi abbiamo detto invece le trasversali che da molti anni arrivano a pettine al confine dell'Umbria hanno bisogno di una risposta, e dalle Marche come dire ci stanno sul collo per la E78, sulla 77 è arrivata lì la strada, la 76, che io mi chiamo 76 ma ci capiamo insomma, la Perugia – Ancona, di fatto Marche ci dicono..., e idem Tre Valli per i problemi che sappiamo e che ha visto tutte le problematicità. E sono tutti completamente perché da anni come dicevo vengono a pettine dalle Marche. L'asse strategico l'ho già detto, l'asse longitudinale Mestre – Civitavecchia, decisivo per l'Umbria per le imprese e per il turismo. Basi logistiche, cioè mi riferisco evidentemente a tutto l'intervento fatto dall'assessore Mascio, io li nomino e basta, il raddoppio dell'Orte - Falconara, la Foligno - Perugia Terontola - Arezzo, l'FCU Sfondamento, queste partite sono tutte partite che rappresentano la programmazione dell'Umbria, questione che abbiamo discusso sui tavoli di concertazione con i Comuni per ragionare insieme su quello che serve all'Umbria, su quello che è utile all'Umbria, non faccio l'elenco delle altre strade ma ci tornerò dopo, ma la programmazione - diciamo - di tutto il resto.

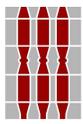
Queste sono le esigenze dell'Umbria, esigenze che noi abbiamo scritto e sottoscritto insieme ad altre Regioni negli accordi interregionali e con il Governo nazionale. Ha ragione a dire la consigliera Modena, l'intesa del '99 post terremoto era diversa, ma induce, siccome io me lo ricordo perché facevo un altro mestiere, cioè ero Presidente della Commissione lavori pubblici della Camera, in luce conteneva le indicazioni per l'ANAS delle scelte per quanto riguardava i piani triennali. Lo so bene perché io c'ero e so come sono andati i piani triennali.

Il Governo di centrosinistra di allora riconobbe le esigenze e il gap dell'Umbria e cominciò



a mettere risorse e inserirle nei piani finanziari. Noi venivamo da una lunga stagione senza una lira per le strade umbre sui piani triennali ANAS. Come dire: sono pronta ai confronti all'americana... se non un miliardo, due miliardi o cose di questo genere, ma mai scelte strategiche in riferimento alle esigenze infrastrutturali dell'Umbria. Il Governo di centrosinistra ha invertito questa tendenza, ma non lo faccio per lisciare il pelo... l'ha invertita, e anche qui pronti i confronti all'americana, con i dati alla mano, confrontando i piani triennali di allora, di prima del Governo di centrosinistra e quelli di dopo. Poi è arrivata la Legge Obiettivo. La Legge Obiettivo ha desertificato la programmazione ANAS e, come voi avete sentito anche dagli stessi piccoli costruttori di allora, ha desertificato anche la possibilità di intervento, per esempio, sulle reti urbane, sulla rifunzionalizzazione delle città, perché ha messo tutte quante le possibili risorse immaginabili sulla Legge Obiettivo.

Perché poi l'ha fatta diventare Legge Obiettivo per le strade, le ferrovie, le reti energetiche, le reti idriche... addirittura c'è stata anche una norma che inseriva la Legge Obiettivo per le città. Insomma... va beh, una legge così. Io continuo a pensare, e lo dico, che quella legge, fatta in quella maniera, con la strozzatura dei procedimenti, è stata un errore; su alcune cose poteva funzionare... io dico che su alcune cose gli riconosco positività, ma il motivo per cui noi abbiamo ricorso alla Corte Costituzionale è che non si è voluto semplificare e snellire, ma si è voluto strozzare il confronto, diminuirlo, cancellare i soggetti che potessero in qualche modo intervenire e dire la loro, compresi i Comuni... compresi i Comuni, che sono soggetti istituzionali a sovranità piena, e compreso il fatto che nelle scelte comunque non era prevista l'intesa con le Regioni, ma c'era sentito. Noi abbiamo riportato una vittoria, non totale, alla Corte Costituzionale, perché noi pensavamo alla cancellazione della Legge Obiettivo. Ci fu una mezza vittoria che disse, impose al Governo l'intesa con le Regioni. E così noi facemmo, tutte le Regioni d'Italia. E guardate... qui fatemi dire: certo, era il governo di centrodestra, ma io ho sempre detto, e lo ridico anche qui: i rapporti tra le istituzioni sono cose serie. Io faccio la battaglia politica, e la faccio fino in fondo, in maniera anche pesante e ruvida; nel momento in cui si chiudono le campagne elettorali e ci sono chi governa, chi sta all'opposizione... i rapporti devono essere correttamente intesi e impostati tra istituzioni, che non significa, come abbiamo visto, anche ricorsi, scontri con le istituzioni stesse... sia ben chiaro: con tutti gli elementi e gli strumenti che ogni istituzione ha a disposizione. Ragionammo sull'intesa, e badate che questa Regione, io devo sempre ringraziare le fondazioni, le banche, le Camere di



Commercio e le associazioni di categoria delle imprese, per tutto quello che hanno saputo dare alle Regioni in termini di finanziamenti per fare le progettazioni, tutte, perché altrimenti non saremmo riusciti ad essere piccola Regione, quando ti presenti ai negoziati, rischi sempre, non saremmo riusciti ad arrivare per tempo a quei negoziati. Quando ci siamo presentati a quei negoziati... perché anche questo è scritto, perché sta nelle carte... Quando ci siamo presentati a quei negoziati, tra più Regioni e la Regione, noi non abbiamo chiesto solo quello che poi è andato nella intesa siglata nel 2002, ma noi abbiamo chiesto il raddoppio della Orte - Falconara tutta, insieme ad altre Regioni. Adesso non sto qui a dire, ma mi pare evidente questa... la Foligno - Perugia - Terontola - Arezzo - Firenze, l'FCU, e di fatto venne accolta... per esempio, di queste tre richieste, venne accolta solo il raddoppio della Orte - Falconara nel tratto Spoleto - Terni, e venne solo approvato il progetto in sede tecnica del tratto Foligno - Fabriano, senza metterci soldi. Poi chiedemmo Perugia - Ancona, E77, E78, Tre Valli, Terni - Rieti, queste furono le richieste dal punto di vista delle strade, messe così, senza pensare ad assi viari, di penetrazione, quadrilateri o compagnia cantando, e sull'E45 segnalammo - questa è la verità - come esigenza di messa in sicurezza allargamento e corsia d'emergenza... segnalammo. Questa... sull'intesa della Regione Umbria... l'E45 il Governo con la accolse sull'intesa del 2002, mentre la accolse per la Regione dell'Emilia Romagna.

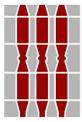
Basta andarsele a guardare queste cose: è tutto questo scritto. E a proposito, questo lo voglio dire anche a Vinti, di impostazione vecchia, le reti idriche noi le avremmo chieste molto volentieri sulla Legge Obiettivo, ma le reti idriche in quel momento, per la Legge Obiettivo, valevano solo per il sud; però noi Regione Umbria, in un momento molto difficile, come è stata la crisi idrica che noi abbiamo vissuto, che ha avuto diciamo il culmine nel Trasimeno, ma insomma è stata una crisi idrica molto seria, dell'acqua potabile in molti comuni, noi abbiamo, insieme ad altri soggetti come Il Ministero dell'Agricoltura, ma noi come bilancio regionale, il CIPE, fra tutto, compresi gli invasi... fra tutto, acquedotti... il ciclo delle acque, comprese gli invasi, oltre 300 milioni di euro. Non è una sciocchezza. Noi abbiamo investito, e abbiamo anche fatto velocemente e rapidamente inaugurati già molti di questi acquedotti ed altro. E ancora, per il cablaggio e le reti informatiche, ci sono soldi e risorse CIPE del (Dopop), che arrivano a quasi a 10 miliardi di lire. Per esempio avremmo anche fatto la proposta sul trasporto pubblico locale, mi riferisco al mini metrò, ma mi riferisco alle modalità alternative...: non venne accettata nella Legge Obiettivo, questo per dire che cosa successo. Le basi logistiche ho già detto,



continuiamo ad andare avanti.

Dicevo che all'Emilia Romagna venne riconosciuta la sottolineatura della E45. Che cosa è successo poi ad un certo punto? Emilia Romagna e Veneto, parliamo sempre di fine 2001... no, inizi 2002... stavano già lavorando per la autostrada E55, Mestre - Cesena, insieme con Società Autostrade, insieme a grandi gruppi imprenditoriali delle costruzioni conosciute che adesso non vi dico e a gruppi finanziari. Emilia Romagna e Veneto. Il Ministro comincia a chiederci di ragionare insieme le Regioni interessate per capire il da farsi, e ci dice subito: "Guardate, noi non siamo in grado sull'E45..."... perché ogni di noi ci metteva un pezzo... "qui è un casino", "qua e lì..."... parliamo di cinque anni fa... il Ministero allora ci disse noi non siamo in grado di fare sull'E45 quello che stiamo facendo sulla Salerno - Reggio Calabria, e cioè andare avanti per lotti funzionali, messa in sicurezza, allargamento e corsia d'emergenza, perché i soldi pubblici tutti non ci sono. Poi è arrivato il promotore, con la proposta di corridoio unico, da Mestre a Cesena, non ancora... scusate, da Mestre a Orte, non ancora fino a Civitavecchia. Come dire... siccome siamo tutti quanti non nati ieri, io sono nata 53 anni fa... voi mi volete forse dire che l'ANAS o qualcuno del Ministero ha chiamato, Ha telefonato a Bonsignore a Caltagirone e gli ha detto: "Oh, fa un po' la proposta sul project... avanza la proposta di corridoio unico, in modo tale che freghiamo l'Emilia Romagna, il Veneto e facciamo un unico corridoio?". Può darsi... magari! Può darsi, però voglio dire... e in modo tale da mettere tutto quanto insieme? Può darsi. Però noi abbiamo, come dire, ricominciato come... anzi, gliel'abbiamo anche detto per la verità... anzi, l'Emilia Romagna e il Veneto hanno fatto anche ricorso al TAR rispetto alla delibera dell'ANAS che accettava la proposta del promotore e individuava come pubblica utilità quell'intervento, come corridoio unico. Noi cominciammo a ragionare ancora non d'accordo con quella impostazione perché, come dire, mentre ragionavamo, ci siamo sentiti in qualche modo, non avendo chiesto noi, come giustamente diceva Roberto Carpinelli, l'autostrada, ma avendo chiesto allargamento, messa in sicurezza, corsia d'emergenza... certo, ci siamo sentiti in qualche modo scavalcati, senza aver potuto dire niente, perché sappiamo benissimo come è la normativa riguardante il promotore... ci siamo sentiti scavalcati da qualcuno che comunque aveva tutta la legittimità di farlo. Poi vogliamo pensare male? Può darsi, sì, sì. Anzi, io ci penso anche male, però aveva tutta la legittimità.

E Regioni che governano, e forze che governano, si devono misurare con lo stato dei fatti, e ragionare a partire dallo stato dei fatti per il bene della propria Regione. Fra di noi ci



siamo confrontati e, come dicevo, non ci sfuggita niente, né chi è Bonsignore, né chi è Caltagirone, ma neanche le condizioni della E45. Guardate, io sono stata Presidente della Commissione ai Lavori Pubblici, ho incontrato tanti che hanno visto le patrie galere, tante persone per bene, io ho parlato con tutti, non mi sono mai sentita sporcata quando uno ha chiaramente, legittimamente, in modo trasparente, detto le proprie posizioni, e questo è quello che io dico. Io conosco bene chi è Bonsignore e Caltagirone, come tutti quanti noi, ma in quel mondo, come dicevo poc'anzi, il migliore ha la rogna. E allora, di fronte a queste cose, chi è Bonsignore e chi è Caltagirone, le condizioni della E45, e sottoscrivemmo dopo molte discussioni... dopo molte discussioni e con tutte le garanzie... adesso non le sto qui a dire, l'accordo integrativo, che prevedeva il corridoio di viabilità autostradale, dorsale e centrale, con le condizioni che voi conoscete e che lì sono scritte, che diceva per quello che riguardava l'Umbria... io vi parlo solo dell'Umbria: "Noi non vogliamo consumare più territorio; non vogliamo, in deroga alla normativa autostradale, che ci sia un'altra strada, diciamo, alternativa all'autostrada stessa, dunque sono i pedaggiamenti dobbiamo trovare un accordo, perché i cittadini umbri non devono pagare il pedaggio, e le priorità che dovessero essere il nodo di Perugia..."... ovviamente l'Emilia Romagna ha chiesto l'E55, noi chiedemmo il nodo di Perugia e la partita... perché nel frattempo era iniziata tutta la questione Terni, Ast, i rapporti... la necessità di Ast sul porto di Civitavecchia e dicemmo il nodo di Perugia e Orte - Civitavecchia, con il peduncolo Passo Corese, ma questo lo conoscete. Questa, come dire, è la questione che è accaduta per lì e con delibere che, come sapete, hanno messo a disposizione risorse, e le delibere dell'ANAS a questo momento parlano dei soldi per il nodo di Perugia, 310 milioni di euro, e per il tratto Vetralla – Civitavecchia, come anticipazione rispetto al project. È possibile staccarlo? Non lo so. Arriveremo a ragionare e ve lo dirò rispetto al nuovo Governo.

Avemmo un altro momento non facile, perché noi facemmo la proposta ovviamente di completare la 76 Perugia - Ancona, la chiamo così, ma ci siamo capiti, e di completare la 77. Sull'E 78 sapete già che le problematiche hanno riguardato, certo, i comuni umbri, ma hanno riguardato e riguardano in modo particolare il rapporto con la Regione Toscana, che adesso bisognerà stringere e decidere, assumendoci responsabilità evidentemente... Sulla questione della 76 e della 77 arrivò un'altra proposta. Noi, come dire, ci siamo presentati... allora c'era l'assessore Di Bartolo... ci siamo presentati alla prima trattativa con la consapevolezza sempre che i soldi erano pochi e che quindi dovessimo fare una proposta ragionevole. Ci venne fatta un'altra proposta: di considerare l'asse viario,



quadrilatero, Umbria e Marche, a quattro corsie, con il General Contractor, e con un montaggio finanziario in capo ad una società, che è appunto la società Quadrilatero... tutta pubblica... pubblica, ci siamo capiti, nel senso che è 51% ANAS e 49% Sviluppo Italia, anche se adesso è S.p.A. insomma, con un montaggio finanziario, che voi sapete come si chiama, "cattura valore", che fin dal inizio ci mise in grande imbarazzo e fortissima perplessità.

Abbiamo pensato allora che fosse un'altra boutade per ricominciare daccapo un'altra volta tutto quanto, ci siamo messi a capire cosa voleva dire questo "cattura valore" e comunque abbiamo visto anche i rischi: i rischi in capo ai Comuni... i rischi in capo ai Comuni, i rischi in capo alle Regioni che, entrando dentro la società, comunque assumevano... perché poi se l'assumeva la società il rischio... si assumeva il rischio stesso, e comunque una cosa che noi abbiamo detto in maniera specifica e chiara: noi, chiamando i comuni, e discutendo continuamente con i Comuni... non se ne parla di venire meno alla coerenza con la programmazione, con la pianificazione urbanistica, i piani regolatori, e con la programmazione economica. Ancora adesso noi non siamo entrati dentro la società, perché io le perplessità sui rischi ce l'ho ancora. Dopodiché, i soldi che sono stati messi a disposizione li conosciamo, in tutto: sono 900 milioni di euro tra Umbria e Marche, assegnati con delibera CIPE, quindi ci sono, a fronte, certo, di 2 miliardi e 93 milioni di euro di costo totale. E guardate, quando si dice del 30%, ma tocca essere pignoli... guardate il 30%, Fiammetta, ci sono anche le risorse dei precedenti piani triennali ANAS, che sono stati presi tutti insieme e riportati nei montaggi finanziari dentro la Legge Obiettivo, ma venivano da precedenti Governi. Sarà il 20%? Non so valutarlo, non lo suo misurare. Lo possiamo comunque sempre misurare. Poi il raddoppio Orte – Falconara, Foligno – Perugia – Terontola, FCU, l'aeroporto - ci torno poi su altre cose - l'aeroporto: le risorse sono dei precedenti Governi, sono quelle del governo di centrosinistra. Quelli che sono adesso in appalto, sono 12 milioni di euro e 75 mila, e questo appalto che è in corso, dei lavori in corso, non basteranno per non far fermare i lavori. La Regione, non anticipando, perché il Governo non ci ha messo a disposizione neanche lo stesso strumento, seppur vago e generico, messo a disposizione per Gubbio, quindi non anticipando, ma dandoli sull'unghia, la Regione dell'Umbria... certo, indebitandosi, perché fa mutuo e si indebita... lo porteremo in Consiglio regionale... in ogni caso 3 milioni di euro, la Regione dell'Umbria, per chiudere questi lavori, allungare la pista e mettere l'aeroporto nelle migliori condizioni possibili. E poi ci siamo inventati un'altra cosa di



carattere finanziario: per mettere insieme le risorse, oltre che di Regione e Comune, anche della Fondazione Cassa di Risparmio di Perugia, che mette a disposizione 3 milioni di euro in tre anni - è un trust, così si chiama - che ci consentirà... visto che l'Alitalia ci ha trattato nella maniera in cui sappiamo, ci consentirà di provare a ricostruire l'affidabilità dello scalo di Perugia per poter volare, perché si possa dire che da Perugia e dall'Umbria si vola.

Non sono poche le risorse, sono in atto contatti importanti, significativi, che ci consentiranno di fare l'operazione. Siccome io non mi tiro indietro, intanto Foligno non ha la superficie aeroporto, perché era il vecchio aeroporto militare, e i tre milioni di euro della pista, sono sempre quelli vecchi del Governo di centrosinistra che allora aveva messo a disposizione. Ma nel piano regionale dei trasporti è detto chiaramente quali sono i compiti, le competenze, la missione dell'aeroporto di Foligno, che non ha niente a che vedere con l'aeroporto regionale dell'Umbria, che è unico e si chiama Sant'Egidio, trasporto merci e persone. Questo è ciò di cui ha bisogno l'Umbria, questa è la programmazione, questo è lo stato dell'arte, c'è un nuovo Governo, sì, e su questo io vorrei dire in maniera esplicita, con garbo ma esplicita, anche perché gliel'ho detto in faccia, quindi posso dirlo anche qui pubblicamente, i luogotenenti è roba di altri tempi, i rapporti tra le istituzioni è cosa diversa, l'ho detto già prima, ed è questione prima di tutto di stile, così come ho detto ad Alberto Laganà che ha scritto quelle cose parlando a nome del Ministro, robbaccia.

Vorrei anche dire al consigliere Dottorini, e spero che non sia così ma lo voglio esplicitare, per correttezza mia, nei miei rapporti con te, che quello che tu hai detto alla fine non vengano considerate delle minacce all'Umbria, ed adesso le esplicito, ma vengano considerate necessità di rapportarci istituzionalmente tra Regioni, Ministero e Commissione dei lavori pubblici del Senato, perché dire che comunque noi abbiamo la rete degli assessori regionali verdi in tutte le Regioni interessate, abbiamo il Ministro che può bloccare con la VIA, abbiamo Anna Donati che è Presidente della Commissione, che io conosco bene, siamo state insieme a fare parecchie battaglie, della Commissione trasporti del Senato che può condizionare i pareri, dette così, sono più minacce che non invece la necessità di discutere, confrontarci e anche duramente ma ragionare, come si vede in corretti rapporti tra istituzioni.

C'è un nuovo Governo, la situazione dei conti pubblici è disastrosa, e badate già nel 2006, adesso non inventiamoci storie, perché nel 2006 il Governo di centrodestra ha messo ANAS e RFI con il di dietro per terra, adesso l'ho detto così, in maniera forse poco



signorile ma tanto io non lo sono una signora, la situazione è davvero incredibile, non ci sono soldi neanche per tappare il minimo, e lo vedete da soli, questo Governo dovrà fare tutto insieme la manovra aggiuntiva e presentare il DPF e a fine novembre presentare la finanziaria. Tutte le Regioni hanno chiesto un confronto vero con il Governo, pronti a fare la nostra parte, sul Governo e sul controllo e sul risanamento della spesa pubblica, questa Regione già fa molto per quanto riguarda la sanità, e non è poco, e non è poco, pronti a fare la nostra parte sulla spesa pubblica, pronti a fare la nostra parte su tutto il resto, competitività, misure economiche, sviluppo, infrastrutture.

Sono stata anche citata da Di Pietro a Ballarò in qualità di co-capofila insieme alla Regione Campania di tutta questa materia, noi abbiamo fatto una richiesta al Governo e ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti per ragionare insieme, quindi abbiamo detto al Governo: su manovra aggiuntiva, DPF e finanziaria si apra un tavolo vero. Con il Governo di centrodestra eravamo considerati peggio che niente, un pezzo di opposizione invece che un governo di questo Paese, apriamo un tavolo e siamo pronti a fare la nostra parte perché vediamo da soli che i conti sono un disastro, allora noi non chiederemo a questo Governo ciò che non abbiamo chiesto all'altro Governo di centrodestra, al Governo di centrodestra quando è venuto Lunardi o in qualsiasi altra situazione io ho sempre detto: la programmazione di ciò che serve all'Umbria è questo, ed è quello che ho detto adesso, adesso non ci torno, quindi noi abbiamo fatto la nostra parte mettendo a disposizione tutte le progettazioni, pretendiamo per la parte che ci compete, non è che pensiamo che l'Umbria sia il boccino del mondo, però sapendo l'Umbria da quale grave gap viene, abbiamo detto man mano noi vogliamo starci dentro i vari programmi finanziari.

E la stessa cosa chiederemo a questo Governo, la programmazione tutta, certo, la programmazione di quel che serve, delle esigenze dell'Umbria è quella che abbiamo detto e quella rimane, le risorse sono quelle che sentiremo, che cercheremo di capire quali sono, per capire quanto va sugli investimenti infrastrutturali, le risorse vanno ovviamente programmate e questo è quello che per quello che mi riguarda io dirò sia come co-capofila che come Presidente dell'Umbria, vanno programmate tenendo conto delle esigenze del sistema Italia e in esso del sistema dell'Umbria, tenendo conto del deficit infrastrutturale da cui proveniamo.

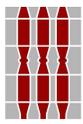
Certo, è evidente che le priorità non possono che essere i completamenti e la cosa che diremo: non rimettiamo in discussione le risorse assegnate, per questo dico al Consiglio regionale, su questa cosa non ci dividiamo, le risorse che sono state assegnate non si



rimettano in discussione, non le ripeto, ma vedete a pagina 10 che cosa intendo dire, più oltre a quelle a pagina 10 perché non voglio dimenticarmi di niente, per quanto riguarda la programmazione regionale ci metto la Pievaiola, 27 milioni di euro più i 7, siccome la progettazione esecutiva ha fatto lievitare il costo, abbiamo detto che li metteremo noi come Regione, e la 219 che aspettiamo che il Governo ovviamente ce li ridia visto che noi dovremo anticiparli. Non rimettere completamente, non rimettere in discussione le risorse assegnate, che cosa nei due punti che hanno fatto più discutere, qual è la situazione? Allora, io l'ho già detto qual è stato, sono stata forse un po' pedante, ma ho già detto qual è stato via via il senso, il percorso nel 2001 sull'E45, ed è vero che noi abbiamo mica chiesto l'autostrada, noi abbiamo chiesto messa in sicurezza, allargamento della sede stradale, corsia d'emergenza, dopodiché la proposta è stata questa, allora io vi dico: arriva il nuovo Governo e il Ministro Di Pietro alle Regioni che hanno sottoscritto l'accordo del novembre 2004 fa una proposta alternativa, che riguarda sempre messa in sicurezza, allargamento, corsia d'emergenza, e ci dice: guardate, vi tratto come la Salerno - Reggio Calabria e vi do i soldi.

Dico io: va bene, ovviamente pronti a discutere su un programma finanziario, perché è un programma finanziario, ovviamente con tutto quello che bisogna risolvere, il nodo di Perugia, i soldi del nodo di Perugia sono legati all'anticipazione e - come dire - esiste una delibera di pubblica utilità dell'ANAS per quanto riguarda la proposta del promotore, quanto costa in termini di penali, questa è cosa che è in capo al Governo, ce la dirà.

Ma la cosa che dev'essere chiara è che quella per noi è un asse longitudinale strategico a cui non vogliamo e non possiamo rinunciare, se non ce la fa il Governo con soldi nazionali non possiamo pensare che si dice, si cancella quello che abbiamo fatto fino ad adesso, non facciamo nessuna proposta alternativa, perché io non ci sto. Quadrilatero, noi abbiamo fatto sempre il confronto con i Comuni, sempre la coerenza con gli atti di pianificazione urbanistica, PTCP, programmazione economica, abbiamo detto che non perdiamo i 900 milioni che sono stati messi a disposizione, lì c'è un altro problema, in capo al Governo, perché quelle delle penali, gare effettuate per il General Contractor, su due maxi lotti, uno della Perugia - Ancona e l'altro della 77, lavori consegnati più o meno, come vi dicevo le perplessità che io avevo sul montaggio finanziario e sulla società Quadrilatero ve li ho già detti, non li ripeto, ma sta sempre in capo al Governo poter decidere di cancellare la società Quadrilatero, mantenere le risorse e decidere di mandare avanti i lavori, però completamente perché l'Umbria non è che si può meritare lo scempio



di un inizio e poi non il completamento, allora bisognerà ragionare con i due General Contractor e capire cosa dobbiamo fare.

E badate che la proposta iniziale non era stata quella, era stata un'altra, era stata anche in questo caso messa in sicurezza, allargamento, ingresso in galleria, corsia di accelerazione e decelerazione per i camion, via, perché lì appunto è l'unico itinerario, l'unica strada più breve di rapporto con l'Adriatico per cui passano moltissimi camion. Dopodiché arrivata questa proposta, una Regione che si rispetti, come posso dire, si misura con quello che c'è, cerca di capire dove può stare la fregatura, cerca di capire come controllare, mantiene le perplessità, continua a ragionare, si mettono a disposizione le risorse e vediamo.

E quindi dico senza perdere i soldi, tenendo conto delle gare effettuate, sciogliamo la società va bene, ragioniamo su attrezzare diversamente i cantieri, va bene, vediamo come ragioniamo ma così, io ho voluto fare solo questi due esempi per dire che il ragionamento è: completamenti, non perdere i soldi e far conto, ripeto non spetta a noi, spetta al Governo ma insomma tener conto che dove tu hai i procedimenti di aggiudicazione conclusi, lì sono fior fiore di penali da pagare, l'essenziale è che ci sia questo tipo di criteri che varranno per noi come per tutte le Regioni.

Ho concluso, nel dire che è evidente ed è giusto, che man mano che - come dire - l'interlocuzione, il rapporto con il Governo andrà avanti e si determinerà è giusto che il Consiglio regionale sappia che cosa succede e quindi sia in grado di monitorare l'andamento anche di questi rapporti per capire che cosa succede in riferimento alle risorse e in riferimento alle scadenze che sappiamo esserci, che sono appunto la manovra aggiuntiva, il DPF e la finanziaria, grazie.

PRESIDENTE. Bene, grazie alla Presidente. A questo punto, come vi dicevo sono state depositati tre documenti di risoluzione della discussione di questi due giorni, per come sono stati presentati in ordine cronologico, do la parola per una breve illustrazione, se ne ritiene l'opportunità, al consigliere Dottorini.

DOTTORINI. Scusi Presidente, quanto tempo ho?

PRESIDENTE. Per un massimo di dieci minuti, non necessariamente impiegabili tutti.



DOTTORINI. Perché io avrei delle cose da dire, non so se utilizzarli ora o..., inizio ora e poi finirò eventualmente nelle dichiarazioni di voto. Benissimo, la ringrazio. Dunque, noi abbiamo presentato e confermiamo questa proposta di risoluzione ritenendo che i presupposti da cui si parte per parlare di un tema così importante come quello delle grandi opere e delle infrastrutture in Umbria siano diverse rispetto a quelle del resto della maggioranza, non è una novità ripeto, perché nel momento in cui noi mettemmo piede in questo Consiglio regionale lo facemmo attraverso un documento che si intitolava: per un'Umbria capace di futuro, in cui veniva individuato questa insieme ad altre due o tre temi importanti come uno dei punti in cui ci differenziavamo dal resto della maggioranza.

Voglio solo per prima cosa, così anche per togliermi questi foglietti che mi sono portato qua, solo per rispondere alla Presidente quando fa riferimento al mio intervento di ieri, in cui io citavo Pecoraro Scanio, citavo Anna Donati e citavo gli altri consiglieri delle Regioni interessate al tracciato, il 17 novembre 2005, quindi in pieno Governo Berlusconi si costituì questo gruppo, quindi non si costituisce oggi, formato da tutti i consiglieri e da tutti gli assessori delle Regioni interessate, confermiamo che c'è una linea nazionale del partito su questo tema che è uniforme, in tutte le Regioni, ovviamente nella parte che riguarda la E55 e in quella che riguarda la E45.

Per quanto riguarda il Presidente del partito che io qua rappresento, devo confermare che anche qua innanzitutto di non avere detto che Pecoraro Scanio in quanto Ministro dell'Ambiente bloccherà la procedura di Via, poi ce le auguriamo ovviamente noi perché faremo tutte le osservazioni, ma siccome Pecoraro Scanio, oltre ad essere Ministro dell'Ambiente è anche Presidente del partito che io qua rappresento, devo dire che in data 13 gennaio 2006 quindi ancora con il Governo Berlusconi Pecoraro ebbe a dire: l'Umbria ha bisogno di nuovi collegamenti su rotaia e di infrastrutture moderne e utili, non di nuovi svincoli o di autostrade, pensare di fare del cuore verde dell'Italia un luogo di transito per mezzi pesanti è un errore grossolano a cui si deve... *(interventi fuori microfono)*... posso dire e dico, scusate, Sebastiani adesso tu sei la parte moderata..., spero che mi vengano conteggiati. Con il prossimo Governo dell'Unione quel progetto andrà azzerato e rivisto, queste sono le parole di Pecoraro, io ovviamente, siccome visto che è il Presidente del mio partito prima di assumere posizioni così chiare, così definite all'interno, ho avuto modo di riparlare con il Presidente del mio partito, mi ha confermato che questa è la sua opinione..., ne discuterà in quanto Ministro dentro il Governo ovviamente, ma questa è la posizione dei Verdi.



Per quanto riguarda invece la responsabile mobilità e infrastrutture dei Verdi nonché Presidente della Commissione lavori pubblici del Senato c'è un'agenzia di oggi in cui Anna Donati dice: anziché insistere con il progetto di una nuova autostrada E45 – E55 da Orte a Mestre è necessario fare una attenta ricognizione su priorità infrastrutturali e risorse della Legge Obiettivo, oggi non ci sono soldi neppure per i cantieri in corso quindi è del tutto insensato parlare di nuove opere peraltro inutili semmai bisogna puntare sulla messa in sicurezza della E45, sul trasporto ferroviario e sul cabotaggio.

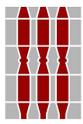
Questa è la posizione quindi dei Verdi e il dibattito, devo dire, che fuori da questo Consiglio regionale è più articolato di quanto immaginiamo, tant'è che ieri il senatore Ferrante ha rilasciato una dichiarazione in cui dice: questa operazione per l'Umbria non è certamente necessaria oltre per i motivi di impatto ambientale sollevati dalle associazioni non dimentichiamo che difficilmente ci sarà la copertura economica per la realizzazione di un'opera di tale entità, si pensi piuttosto in Umbria a dare priorità al completamento di altre strade eccetera, quindi per dire che Ferrante non appartiene al partito, alla forza politica a cui appartengono io. Senza dire della battaglia che stanno portando fuori da queste mura associazioni come Italia Nostra, come Legambiente, come il WWF, i comitati e alcune espressioni... *(Intervento fuori microfono del consigliere Zaffini)*... Zaffini tu sei il capo gag del Consiglio Regionale.

PRESIDENTE. Colleghi, non siamo in un battibecco o in una conversazione, siamo all'interno di un confronto regolamentare.

DOTTORINI. Per quanto invece riguarda i temi che sono emersi, mi pare che c'è una differenza tra le posizioni che i Verdi e Civici hanno portato in questo dibattito e le posizioni della maggioranza, per la verità non di tutti, ma della maggioranza degli altri gruppi consiliari che sono intervenuti esprimendo un parere...

PRESIDENTE. La richiamo perché lei deve anche illustrare la sua mozione, non è che qui c'è una replica e un dibattito a cui si risponde. Abbiamo avuto modo di parlare per trenta minuti, è soltanto per richiamarla al regolamento dei lavori.

DOTTORINI. Illustro, la nostra mozione chiede oltre che partire da presupposti diversi rispetto agli altri presentati, chiede di stabilire delle priorità, a noi pare che l'altra mozione

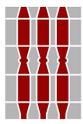


del centrosinistra, le altre mozioni non individuino queste priorità e questo ci pare rischioso.

Quindi ci pare che la mozione, così come è stata presentata sia ambigua e soprattutto, ripeto, non individui le priorità: quindi conferma tutti gli impegni e non sappiamo bene se la priorità è la E45 autostrada, o se le priorità sono le altre incompiute, o se la priorità è il traffico su rotaia. Quindi questo lo riteniamo un grande limite e per questo abbiamo nella nostra mozione proposto un atteggiamento diverso. Inoltre riscontriamo il grosso limite, soprattutto per quanto riguarda la E45, la statale 77, di non individuare un ruolo attivo della Regione nella contrattazione con il Ministero, perché è evidente, il percorso lo conosciamo, è stato quello... la Presidente aveva altre posizioni nel 2003, in cui diceva di chiedere la messa in sicurezza; nel momento in cui non è stato possibile, la Regione ha accettato anche la trasformazione in autostrada... oggi la situazione è cambiata: c'è un altro Governo, ci sono altre condizioni, se non altro economiche all'interno delle nostre casse statali, e quindi noi ci aspetteremmo un ruolo attivo della Regione che va e chiede la possibilità di tornare all'idea originaria, quella della messa in sicurezza, per il bene dell'Umbria e della sua economia. Questo ruolo nella mozione - ma mi pare anche di capire dalle parole della Presidente - non c'è; noi invece lo chiediamo, sia sulla statale 77 che per quanto riguarda la E45. Mi riservo a dopo altre osservazioni su altre questioni. Ribadisco che nella nostra mozione questo è solo un aspetto; priorità per noi sono il traffico su rotaia, priorità sono per noi il completamento delle opere già iniziate, priorità sono l'organicità degli interventi. Faccio solo un esempio: abbiamo una piastra logistica, e la conosco bene perché è in alto Tevere, che non è collegata con la ferrovia. L'unico caso in Umbria, ma penso anche nel centro Italia, di scambio gomma su gomma in quanto ora è organico questo intervento rispetto al progetto complessivo che noi, da questo punto di vista, condividiamo, che la Presidente e anche l'Assessore ci annunciavano... secondo noi, no. Per questo confermiamo la nostra mozione e ci riserviamo nelle dichiarazioni di voto di anche spiegare ulteriormente i motivi. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, la parola al consigliere Laffranco. Ricordo a tutti i colleghi che la discussione naturalmente è unificata, per tutte e tre le mozioni poi.

LAFFRANCO. Grazie Presidente. Colleghi Consiglieri, come centrodestra abbiamo presentato un documento. Credo che si tratti di un documento ragionevole da un lato e



coerente dall'altro: ragionevole perché parte dallo stato dei fatti, come diceva prima la Presidente Lorenzetti, fa riferimento alle necessità che oggettivamente ha dal punto di vista infrastrutturale l'Umbria, richiama a quelli che sono gli atti ufficiali e non ragionamenti di tipo filosofico e cioè: la Legge Obiettivo, l'intesa generale quadro, gli accordi di programma aggiuntivi i piani ANAS e ferrovie. Nel nostro documento, brevemente, noi valutiamo positivamente il fatto che ormai ci sia anche in Umbria una diffusa consapevolezza sulla assoluta e urgente necessità di questo importante potenziamento infrastrutturale: la giudichiamo con soddisfazione questa consapevolezza diffusa; confermiamo nel nostro documento la validità complessiva dei contenuti della programmazione nazionale e regionale, su cui ci ritroviamo, senza stare qui a disquisire sulla paternità di chi ha cominciato prima, se il Governo nazionale di centrodestra piuttosto che dalle risorse provenienti da quello ancor prima, piuttosto che dall'azione della Regione... ci interessa che si faccia; evidenziamo che talune prese di posizione, che si sono verificate anche molto di recente, rappresentano null'altro a nostro avviso che posizioni superficiali e demagogiche, che rischiano soltanto di far perdere tempo a questa Regione, e chiediamo che la Giunta regionale prosegua nell'attuazione di tutto il contenuto degli atti di programmazione, impegnandosi in ogni sede a principiarsi dal confronto con il nuovo Governo nazionale per realizzare le opere necessarie all'Umbria.

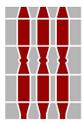
E poi chiediamo, ma mi pare che la Presidente l'abbia già in qualche modo garantito - la Presidente è donna d'onore - di venire a riferire con una certa puntualità, noi chiediamo semestralmente, sullo stato dei fatti. Questo è un nostro documento, come dicevo è un documento ragionevole, mi sento di dire che è un documento coerente, perché sono cose che noi abbiamo sempre detto. Certo, confesso che alcune cose che ho ascoltato hanno dei profili di incongruenza e di ambiguità: alcune cose che ho ascoltato e altre cose che ho letto. Ho ascoltato la lunghissima relazione introduttiva dell'assessore Mascio, ho ascoltato la sua replica, ho ascoltato l'intervento appassionato, come al solito peraltro della Presidente Lorenzetti, la ragionevolezza di molti, non tutti ovviamente, i contenuti essenziali che riguardano la vicenda infrastrutturale che io ho potuto ascoltare, si ferma gentile Presidente, non solo dinanzi alle posizioni oltranziste del collega Dottorini, che mi pare che confermi la natura delle sue affermazioni, ma, come dire, ne è politicamente responsabile come minimo; non solo dinanzi a posizioni di esponenti nazionali, anche di altri partiti, mi pare Ferrante, non so bene da dove venga, ma giustamente è un senatore o un deputato, adesso l'ho capito, della Margherita; non solo il portavoce o comunque,



insomma, “porta qualche cosa” del Ministro delle Opere Pubbliche Di Pietro, ma anche nello stesso documento della maggioranza che qualcheduno, penso il collega Bracco, o chiunque sia, tra poco illustrerà, anche lì la sua ragionevolezza Presidente, e la puntualità della relazione dell’assessore Mascio si ferma, perché il documento, che come è giusto che sia... viene in qualche misura rimodulato e corretto, arriva a dire, non come era normale che fosse l’invito al Governo, a dare in tempi brevi il proprio assenso, eccetera, come forse magari forse inizialmente poteva prevedere, o come sarebbe normale che prevedesse, ma ad aprire un confronto per verificare la praticabilità della realizzazione dei progetti già definiti, le priorità strategiche... lasciamo perdere l’ammontare delle risorse che ci sta: è giusto verificare, per carità... ma questo significa rimettere in discussione completamente tutto l’impianto delle infrastrutture necessarie per l’Umbria.

Ora io non lo so se è così, ma qui qualcuno ha il dovere politico di chiarirlo, perché o è in un modo, o è in un altro: o le cose stanno come dice la Presidente Lorenzetti, e io me lo auguro nell’interesse dell’Umbria, o le cose stanno come dice Dottorini, come in parte dice Vinti, come dice Laganà, come dice Ferrante o Ferrando?... Ferrante, come in parte è scritto anche nel documento dei capigruppo... con calma lo imparerò... con calma imparerò anche i nomi... anche in parte del documento del centrosinistra, almeno della stragrande maggioranza del centrosinistra. Non ci possono essere punti di ambiguità. Già di per sé la vicenda si presta a quell’incertezza a cui facevo riferimento all’inizio del mio ragionamento, perché dobbiamo capire quale sarà l’impostazione del nuovo Governo nazionale, e ci mancherebbe: è pienamente legittimo che quel Governo decida anche di cambiare impostazione - poi ovviamente lo spiegherete voi agli elettori umbri - ma al di là di questo noi non possiamo non notare questo margine di ambiguità. Allora io vi invito con grande serenità a fare chiarezza. Io mi auguro, vorrei dire “sono certo”, che chi interverrà poi dopo di me per illustrare il documento ci spieghi come stanno insieme la posizione del Presidente della Regione con i contenuti di quel documento. Come sia possibile... un documento che tra l’altro poi riesce anche a ridire la cosa a cui facevo riferimento prima: cioè da un lato apre il confronto sulla praticabilità della realizzazione e le priorità, e poi però chiede di dare in tempi brevi l’assenso per l’attuazione dei programmi e gli investimenti riguardante la Regione già contenuti negli accordi. Quindi è un documento già di per sé impossibile.

In un confronto di logica, questo è un documento in quella parte impossibile: o si dà attuazione agli accordi già sottoscritti, o si verifica la praticabilità della realizzazioni e le



priorità strategiche. Cioè, non è che le due cose stanno insieme. Sarebbe quasi Presidente, per sforzare il ragionamento, da chiedere ai proponenti di dichiarare a quale delle due parti essi facciano riferimento. Io questo lo chiedo con un qualche elemento di eccesso, lo capisco, viene anche dalla mia posizione politica, però colleghi della maggioranza, eh, credo che si sia arrivati ad un punto in cui non è più possibile stare sul crinale: o si sta dalla parte delle infrastrutture, o si fanno scelte diverse: tutte legittime, per l'amor di Dio. D'altronde nell'isolamento ci siamo stati 35 anni, da quando nasce la Regione - volendoci fermare alla nascita della Regione - ci possiamo stare altri 35 anni! Però lo si deve dire.

Nulla quaestio, qualunque scelta sia, poi ciascuno farà la propria parte: noi continueremo a sostenere la necessità delle infrastrutture, perché noi siamo coloro che dicono che le infrastrutture sono condizione necessaria, seppur non sufficiente, per lo sviluppo civile, economico... e ha ragione il collega Mantovani, anche per la permanenza o per il mantenimento istituzionale di questa regione, che altrimenti rischia, come dire, in qualche modo, questa sì, lo "spacchettamento"... non solo i Ministeri romani, ma anche l'Umbria stessa tra qualche anno potrebbe correre dei rischi senza un processo di sviluppo nuovo che passa anche attraverso le infrastrutture. Allora io credo che da questo punto di vista noi siamo partiti in questo dibattito: primo - chiedendolo, e credo che sia stato importante; secondo - ponendoci con grande capacità positiva e propositiva; terzo - con grande ragionevolezza perché si deve partire dallo stato dei fatti e non dalle filosofie; quarto - con straordinaria coerenza; quinto - con la massima... anzi, direi con la completa unità di intenti di questa coalizione... Ecco, adesso noi ci fermiamo e cerchiamo di capire. Io mi auguro che la stessa chiarezza, che certamente è più facile per chi ha il nostro percorso, ma soprattutto per chi si trova all'opposizione, venga anche da parte vostra, perché se da un lato io comprendo, è naturale, il tentativo di tenere insieme - ho finito Presidente, qualche secondo - il tentativo di tenere insieme una maggioranza, dall'altro, su una vicenda come questa, questa necessità finisce laddove inizia il diritto della comunità regionale di capire quale è il reale intento della stessa maggioranza. L'intento è quello di Dottorini, quello di Vinti, quello di Ferrante, quello di Di Pietro, quello della Lorenzetti o quello dei capigruppo? Io dico, e lo ripeto, e concludo: io mi auguro che sia quello che hanno dichiarato Mascio e la Lorenzetti, perché su questo noi siamo d'accordo, ferme restando alcune premesse anche un po' retoriche Presidente... Presidente, lei ha capito perché stavo dicendo queste cose? Non era difficile da comprendere, mi pare chiaro



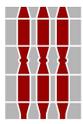
questo. Quindi dicevo, da questo punto di vista...

PRESIDENTE. Grazie colleghi. Facciamo finire il collega.

LAFFRANCO. Quindi concludo dicendo: mi auguro che questi minuti che ci distanziano dalla fine della discussione, dalla votazione dei documenti, ci consentano meglio di capire: è una nostra richiesta, ma credo che sia soprattutto un diritto della comunità regionale capire su questa specifica, ma fondamentale vicenda, quale sarà l'intento reale del centrosinistra. Grazie.

PRESIDENTE. Bene, grazie. La parola al consigliere Braccio per l'illustrazione della mozione a nome della maggioranza, ricordando a tutti i colleghi di attenersi, non tanto ai tempi, ma al contenuto dell'oggetto in discussione. Prego.

BRACCO. Non sarà completamente facile attenersi al contenuto della risoluzione proposta, dato gli interventi che mi hanno preceduto, ma io ci proverò. Cioè questa risoluzione cerca di riassumere le posizioni espresse, sia in questo dibattito, cioè nel dibattito che si è svolto in queste due giornate, sia a partire dalla relazione dell'assessore Mascio, per essere poi completato dopo il pronunciamento di tutti gli esponenti della maggioranza con le conclusioni, sia dell'assessore Mascio che dalla Presidente Lorenzetti. Ora, questa proposta di risoluzione è costruita in modo laico, cioè non... perché da una parte riafferma, e non credo che sia necessario richiamarlo... cioè quelle che sono le priorità della nostra Regione, cioè la percezione della sua marginalizzazione, ormai direi senso comune di tutte le forze politiche umbre, ma più in generale di tutti gli umbri, e di tutte le umbre; risottolinea la necessità che, per stare dentro la modernità, si debba appunto aprirsi ad un nuovo riassetto del sistema infrastrutturale, con un rapido riferimento all'insieme delle infrastrutture su cui circolano merci, persone e informazione, cioè quindi dalle infrastrutture ferroviarie a quelle viarie, fino a quelle appunto definite post - moderne dei percorsi telematici; prende atto dei processi che nel tempo sono stati avviati e degli atti di programmazione, rispetto ai quali non c'è smentita. Io ricordo che noi abbiamo fatto un anno fa un ampio e vivace dibattito sulle linee programmatiche illustrate a questo Consiglio dalla Presidente della Giunta, concluso appunto con un documento della maggioranza, in cui tutte queste cose già erano contenute; addirittura con la stessa



puntigliosità dell'assessore Mascio: in quella sua relazione la Presidente, come ha fatto nelle sue conclusioni, ricordava tutti i passaggi e ricordava tutti gli interventi avviati o da avviare, necessari per completare questo gap della nostra Regione.

Si approvano le comunicazioni della Giunta, e poi successivamente si riafferma quelle che noi riteniamo essere le priorità, così come indicate in tutti i nostri atti di programmazione: il potenziamento del sistema ferroviario, secondo le linee qui indicate; collegamento all'alta velocità lungo l'asse della Orte - Falconara da una parte e quindi attraverso la Foligno - Terontola lungo l'asse della Roma - Firenze; si risottolinea la necessità di rilanciare il sistema ferroviario regionale, dove per "sistema ferroviario regionale" ovviamente si fa riferimento in modo particolare all'FCU, ma anche all'integrazione tra FCU e Trenitalia... e Ferrovie dello Stato per quanto è possibile; si riafferma la necessità di chiudere con l'entrata a pieno regime, direi, la vicenda del completamento dell'aeroporto di Sant'Egidio; si sottolinea l'urgenza di completare il corridoio che, appunto, da Civitavecchia va verso Mestre, cioè appunto la E45, affrontando i nodi fondamentali della E45... aspetta, fai finire, che poi arriviamo, arriviamo anche a quello... la E45, per il significato... l'abbiamo già detto, quindi non ci ritorno, l'importanza che ha la E45, un'arteria fondamentale, anche rispetto alle cose... Io mi ricordo un dibattito che noi facemmo quando eravamo parlamentari, cui si discuteva della variante di valico: voi vi ricorderete che il dibattito era tra la variante e la variantina, cioè il raddoppio o semplicemente il raddoppio di un tratto, quello più difficile, quello appenninico, ci fu il capogruppo dei Verdi, il senatore Sauro Turrone, allora era onorevole perché eravamo alla Camera, capogruppo dei Verdi alla Commissione Lavori pubblici che disse che era contro la variante, la riteneva inutile perché tanto c'era la E45 e avremmo potuto distribuire il traffico non solo concentrandolo tutto sull'asse appenninico della Bologna - Firenze ma ridistribuirlo una parte sulla E45, io mi ricordo quello che gli dissi: va bene ma questo apre immediatamente un problema sulla E45, perché è ovvio che se tu distribuisce parte del traffico che oggi corre lungo l'autostrada sull'E45, 30 secondi dopo, anzi nemmeno 30 secondi, 1 secondo dopo ti si apre il problema della E45 perché diventa quella camionabile che abbiamo detto.

Quindi noi riconfermiamo questa scelta e poi sottolineiamo l'esigenza di avviare il completamento di quella rete di direttrici stradali che in parte sono realizzate, in parte sono progettate o da completare ma che riguardano e appunto le grandi arterie che ci collegano con le Marche, come la SS138, la 76, la 77 e la 78, sia quelle altre vie come la Pievaiola da una parte e la Pian d'Assino dall'altra, ne cito solo due, ma potrei citare anche le Tre



Valli che fanno sempre parte del pettine con le Marche, che costituiscono altre importanti vie di collegamento.

Riaffermato questo, vengo al dispositivo, vedi consigliere Laffranco, adesso vengo al punto, su cui lei ci ha sollecitato, cioè la logica c'è, perché ci sono due passaggi, un passaggio rivolto al Governo nazionale e un passaggio rivolto alla Giunta regionale, allora siccome noi abbiamo tutti detto che dobbiamo essere una Amministrazione seria e che la politica degli annunci non ci basta, non ci basta più, perché questa qui l'abbiamo già vissuta, riteniamo che si debba fare alla nostra Regione un discorso di serietà, cioè che il Governo regionale debba fare un discorso di verità agli umbri, noi abbiamo pensato che fosse necessario che le Regioni, a cominciare dalle cinque Regioni che sono firmatarie del patto dell'accordo integrativo del novembre 2004, verifichino le reali intenzioni del Governo, cioè se il Governo vuole continuare su quel percorso, se il Governo - come qualcuno in quella ci annuncia - pensa ad altre cose, sapendo che comunque per noi come abbiamo detto in tutte le occasioni, decisiva e fondamentale è l'agibilità piena della E45.

Questo significa, cioè verificare le reali intenzioni del Governo, verificare le risorse che ci sono, terzo, in relazione alle risorse che ci sono quale tipo di priorità ci vengono indicate. Cioè rispetto al piano regionale, al piano regionale che viene interamente accolto e qui ripresentato. Cioè non è che noi mettiamo in discussione il piano, noi diciamo: voi ci dite quali sono le disponibilità su cui noi possiamo contare e come noi possiamo completare il sistema che secondo il piano regionale abbiamo costruito. Questo è l'invito al Governo, e quindi è di fatto una sollecitazione al Governo nazionale e più direttamente, più direttamente alla Presidente, quindi al Governo regionale e quindi è la seconda parte del dispositivo, diciamo noi chiediamo che sia appunto, che ci sia un incontro della Giunta regionale, qui c'è l'impegno alla Giunta perché con il Governo cioè verifichi la certezza dei finanziamenti, il completamento, la possibilità di completamento delle opere infrastrutturali avviate, la possibilità di avviare quelle progettate e la possibilità di dare impulso alla progettazione di quelle che stanno nel piano ma che ancora non sono state progettate.

Cioè, questo è il dispositivo, e noi crediamo che proprio coerentemente con la discussione e concludo, con la discussione che qui si è svolta, anche per l'importanza che la discussione ha avuto io credo anche per i toni fortemente costruttivi del nostro dibattito, che hanno manifestato tutti i gruppi, anche le posizioni dissenzienti più o meno a seconda del grado, proprio per i contenuti costruttivi io credo che questo sia l'indicazione di serietà



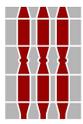
che noi dobbiamo dare. Noi abbiamo un piano, abbiamo un progetto, questo piano, questo progetto deve andare avanti, va verificato come secondo quali tempi e secondo quali priorità può andare avanti, questo è il senso della risoluzione che abbiamo proposto, io credo che in questa risoluzione la grandissima parte della maggioranza si possa riconoscere, ed è un impegno del Governo regionale perché avvii appunto con il Governo centrale, con il Consiglio e poi soprattutto con la società umbra un discorso serio nel quadro di quel progetto che l'assessore Mascio ci ha puntualmente illustrato nella sua relazione.

PRESIDENTE. Bene colleghi, siamo in fase di discussione generale e dichiarazione di voto, credo che l'ampiezza del dibattito e la profondità del dibattito ci possa indirizzare alla conclusione di questo dibattito con l'unificazione delle due questioni, cioè chi interviene in discussione generale fa anche le dichiarazioni di voto, dando intorno ai 10 minuti massimo di tempo a ogni intervento, se non vi è nessuna voce in contrario. Si interviene sulla discussione generale, 10 minuti, serve anche alla dichiarazione di voto. Se il Consiglio è adesso accordo, altrimenti si fa 15 più 5. Carpinelli come primo intervento.

CARPINELLI. Cercherò di stare nei dieci minuti anzi forse risparmiò. Ero attento, anche se non sembrava. Cerco di risparmiare anzi qualche minuto Presidente. Ho già avuto modo ieri di apprezzare la lunga e puntuale relazione dell'assessore Mascio, voglio dire che oggi ho avuto modo di apprezzare anche le conclusioni della Presidente Lorenzetti e proprio le due relazioni messe insieme mi danno il senso che quel cartello che c'era fuori questa mattina non corrisponde al vero, quel cartello che qualcuno ha portato questa mattina e che diceva: Lorenzetti e Mascio come Berlusconi, ieri mattina perché noi ormai siamo presi. Ha ragione Zaffini, è che noi ormai presi da un dibattito continuo. Lorenzetti – Mascio uguale Berlusconi. E' proprio perché alla politica... Presidente, posso con un minimo di clima sereno...

PRESIDENTE. Ha ragione, Consiglieri prego.

CARPINELLI. Proprio perché, questo quindi non è vero proprio perché alla politica degli annunci fatta dall'ex Presidente Berlusconi, ripeto avendo sentito le relazioni e le conclusioni mi pare di capire che corrisponda ad una politica opposta, quella della serietà,



quella del rigore e quelle delle scelte, anche quando le scelte sono coraggiose perché sia l'assessore Mascio che la Presidente Lorenzetti fra ieri ed oggi ci vengono a dire che siamo di fronte a un nodo importante per tutta l'Umbria, lo hanno riconosciuto tutti quelli che sono intervenuti. Anche quello di Perugia che per me è una priorità, e non solo per me, io venendo da Marsciano è la stessa cosa e guarda caso il nodo di Perugia è dentro la contrattazione sulla trasformazione dell'E45 in autostrada o nella messa in sicurezza della E45, cheché si voglia dire.

Il Presidente Dottorini nel suo intervento di poco fa diceva Italia Nostra e altre associazioni ma parlava di Italia Nostra che si sta opponendo strenuamente, tenacemente a questi progetti, prima dialogando un attimo con il consigliere Bracco, che ahì lui per questioni anagrafiche ne sa più di me, mi diceva che 25 anni fa Italia Nostra fece una serie di manifestazioni sotto Palazzo dei Priori perché si opponeva alla costruzione della scala mobile all'interno della Rocca Paolina. Ora io non vorrei che le posizioni ideologiche di 25 anni fa, perché oggi penso che tutti noi, compreso Dottorini che immagino come me ci passa tutti i giorni la mattina lì dentro, possiamo riconoscere che chi ideò e realizzò anche contro Italia Nostra quel progetto oggi tutti noi ne possiamo beneficiare.

Quindi non vorrei che oggi si ricadesse in errore di cui la memoria ci dovrebbe aiutare a superare. Nel mio intervento di ieri si è chiamato in causa l'ingresso dei privati, come dire, io guardate lo dico da sinistra ma lo voglio dire come fa la Presidente Lorenzetti, di questo gliene do atto della sua schiettezza, anche quando non condivido quello che dice, ma una cosa gli va riconosciuta, la capacità di essere schietta e di dire le cose in faccia, gliel'ho sempre riconosciuto anche nei momenti difficili.

Qui siamo arrivati a un punto dove si privatizza l'acqua che per me non deve essere privatizzata perché la gestione dell'acqua in parte è privata, c'è l'ingresso del privato anche nella gestione dell'acqua, c'è nella gestione dei rifiuti, la sanità fa le convenzioni con le cliniche private, sull'energia potrei dire la stessa cosa, quasi tutti i Comuni dell'Umbria che non hanno una lira, per realizzare le opere pubbliche sono costretti a fare dei project financing con i privati che realizzano le opere e poi le gestiscono per tot anni. Ora, a me non risulta francamente che i compagni e gli amici che fanno parte delle giunte comunali di quei Comuni, che fanno il project financing, mettono in discussione quelle maggioranze e che escano da quelle Giunte, allora non ci possiamo prendere in giro.

Qui il problema non è l'ingresso dei privati, qui il problema è come il pubblico riesce a garantire la sicurezza, la fruibilità, il servizio e tutta una serie di questioni che con il privato



non hanno nulla a che vedere, è come il pubblico riesce a gestire il privato, non è l'ingresso del privato, e lo ribadisco, nessuno ha chiesto di fare una nuova autostrada in Umbria, tutti abbiamo chiesto di adeguare la E45 al volume di traffico a cui è preposta, alla situazione del manto stradale e al dimensionamento, la risposta è stata: non c'è una lira, c'è la possibilità di fare un po' e un po', pubblico e privato, e fare l'autostrada, lo ha ribadito la Presidente Lorenzetti, non ce n'era bisogno perché già Mascio l'aveva detto, se il Ministro Di Pietro ci dice che d'ora in poi ci sono i soldi per fare quello che noi vogliamo fare, siamo tutti ben felici di fare quello che il Ministro Di Pietro ci dice, ma se così non è torniamo nella demagogia. Io però vorrei chiedere alla Presidente Lorenzetti, all'Assessore e a chi si incaricherà prossimamente, nei prossimi giorni di rapportarsi con il Governo, così com'è scritto nella mozione che ha presentato Bracco, a nome anche dei Comunisti Italiani, a nome della maggioranza, di fare un'operazione, perché anche qui, lo dico con un po' di imbarazzo ma il collega L'affranco dice delle verità. Io prego la Giunta regionale di capire se il presidente Dottorini dice cose non vere, se c'è cioè una linea Dottorini, se la linea Dottorini è anche la linea di Pecoraro Scanio e se la linea di Pecoraro Scanio è anche la linea del Governo, perché altrimenti non sta in piedi il ragionamento, non funziona, io mi attengo a quello che conosco, e per quanto mi riguarda io conosco le dichiarazioni dell'assessore Mascio e le conclusioni della presidente Lorenzetti, e lì sono, ma prego la Giunta di fare chiarezza attorno a questo nodo, perché io ad essere messo in discussione giustamente dal presidente Laffranco non sono disponibile in nome di qualcuno che parla per nome e per conto di ministri e sottosegretari. Questo ci tengo su questo punto e vorrei avere delle risposte, detto questo per ribadire la mia condivisione al documento presentato dal consigliere Bracco, che voteremo con convinzione.

PRESIDENTE. Grazie Consigliere, sempre per discussione e dichiarazione di voto la parola al consigliere Tomassoni.

TOMASSONI. Il gruppo della Margherita voterà a favore dell'ordine del giorno presentato dai gruppi della maggioranza, tranne che dai Verdi, tale convinzione deriva dal fatto che il documento riassume in maniera corretta la filosofia e la strategia del nostro gruppo rispetto al problema delle infrastrutture della Regione Umbria, intanto va sottolineato la coerenza dello stesso rispetto alle scelte contenute nei diversi documenti programmatici, nel documento di programma elettorale con il quale abbiamo affrontato la campagna

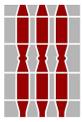


elettorale, nonché le iniziative di Giunta fino ad oggi portate avanti, apprezziamo la relazione dell'assessore Mascio ma soprattutto le dichiarazioni finali della Presidente Lorenzetti per la loro puntualità, puntigliosità e determinazione ma allo stesso tempo per la loro trasparenza e la loro pragmaticità, siamo concordi con l'affermazione che l'Umbria deve rompere lo storico isolamento agganciandosi ai grandi corridoi di interesse europeo. Attorno al problema delle infrastrutture risiedono infatti le giuste aspettative dei cittadini e degli imprenditori, è ormai dimostrato, e qui non sono molto d'accordo con l'amico Vinti, che lo sviluppo di un territorio passa essenzialmente dai suoi collegamenti prima di tutto fisici e poi virtuali con il resto del mondo, è perfettamente inutile avere un bel paesaggio, delle belle opere d'arte, dei borghi stupendi se non sono raggiungibili o malamente raggiungibili, tagliati fuori dal grande traffico nazionale e internazionale, ed è perfettamente inutile parlare di incentivazione della competitività per le nostre imprese quando queste devono sopportare costi di trasporto fuori mercato.

Mi sembra condivisibile l'affermazione del collega Dottorini quando dice che il futuro di questa Regione dovrà riguardare il turismo e le tipicità e le bellezze paesaggistiche, ma affinché queste siano fruibili o produttive, ritengo necessitano di strade, di ferrovie e aeroporti adeguati. Fa scena ricorrere alle statistiche per affermare che l'Umbria è Regione superdotata di infrastrutture ma per dimostrare il contrario è molto semplice, basta prendere un treno, un aereo o dovere raggiungere un casello autostradale da e per l'Umbria, è certo che le infrastrutture non possono essere una violenza ai territori e soprattutto alla qualità della vita delle popolazioni che in esse abitano.

Credo però che rispetto a ciò in Umbria esistano le giuste sensibilità e tutti noi credo che lo abbiamo più volte e da tempo dimostrato. Una raccomandazione però la vorrei fare, e cioè di non accentrare l'attenzione esclusivamente e solamente sulle grandi opere, ma riservare una parte di essa a quella viabilità minore che è poi la vera rete con cui si alimenta la mobilità interna sia dei cittadini abitanti che dei turisti che delle merci, per tutto questo come dicevo, voteremo appunto l'ordine del giorno presentato dalle forze di maggioranza, grazie.

PRESIDENTE. Grazie Consigliere, non ho richieste di interventi. Se non vi sono richieste di interventi, allora, il Consigliere Bracco, lei vuole intervenire? ...*(intervento fuori microfono del consigliere Zaffini)*... per la replica delle illustrazioni, poi Laffranco e poi Dottorini e poi si vota. Zaffini e Vinti, prego.



ZAFFINI. Grazie Presidente, brevissimamente, beh, dallo svolgimento del dibattito sembra sufficientemente evidente l'opportunità per l'opposizione di elaborare un documento proprio, peraltro la lettura dei documenti sottoposti, quello della maggioranza e quello del collega Dottorini, evidentemente non fugano i dubbi dell'opposizione, dei gruppi del centrodestra, di una difficoltà di elaborare una proposta unitaria e coerente da parte della maggioranza.

Io credo che, volendo sintetizzare quello che abbiamo ascoltato e quello che abbiamo letto relativamente al collega Dottorini, parte integrante di questa maggioranza, con il quale volevo precisare non c'è niente di particolarmente ostile anzi, tutt'altro, ti prego di credermi, insomma. Io rispetto quello che fai anzi, nella precedente Legislatura ho intrattenuto cordialissimi rapporti con l'allora collega Ripa Di Meana condividendone gran parte delle battaglie e quindi non pensare che c'è una particolare predilezione nell'attaccarti insomma; è del tutto evidente che nel fare il nostro dovere in Aula dobbiamo e vogliamo anche evidenziare quello che non funziona, anche a volte sdrammatizzando le situazioni con qualche battuta, non ci prendiamo troppo sul serio. Dico, volendo sintetizzare con una frase idiomatica la situazione che ci presenta nel suo intervento il collega Dottorini, sembrerebbe poter dire "un uomo solo al comando", perché in realtà di questo sembra che dobbiamo parlare, c'è un partito che evidentemente fa riferimento, come lui dice, a un Ministro importante di questo Governo, che è in grado teoricamente di decidere quello che si fa in Umbria. C'è una serie di collegamenti con altri colleghi di altre Regioni, delle quattro Regioni interessate che hanno costituito a suo tempo un comitato, a cui fa riferimento un altro importante esponente, di cui non ricordo il nome, ma l'avete detto, la conoscete tutti voi, insomma, io non la conosco, che ha assunto un incarico importante in una Commissione, in uno dei due rami del Parlamento, mi sembra che Dottorini abbia tutt'altro che voglia di mollare su questa vicenda, e credo lo faccia anche in modo coerente con quello che è il suo universo di riferimento dal punto di vista politico, dal punto di vista culturale dal punto di vista umano, non è questo il problema, non è lui il problema, è altro il problema.

Il problema è per esempio anche, perché poi ce n'è per tutti, che interviene il Parlamentare umbro della Margherita che si chiama, come si chiama?, tal Ferrante, parlamentare umbro che rappresenta l'Umbria, eletto in Umbria dalla Margherita: altra parte importante di questa maggioranza e di questo Governo e dice, chiedo scusa,



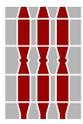
Presidente, dice che la E45, autostrada non se ne parla, non c'è una lira, e quindi non state a perdere tempo due giorni in Consiglio regionale, rischiate come dire, masturbazione mentale, non state a perdere tempo, colleghi della Margherita dell'Umbria che contate più o meno come il 4 a 3 e 7 perché il vostro parlamentare umbro ha deciso che vi state, come ho detto prima, mentalmente masturbando. Ma non finisce qui, come si suol dire, perché al peggio non c'è mai fine, in ogni passaggio, Presidente, io vorrei che fosse ben chiaro se, come ha detto la collega Modena, se tante le volte come dicono a Perugia nella passata Legislatura un qualunque esponente o di AN o di Forza Italia o dell'UDC sotto, sotto, sottosegretario del Governo avesse lontanamente pensato di obiettare qualcosa di diverso con noi poveri disgraziati artigiani della politica, in Consiglio regionale, voi tutti ci avreste sbattuto sulle pagine di tutti i giornali dell'Umbria, dicendo "il rappresentante di AN al Governo nazionale smentisce il gruppo regionale", e giù, bla, bla, bla, quindi già abbiamo parlato del collega Dottorini, poi abbiamo parlato degli amici del gruppo della Margherita, voglio dire quella dell'Italia dei Valori ancora non ce l'avete portata ma non dubito che prima o poi ce la porterete anche qui, e comunque tralasciamo l'amico Laganà, attenzione, poi c'è Vinti, poi c'è Vinti il quale... l'amico Vinti prima manda... ci stanno dieci minuti, Presidente... l'amico Vinti il 28 luglio alle ore 15.12 dirama una delle sue famosissime agenzie che dirama con cadenza tri o quadri-quotidiana, cioè tre o quattro o cinque al giorno, dove dice: "totale contrarietà alla trasformazione della E45 in autostrada, una proposta che non tiene minimamente in considerazione il territorio e il paesaggio e non risolve certo gli attuali problemi del traffico", e giù via, tutto l'altro, che giustamente - come dice lui - non sono elucubrazioni di un - come hai detto - filosofo comunista, non so, ecco, oggi lui presenta un documento, oggi lui firma, sottoscrive un documento e lo vota evidentemente che testualmente dice "preso atto", insomma in poche parole, dice "preso atto di quello che ha detto Mascio e di quello che ha detto la Presidente e condividendolo", allora qui io non lo so, io probabilmente vengo da una scuola politica che non saranno le "frattocchie", però a me m'hanno insegnato che quando da una parte in un partito si dice una cosa, poi si deve cercare di dire la stessa cosa in un'altra parte perché è un po' il gioco dei quattro cantoni o se preferite il gioco delle tre carte o se preferite la resa della politica, perché qui tutti possono dir tutto, è una maggioranza poliedrica nel migliore dei casi, multicolore nel peggiore, e comunque che non ci dà minimamente una certezza, un quadro di riferimento per non dire un'affidabilità su quello che sarà.



Bene, detto tutto questo, noi ci fidiamo, Presidente, e qui lo dice il capogruppo d'Alleanza Nazionale, anche qui probabilmente qualcosa non funziona, ci fidiamo del suo scalfariano "io non ci sto". Ci fidiamo del suo scalfariano "io non ci sto", lo prendiamo per buono, sappiamo che lei alla sua faccia ci tiene, ci fidiamo anche di quanto detto dal collega Mascio, ci fidiamo soprattutto di quello che avete firmato, scritto e sottoscritto, ciò non toglie - ci sia consentito - che ci fidiamo di più dei nostri documenti, quindi li scriviamo, siamo chiari, non cerchiamo equilibrismi anche abbastanza difficili, anche per i professori universitari, professor Bracco, non cerchiamo parafrasi, mettiamo giù il documento, diciamo quello che per noi è prioritario, quello che per noi è strategico, quello che bisogna fare, certamente è più facile farlo per noi che stiamo di qua mi rendo conto che, se fossimo costretti di là con una baracca come questa, ci rendiamo conto di tutto, Presidente, però elaboriamo... A dieci finisco, Presidente, stia tranquillo... elaboriamo i nostri documenti, ce li votiamo a futura memoria, a beneficio di questa gentile signorina che ci segue, a beneficio dei posteri, il nostro documento dice chiaramente quello che è strategico per l'Umbria, e servirà anche, perché poi quel documento conteneva anche, cosa che non è negli altri documenti, un obbligo semestrale di venire a riverire in Aula sugli sviluppi di questa materia; lo faremo comunque perché ogni sei mesi, ogni otto mesi, stimoleremo il dibattito in Consiglio regionale come opposizione, però a questo punto, scusate, ma preferiamo votare il nostro documento perché del vostro non si capisce bene quello che volete dire e soprattutto quello che volete fare, grazie.

PRESIDENTE. Grazie Consigliere, la parola al consigliere Vinti, prego.

VINTI. Registro una difficoltà a prendere la parola dopo il pirotecnico intervento del collega Zaffini che trovo particolarmente in forma, come spesso gli succede, più in forma il pomeriggio che la mattina, probabilmente le attività serali determinano insomma... è anche insomma di buon auspicio, visto che ci sono i Mondiali, gli Azzurri, uno stato tonico dei nazionali, è comunque un dato... capito... è un dato che ci aiuta, è un dato che ci aiuta... e lo ringrazio anche, e sono sorpreso dell'attenzione con la quale segue le pubbliche prese di posizione del gruppo di Rifondazione Comunista, che sinceramente non ritenevo degne di una così attenta osservazione. Però questo intervento del collega Zaffini che ricordava non da adesso le prese di posizione di Rifondazione, mi aiuta a svolgere un brevissimo ragionamento e a spiegare le motivazioni con le quali in maniera



convinta noi sosteniamo la mozione che abbiamo sottoscritto. La relazione dell'assessore Mascio, le repliche sempre dell'Assessore e della Presidente, dal nostro punto di vista indicano con estrema chiarezza un percorso, la genesi del percorso, le condizioni politiche ed istituzionali alle quali è addivenuta la Giunta regionale nell'ambito della sottoscrizione degli accordi. Siccome io credo che la politica sia una serie di possibilità che si hanno di fronte, e quelle possibilità si è ritenuto evidentemente di poterle cogliere e sfruttare date quelle circostanze, e quelle circostanze sono scaturite da prese di posizione che l'attenzione del consigliere Zaffini sicuramente avrà percepito, visto che me le ricordo io a memoria della Presidente Lorenzetti, rispetto alla proposta che non è scaturita da questa Regione, non è scaturita dal Comune di Perugia, non è scaturita dalla Giunta regionale, ma è stata avanzata dal Governo nazionale in contrapposizione al Piano nazionale dei trasporti, avendo la Regione dell'Umbria quelle esigenze e date quelle condizioni, così si è arrivati a quella firma, a quelle condizioni, in quel contesto e con quei rapporti di forza. Rifondazione Comunista, e su questo in un'assonanza anche con le dichiarazioni che via via la Presidente della Giunta regionale ha svolto nel corso dei mesi, ha ritenuto di tenere coerentemente la posizione che era superfluo nella sostanza e dannoso anche per alcuni versi, trasformare la E45 in autostrada, che fortissime perplessità erano e sono rispetto alla Quadrilatero, ma che le due questioni ad oggi sono differenti, erano simili rispetto a quelle condizioni con cui si è arrivati alla firma della Giunta regionale, differenti adesso per lo stato di avanzamento.

Allora, se io penso e noi riteniamo che la Quadrilatero ha quel percorso, differente è la vicenda della E45. E siamo d'accordo, e ringrazio la Presidente per la chiarezza con la quale ha interpretato e interpreta la mozione, l'ordine del giorno, quando dice "non la volevamo, ce l'hanno fatta fare; si rimette in discussione il nostro obiettivo strategico. È la messa in sicurezza della E45".

Quando diciamo..., allora diciamo anche ripristino funzionale, nel senso che bisognerà camminarci sopra in qualche misura, e allora la messa in sicurezza vuol dire questo nel suo insieme. L'idea è l'idea dell'autostrada, ovviamente questo qui per chiarezza al consigliere Zaffini, al Consiglio regionale e all'opinione pubblica regionale, per noi significa - quando ci invita il Governo - ad aprire un confronto con le Regioni, e dunque anche con la Regione dell'Umbria per verificare primo la praticabilità della realizzazione dei progetti già definiti, se il Governo e qui il Governo non i Ministri, qui veramente io sono d'accordo con Zaffini, di questo ti devo dare atto, perché sarà l'unica volta nella Legislatura che



succederà, perciò lo scriviamo, scrivilo che anche tu ti ricordi, qui parla Il Governo, i singoli Ministri, i sottosegretari, i segretari regionali, i portavoce, i portaborse, chi pascola lungo l'Umbria può dire quello che vuole, fa parte del dibattito politico che ha o non ha la dignità politica del dibattito politico, quello che conta per noi è la volontà collegiale del Governo. E siccome ad oggi siamo solo di fronte a dibattito politico, a orientamenti, a sensazioni, perché ancora la revisione dei conti di questo paese non è terminata, anzi, il timore è che termini a un certo punto visto che di settimana in settimana le condizioni che sfogliando i conti sono sempre più preoccupanti... *(Intervento fuori microfono del consigliere Zaffini)*...

Soltanto che Bruxelles dice esattamente l'opposto, che i problemi c'erano da prima dei 102 e 250 Ministri, c'erano da prima, quando eravate in pochi e incapaci, è questo il punto, perché se sono di più e sanano il paese, beh, è uno sforzo che accompagneremo. Quando, sull'ordine del giorno che noi abbiamo sottoscritto, su tutte le cose che sono state dette è esplicitato l'invito al Governo di riaprire il confronto con le Regioni e dunque con noi per verificare la praticabilità, le risorse e dalle risorse ridefinire, oltre le cose come si diceva prima non sto qui a ripetere, quello che è già iniziato va terminato, non possiamo sopportare lo scempio - come diceva la Presidente - dell'avvio e non la conclusione dei lavori, è una partita che è in corso, che è in itinere, e dentro questa partita non è che ci tiriamo indietro, non è che ci nascondiamo o ci mettiamo sopra la collina a dire: "quanto siete sporchi, brutti e cattivi perché fate questo", no, ci stiamo dentro perché in base a quel ragionamento del 28 luglio 2005 che ha fatto Rifondazione noi lo ribadiamo e su questo lo sorreggiamo. Ma diciamo al collega Dottorini, capisco che bisogna mettere le bandierine, e termino, che bisogna mettere le bandierine, però al di là di tutte le premesse che fanno parte del ragionamento, quando si impegna la Giunta regionale al punto 3 di dire, etc. "al fine di procedere ad una attenta valutazione delle compatibilità finanziarie, strategiche e temporali nonché ad una approfondita valutazione riguardo la possibilità di ammodernamento e messa in sicurezza dell'arteria esistente", che cosa è se non esattamente quello che dice questa maggioranza sulla praticabilità della realizzazione di progetti già definiti? Non c'è differenza.

Allora, io chiedo che qui arriviamo come capigruppo di maggioranza, partendo da posizioni differenti, per esempio la Presidente ci ha fatto la genesi di come si arriva a posizioni differenti, ha un ruolo e ha svolto questo ruolo, Rifondazione ha un'idea e arriva a una sintesi, io credo che l'Unione possa arrivare in maniera unitaria, senza mettere ognuno la propria bandierina, in una situazione per cui non ci sono le risorse, stiamo



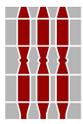
parlando di questioni che se vanno bene, arrivano tra 20-25 anni, dove non ci sono le risorse, con un'apertura della Giunta che prima poteva apparire un mese e mezzo fa più di chiusura, di non praticabilità, di nessuna possibilità, di apertura di una dinamica con il Governo, ma cambia il quadro politico, cambiano gli interessi, ci sono segnali forti, la Giunta regionale attraverso la Presidente e l'Assessore indica nero su bianco la possibilità di definire se ci sono le condizioni e altri progetti, io credo che ci sono appunto tutte le condizioni perché anche coloro che come Rifondazione Comunista e i Verdi partivano in maniera radicalmente avversa alla costruzione dell'autostrada oggi si possono ritrovare in questa mozione, comunque sarà quello che farà Rifondazione Comunista.

PRESIDENTE. Grazie consigliere, la parola alla consigliere Modena.

MODENA. Io se fossi in voi Vinti lo terrei fuori dalla partita perché se il risultato dev'essere quello di un documento al quale io con tutta la buona volontà, ma è la concentrazione che ci possa avere messo, ancora non ho capito se per il centrosinistra l'accordo relativo a questa questione dell'E45 è valido non è valido, forse era meglio che lei non si sforzava di stare dentro la partita, perché se l'obiettivo era quello di annacquare la volontà di questa maggioranza, beh, complimenti sicuramente questo lei è riuscito a fare. E sicuramente io credo che non è che è cambiato il quadro politico, siamo tornati nella solita condizione per la quale e grazie alla quale in questa Regione per decenni non si è mai fatto niente, questo è il punto.

E questo è quello che siete riusciti a fare, perché l'esprimere un disegno chiaro, qualche volta e questo lo rivendichiamo a noi perché in questo il centrodestra con tutti i suoi limiti ed errori, però quanto meno una visione che cercava di essere precisa ha provato di portarla avanti, questa era una idea, cioè una classe dirigente insomma quattro punti in croce su quattro cose deve dire, ma saremo capaci a dire: vogliamo l'autostrada sì o no, sì, alle categorie fuori da qui cosa gli raccontate? Forse. Se Vinti permette di fare una cosa diversa? E questo vale per tutto il resto naturalmente, perché nel momento in cui mi sorge, come dire, un comitato su un'altra opera, noi ritorniamo al punto di partenza in ordine a una confusione di carattere generale.

Allora io non la faccio troppo lunga, perché quello che pensiamo l'abbiamo detto, l'hanno detto anche i colleghi, l'ha detto il collega Laffranco quando ha illustrato la mozione, noi pensiamo di avere fatto una risoluzione che ha un pregio che è quella della semplicità e



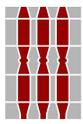
della chiarezza, si sono presi degli impegni nei confronti di questa Regione negli anni passati, crediamo che le priorità siano state definite e individuate, crediamo che ci debba essere solo uno sforzo generale per portarle avanti e che la Giunta e questo Governo questi impegni li debbano portare avanti e ribadire, è per questo che non ce la sentiamo ovviamente di dare un giudizio positivo sulla mozione che è stata prodotta dal centrosinistra perché la riteniamo patinante e non chiara invece in ordine a quelli che sono gli obiettivi che la Regione si è sempre data fino ad oggi con i documenti annuali di programmazione, grazie.

PRESIDENTE. Grazie Consigliere, la parola al consigliere Baiardini.

BAIARDINI. Grazie Presidente. Io questi elementi di ambiguità cui fa riferimento la collega Modena ed altri colleghi non li riscontro nel documento proposto della maggioranza a conclusione di questo dibattito. Non li riscontro perché a me è sembrato estremamente chiaro, sia nella relazione, sia nelle conclusioni di questo dibattito, l'intervento dell'Assessore come l'intervento della Presidente dove sostanzialmente si è difeso in modo esplicito il lavoro che in questi anni si è fatto da parte della Regione dell'Umbria nei rapporti con il Governo, nel rapporto con le altre Regioni.

Si è detto anche in modo esplicito da dove si era partiti e in corso d'opera evidentemente sia le intese che sono state sottoscritte con il Governo e con le altre Regioni, sia le ipotesi di modifica di alcuni progetti relativi a importanti opere infrastrutturali della nostra Regione sono il risultato di uno stato di cose evidentemente su cui si è a lungo soffermato il Consiglio regionale. Quindi non c'è nulla di secondo me equivoco, però ecco io credo che vadano precisate alcune cose perché non possiamo giocare in questo caso alla partita delle tre carte, nel senso che noi abbiamo visto sostanzialmente che rispetto anche all'impianto delle opere infrastrutturali di cui avrebbe bisogno la Regione dell'Umbria, ai diversi annunci che in diverse occasioni sono state fatte, il rapporto che c'è tra le risorse necessarie e le risorse in qualche modo disponibili crea una profonda, enorme preoccupazione sulla realizzazione in tempi, diciamo, relativamente certi, e che quindi è aperta questa discussione molto, molto complicata e difficile.

Tra l'altro veniva ricordato che si sta discutendo, i giornali ne sono pieni, tutte le pagine dei giornali, se sarà necessario o meno fare una manovra correttiva in base ai risultati della verifica dei conti pubblici o addirittura anticipare il DPF perché c'è bisogno di una



forte manovra correttiva della dinamica della spesa pubblica. Non è che noi siamo fuori o dentro questa dinamica perché il ridimensionamento delle risorse destinate all'ANAS, il ridimensionamento e il taglio delle risorse destinate alle FS, se parliamo anche della manutenzione ordinaria delle Amministrazioni locali della nostra regione, non possiamo non vedere come anche le strade, quelle cosiddette secondarie, sono in una condizione veramente difficile. Quindi c'è un problema di finanza pubblica, che riguarda il nostro Paese e rispetto al quale addirittura è sorta una proposta da parte della maggioranza di costituire un soggetto terzo che consentisse in qualche modo a maggioranza e opposizione in Parlamento di non litigare mesi e mesi sui dati statistici, perché sui dati statistici abbiamo visto per esempio ultimamente il dato sulla rivalutazione delle retribuzioni dei lavoratori, dice l'ISTAT che sono cresciute del 4,8%, altri istituti ci dicono che in realtà sono cresciute dello 0,6%, quindi rispetto a questi dati c'è una grande confusione, quindi si propone di costituire un soggetto terzo autonomo in grado di fare chiarezza sui conti.

Ma che ci sia una situazione di enorme difficoltà, che non ci sia una lira, a me pare questo sotto gli occhi di tutti, allora quando qui si dice: andiamo a verificare, apriamo questo confronto con il Governo, ci presentiamo a questo confronto forti di una programmazione regionale e di intese sottoscritte e rispetto a questo vorremmo considerare, valutare qual è il pacchetto di risorse spendibili rispetto alle nostre scelte che abbiamo maturato nelle condizioni che venivano ricordate, a me pare questa una proposta estremamente significativa e molto saggia, anche perché - aggiungo io - nel rapporto tra Umbria e Governo nazionale, non ci sta solo la partita infrastrutture come si è detto, perché non è chiaramente adesso che rovesceremo i rapporti tra infrastrutture e sviluppo, ma si è detto che le infrastrutture sono necessarie ma lo sviluppo è fatto di tante cose, le questioni dei beni culturali, le questioni delle risorse destinate a sostenere le imprese, il problema del tabacco, dell'agricoltura a riconversione come li affronteremo, quali saranno le politiche pubbliche a sostegno dell'economia locale, nostre e nazionali soprattutto, quindi c'è un pacchetto di misure che devono essere assunte rispetto alle quali noi aspettiamo delle risposte, e su questo credo che il documento sia esplicito.

Ora quindi dividerci su chi vuole le infrastrutture e chi non le vuole, secondo me veramente è frutto ancora di non avere superato i temi e i modi del confronto della campagna elettorale, sono state fatte delle scelte a mio avviso estremamente significative e chiare, si è detto anche sulle questioni più delicate quali quelle dell'autostrada E45 e il



Quadrilatero che rispetto alle posizioni che avevamo espresso, sulla base del fatto che non c'è una lira disponibile a livello nazionale, verifichiamo comunque per noi è necessario intervenire e quindi se sarà necessario anche sostenere project financing per realizzare e mettere in qualche modo a riparo il destino e il declino di questa importante arteria, sarà necessario compiere questa scelta, non vedo dov'è che c'è in qualche modo un elemento di ambiguità, se si vuole insistere su questo terreno chiaramente è il terreno della propaganda ma serve ben poco a questo Consiglio regionale.

PRESIDENTE. Bene, colleghi, siamo in dirittura... eventuali, non l'avevamo segnata, comunque ne ha facoltà consigliere Sebastiani, prego.

SEBASTIANI. Grazie Presidente, io riprendendo l'intervento di Baiardini, l'invito a non dividerci, io dico che Baiardini lo deve fare all'interno della sua maggioranza, perché veramente ci sono divisioni, da una parte Dottorini che ha strumentalizzato tutto, d'altra parte Vinti che ha continuato a fare propaganda elettorale come se fossimo alla vigilia delle elezioni, interpreta la mozione fatta dalla sinistra in un certo modo che io non leggo in questo modo, perché scusate quando si dice: invita il Governo ad aprire un confronto con le Regioni, e dunque anche con la Regione Umbria per verificare la praticabilità della realizzazione di progetti già definiti, se questo significa mettere in discussione tutto, allora questo documento non ha significato, se invece non significa questo io sono d'accordo con la Presidente Lorenzetti, perché la Presidente Lorenzetti è stata chiara, non lo è il documento.

Poi il terzo, l'ammontare delle risorse va bene, le priorità strategiche io le intendo priorità temporali, perché altrimenti rimettiamo in discussione tutto, in base alle risorse, infatti prima ci sono le risorse, in base alle risorse decidiamo che cosa fare, poi però a chiarire il tutto e non veniamo incontro all'interpretazione di Vinti, c'è l'ultimo periodo, a dare in tempi brevi il proprio assenso per l'attuazione di programmi e agli investimenti sulle infrastrutture riguardanti la Regione dell'Umbria, già contenuti negli accordi sottoscritti e già assistiti con provvedimenti dello Stato, qui ci stanno delle intese tra Regione Umbria e Governo Berlusconi che sono partite dal 2002, cioè sono state le integrazioni, sono state concordate, allora se il senso è quello di mantenere quegli impegni, io sono d'accordo almeno di astenermi a questa mozione del centrosinistra.

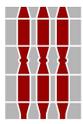
Se questo è l'intendimento però della Presidente Lorenzetti, io ho cercato di trascrivere



quello che ha detto la Lorenzetti, allora sulla E45 ha detto c'è la necessità di metterla in sicurezza, realizzare le corsie di emergenza e l'allargamento con risorse finanziarie. Ora, le risorse finanziarie non cominciamo già a dire: non ci sono, per la E45 si devono trovare perché è una priorità assoluta, assoluta, una emergenza, la E45, poi la chiameremo autostrada, non autostrada, decideremo se pagare il pedaggio, non pagare il pedaggio, quello è un altro discorso, io mi ricordo che ero piccolino, assistei a un comizio di Forlani e quando è stata realizzata la E45 disse: guardate, io vi ho fatto un'autostrada che ha il vantaggio di avere tutti i requisiti dell'autostrada però non si paga il pedaggio, quindi vedremo un attimo quello che succede, vedremo quello che succederà, però io credo che l'interpretazione né di Dottorini né di Rifondazione Comunista calzino con questa mozione, allora io credo che è evidente che la mozione del centrodestra è più chiara, è più trasparente, però gli intendimenti, gli obiettivi sono gli stessi mi sembra da gran parte del Consiglio regionale, allora io vorrei dare un sostegno morale alla Presidente Lorenzetti perché vada alle trattative con il Governo e sostenga gli interessi di tutti i cittadini dell'Umbria, al di là dei campanili, al di là di dove ciascuno di noi abita.

E al riguardo vorrei precisare, e l'ho detto ieri mattina ma la Presidente ancora non era arrivata, c'è il problema della Foligno – Terontola, che Terontola ormai è fuori Via perché non sta nella rete ferroviaria ad alta velocità, quindi si potrebbe pensare benissimo a un collegamento veloce con Chiusi o un'altra ferrovia, o mettere i treni che vanno direttamente Terontola - Chiusi in modo tale che per raggiungere Roma ci siano due possibilità, via Foligno o via Chiusi perché questo è indispensabile. Poi io mi sento di ringraziare tutti i colleghi perché alla conclusione di queste due giornate mi sembra che c'è stato un dibattito costruttivo, positivo, e sono emerse due cose secondo me positive, che non sono state messe in discussione le risorse del Governo precedente, cioè si è preso, si è dato atto che comunque Berlusconi ha segnato una svolta in questo Paese, perché per tanti anni queste risorse non arrivavano in Umbria, poi che la Regione era pronta con i suoi progetti, di questo c'è da darne atto, perché se la Regione non avesse fatto i progetti non ci sarebbero state neanche le risorse.

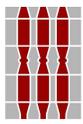
E anche la buona volontà, la capacità, io dico della Lorenzetti, quando ha detto: noi non dividevamo neanche il Quadrilatero, io ho vissuto, perché ho assistito a certe presentazioni a Foligno della società che aveva fatto il progetto, dice: però siamo andati a confronto e comunque sia c'erano 900 milioni di euro a disposizione, che sono più del 30% delle risorse che vi chiede il completamento dell'opera, quindi quelle risorse non le



dobbiamo perdere e sicuramente le utilizzeremo. Io credo che se noi andremo a un confronto con il Governo serrato e poi faremo una partecipazione democratica, corretta, di informazione a tutti i cittadini dell'Umbria, io mi sento questa sera a nome anche dell'UDC di astenermi su questa mozione della sinistra e di votare però anche quella del centrodestra perché indubbiamente è più chiara e più lineare secondo me, però lo faccio come atto di buona volontà e per sgombrare strumentalizzazioni che possono venire da alcune parti del centrosinistra, grazie.

PRESIDENTE. Grazie consigliere Sebastiani, quindi se non vi è ulteriore richiesta di discussione, i relatori per la controreplica, Bracco no. Laffranco rinuncia, il collega Dottorini... prego. Come replica ha cinque minuti.

DOTTORINI. Grazie, solo per dire che a me pare che la mozione presentata dalle forze di centrosinistra esclusi i Verdi, con delle premesse un po' fumose però alla fine individuino degli elementi di chiarezza, il consigliere Sebastiani ne ha già individuato uno, io leggo solo l'ultimo punto: il Consiglio regionale impegna la Giunta regionale a chiedere un incontro con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con gli amministratori di ANAS, Ferrovie dello Stato, per dare certezza al completamento delle opere infrastrutturali avviate, e va bene, di attuazione ai programmi e ai progetti approvati, i programmi e i progetti sono la E45, l'accordo di E45 autostrada, quindi mi pare abbastanza chiara e sinceramente non capisco chi con certe premesse oggi si trova a votarla questa mozione. Noi non possiamo farlo e dico la verità ce ne dispiace, e contiamo che andando avanti quando saranno più chiare anche le priorità del Governo e quando sarà più chiaro il quadro delle priorità delle grandi opere sia possibile ritrovare un'unità anche nel centrosinistra, oggi non possiamo farlo, e non possiamo farlo e diciamo che, assicuriamo però che la partita non finisce qua, cercheremo di mettere insieme gli strumenti, tutti gli strumenti a nostra disposizione per cercare di evitare questo scempio alla nostra Regione, lo faremo con correttezza e con caparbietà, potendo contare su buone ragioni e linearità di percorsi, certo ci preoccupa questa alleanza inedita tra centrodestra e centrosinistra accomunate dalla medesima visione dello sviluppo, ci preoccupa, accomunate da un identico progetto di Regione, questo ci dovrebbe fare riflettere, noi diciamo soltanto che ribadiamo che la nostra battaglia continuerà con chi ha a cuore le sorti della nostra Regione, a Perugia, a Roma e in tutte le sedi in cui sarà opportuno, lo faremo assieme ai



cittadini, alle associazioni che già si sono espresse, Lega Ambiente, WWF, Italia Nostra, lo faremo insieme ai comitati e alle forze politiche che in questa Regione e fuori di questa Regione si oppongono a questo disastro per la nostra Regione. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie consigliere Dottorini. Allora colleghi, se prendiamo posto, siamo arrivati alla fase di votazione. Per favore colleghi, siamo in votazione. Gli interventi sono terminati. Controlliamo le chiavi, per cortesia, se c'è qualche problema di inserimento o di assenze. Sono assenti i consiglieri Brega per motivi di famiglia e il consigliere Spadoni Urbani non ha fatto conoscere il motivo dell'assenza: quindi sono 28 presenti. Metto in votazione, così come cronologicamente sono state presentate le mozioni, a partire dalla mozione presentata a firma Dottorini. Votiamo la mozione Dottorini.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio non approva.

PRESIDENTE. Grazie. Metto in votazione, colleghi, la mozione a firma Modena, Zaffini, Lafranco ed altri.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio non approva.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'ordine del giorno a firma Bracco, Vinti, Carpinelli, Girolamini, Masci.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

OGGETTO N. 4

MODIFICAZIONI DELLA L.R. 24/09/2003, N. 18, CONCERNENTE NORME IN MATERIA DI FORME ASSOCIATIVE DEI COMUNI E DI INCENTIVAZIONE DELLE STESSE – ALTRE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI SISTEMA PUBBLICO ENDOREGIONALE

Relazione della Commissione Consiliare: I



Relatore di maggioranza: Consr. Vinti

Relatore di minoranza: Consr. Modena

Tito atto: Disegno di legge regionale

Iniziativa: G.R. delib. N. 621 del 19/04/2006

Atti numero: 425 e 425/bis

PRESIDENTE. Per la relazione di maggioranza, la presenta il consigliere Vinti. Prego.

VINTI, Relatore di maggioranza. Con il presente disegno di legge, di modifica della legge regionale 18/2003 la Regione Umbria si mette in regola per partecipare da subito alla prima regionalizzazione del fondo statale per l'esercizio associato delle funzioni comunali. La necessità di regionalizzare il fondo deriva dal nuovo riparto delle competenze operato dal nuovo Titolo Quinto della Costituzione, infatti i criteri di riparto del fondo a favore delle unioni dei Comuni e delle comunità montane che esercitano funzioni comunali, sono state approvate nel 2000 con un decreto ministeriale ma dopo la nuova stesura dell'art. 117 lo Stato ha competenza regolamentare solo nelle materie ad esso riservate in modo esclusivo e tra queste sia la Corte Costituzionale che il Consiglio di Stato, chiamato ad esprimersi in merito a un decreto di modifica del D.M. 318/2000 non hanno incluso quella relativa alle politiche di promozione dell'esercizio associato delle funzioni comunali tranne per quelle relative alla materia anagrafe, stato civile, ecc..

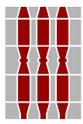
Tra tutti i livelli istituzionali vi è stata quindi la necessità, come peraltro auspicato dallo stesso Consiglio di Stato nel parere del 30 agosto 2004, di avviare un tavolo misto, sulla base del principio costituzionale di reale collaborazione per trovare le migliori soluzioni di adeguamento delle competenze al nuovo assetto costituzionale e contemporaneamente evitare nell'immediato un pregiudizio alle forme associative esistenti, che poteva derivare da una nuova ripartizione del fondo statale, tale soluzione non è stata accolta prontamente dalle strutture centrali dello Stato, infatti il lavoro tecnico iniziato solo nel marzo 2005, e quando i Consigli regionali erano sciolti, pertanto dato la ristrettezza del tempo, si è reso necessario autorizzare con una prima intesa sancita nella Conferenza unificata del 28 luglio del 2005, il Ministero dell'Interno a derogare anche per l'anno 2005 le risorse e nella quale si sono delineati i principi e il percorso per una seconda intesa per pervenire alla gestione regionale del fondo statale.

La seconda intesa ha avuto un percorso molto faticoso e tutto il lavoro tecnico che si era



complessivamente perfezionato nell'ottobre del 2005 stava per essere vanificato, infatti a partire dal novembre 2005, il testo dell'intesa è stato iscritto all'ordine del giorno della conferenza unificata per ben quattro volte senza alcun esito in quanto il Ministero dell'Interno avanzava la pretesa di avere ancora da gestire una quota di risorse sproporzionata alle funzioni esercitate dai Comuni e collegata alle materie di competenza esclusiva dello Stato, anagrafe, stato civile eccetera, in sede di conferenza unificata nel dicembre 2005 l'intesa ancora una volta veniva rinviata su richiesta del Governo, solo a seguito di un'azione politica congiunta delle Regioni e dell'associazione nazionale degli Enti locali ANCI e UNCEM si è pervenuti alla seconda intesa del primo marzo dove resta comunque ancora da definire esattamente la quota delle risorse complessive previste nel bilancio statale, infatti nell'intesa è stato stabilito che tale quota può arrivare al 15% delle risorse stanziare ma che è necessario fare ciò che non è stato fatto durante tutto il precedente periodo, questo è la cronistoria sintetica per quello che è stato fatto ed è ancora da fare a livello nazionale.

Riguardo alla nostra Regione invece per accedere al riparto del fondo nazionale essa deve avere, alla data del 30 giugno 2006, sia una normativa regionale, che rispetti i principi fissati in modo concertato a livello nazionale, sia una disciplina amministrativa concertata a livello regionale, che fissi puntualmente i criteri di riparto delle risorse che si saranno assegnate. Questo secondo passaggio potrà essere perfezionato solo a seguito dell'approvazione del presente disegno di legge che è oggi in discussione. Con il decreto del Ministero dell'Interno del 1 settembre 2000 è stata disciplinata tra l'altro la ripartizione dei contributi spettanti all'Unione dei Comuni e alle comunità montane svolgente esercizio associato delle funzioni comunali, tale decreto trovava il suo fondamento normativo nell'art. 6 comma 8 della legge 265 del '99, che demandava infatti ad un decreto del Ministero dell'Interno la determinazione dei criteri di ripartizione dei contributi in questione, sono intervenute successivamente delle ulteriori disposizioni legislative che hanno comportato la necessità di adeguare il decreto 318 del 2000, sullo schema di decreto di adeguamento la conferenza unificata nell'aprile 2004 pur esprimendo un parere favorevole ha svolto puntuali riserve sulla legittimità dello stesso, sullo schema di decreto è intervenuto il 30 agosto il parere del Consiglio di Stato, sezione consultiva per gli atti normativi, che riconoscendo esigenze grosso modo riconducibili all'area di coordinamento della finanza pubblica ha ritenuto utilizzabile il decreto così come veniva modificato per la gestione ordinata di una fase transitoria e con effetti finanziari limitati all'utilizzazione delle



risorse stanziare per il solo esercizio del 2004.

La sezione consuntiva del parere, richiamando la recente giurisprudenza costituzionale, afferma che diviene però cruciale, sulla base del principio costituzionale di leale collaborazione, dare avvio immediato a un tavolo di lavoro misto, Stato - Regioni, associazioni nazionali rappresentative delle autonomie locali, si sono avviate quindi lungo il solco della reale collaborazione numerosi incontri sia a livello tecnico che politico che hanno portato:

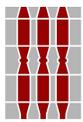
- 1) a una prima intesa, sancita in conferenza unificata il 28 luglio, che da una parte ha posto le condizioni giuridiche perché il Ministro dell'Interno continuasse a regolare le risorse anche per il 2005 e dall'altra ha regolato il percorso per una successiva intesa, per pervenire alla gestione regionale del fondo statale;
- 2) a una seconda intesa sancita in conferenza unificata con atto n. 936 del marzo del 2006.

Con tale seconda intesa concernente i nuovi criteri del riparto e la gestione delle risorse statali a sostegno dell'associazionismo comunale, integrativa dell'intesa del 28 luglio 2005 si rende concretamente possibile una prima regionalizzazione del fondo statale, che pur presentando indubbi limiti per i molti vincoli imposti alle Regioni, ha però il pregio di avviare tale processo di regionalizzazione che potrà nel tempo essere migliorato, perseguendo il graduale superamento di vincoli attualmente esistenti.

L'intesa infatti limitandosi alla mera presa d'atto dei vincoli di destinazione previsti dalle leggi dello Stato, lascia impregiudicata per le Regioni la possibilità di perseguire la piena regionalizzazione delle risorse senza i vincoli di destinazione attualmente presenti nelle leggi.

L'intesa specifica dell'art. 3, i requisiti cui devono attenersi le normative regionali per accedere alla gestione regionale delle risorse statali, essa stabilisce che le risorse statali sono ripartite tra le Regioni che hanno adottato discipline di incentivazione nelle quali:

- a) non vi siano limiti temporali di durata degli incentivi destinati ad unioni di Comuni delle comunità montane;
- b) siano previste forme di premialità per le gestioni associate svolte da unioni di Comuni e da comunità montane;
- c) siano prese in considerazione il numero e la tipologia delle gestioni associate, la popolazione o altri indicatori di disagio in modo tale da favorire l'associazionismo dei piccoli Comuni;



d) sia prevista l'attribuzione di contributi solo per le gestioni associate effettivamente attivate ovvero siano previste istruttorie di verifica sul funzionamento reale della forma associata;

e) sia prevista la concessione di contributi entro l'anno finanziario di riferimento.

Per poter accedere quindi alla gestione regionale delle risorse statali è necessario avere una normativa regionale che rispetti tutti i requisiti di cui sopra, la nostra Regione che detta norme associate per l'esercizio associato delle funzioni comunali e la legge regionale 18 del 2003, i criteri per la concessione di incentivi alle forme associative sono contenute nell'art. 29 di tale legge, ed è un riferimento a quanto disposto da questo articolo che va operato il confronto.

Riterrei data per letta il prosieguo della relazione, cogliendo il sentimento profondo del Consiglio regionale dell'Umbria, però ciò premesso, la Prima Commissione nella seduta del 10 maggio ha espresso a maggioranza ai sensi dell'art. 17 comma 2 del Regolamento Interno parere favorevole.

Per la minoranza la relazione alla consigliera Fiammetta Modena.

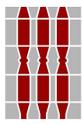
PRESIDENTE. Grazie, immagino che poi non ci sarà una replica.

MODENA, Relatore di minoranza. Come vedete il collega Vinti è molto più bravo nelle relazioni di minoranza tecnica rispetto a quando invece si infogna sulle autostrade, allora noi abbiamo ritenuto molto semplicemente insieme al collega Lignani Marchesani e al collega Sebastiani di non votare questa normativa, che è al di là di tutte le chiacchiere che ha fatto Stefano un fatto evidentemente tecnico per prendere i contributi, perché c'era una..., questo è il punto, perché c'era una filosofia di fondo che noi abbiamo osteggiato quando votammo la legge nel 2003, semplicemente questo.

E quindi noi questa normativa abbiamo deciso di non votarla.

PRESIDENTE. Va bene, grazie. Se non vi è richiesta di interventi di replica, siamo in fase di votazione. Prendiamo posto. E' un disegno di legge in un unico articolo. Non si legge, ma che viene presentato e sul quale si vota colleghi.

Il Consigliere Segretario Lignani Marchesani dà lettura dell'art. 1.



PRESIDENTE. Si vota, colleghi.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Un attimo, votiamo l'urgenza.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Colleghi, il Consiglio si riunisce il giorno 27. La seduta è tolta.

La seduta termina alle ore 18.20.