



VIII LEGISLATURA

LXVIII SESSIONE STRAORDINARIA

RESOCONTO STENOGRAFICO

Martedì 6 maggio 2008
(antimeridiana)

Presidenza del Presidente Mauro TIPPOLOTTI
Vice Presidente: Mara GILIONI

INDICE

- QUESTION TIME -

Oggetto n. 89

Interventi volti a bloccare le gravi perdite occupazionali che stanno interessando il territorio dello Spoletino e in particolare ad accelerare l'attivazione dell'area industriale di S. Giacomo di Spoleto

Presidente

Cintioli

Ass. Giovannetti

pag. 1

pag. 1

pag. 1, 3

pag. 2

Oggetto n. 142

Ragioni della mancata partecipazione della Regione Umbria alla riunione della Conferenza Stato-Regioni in tema di ripartizione interregionale delle piccole quantità delle specie prelevabili in deroga per la stagione venatoria 2008/2009 (direttiva 79/409/CEE del Consiglio del 2/4/1979 – art. 9 – comma 1 – lett. c)

pag. 4



Presidente	pag. 4
Tracchegiani	pag. 4, 6
Ass. Bottini	pag. 5

Oggetto n. 129

F.C.U. (Ferrovia Centrale Umbra) – assunzione di macchinisti e capotreni in vista della gestione di linee ferroviarie extraregionali rischio di esubero di personale nel caso di mancata acquisizione delle linee medesime

Presidente	pag. 6
Lignani Marchesani	pag. 7
Ass. Mascio	pag. 7, 9
	pag. 8

Oggetto n. 140

Iniziative della G.R. ai fini dell'ammodernamento della strada provinciale Umbertide – Pietralunga

Presidente	pag. 10
Girolamini	pag. 10
Ass. Mascio	pag. 10, 12
	pag. 11

- TERMINE QUESTION TIME -

Oggetto n. 1

Approvazione processi verbali di precedenti sedute

Presidente	pag. 12
	pag. 12

Oggetto n. 2

Comunicazioni del Presidente del Consiglio Regionale

Presidente	pag. 13
	pag. 13

Oggetto n. 3

Intervento presso il Governo nazionale ai fini dell'ottenimento di maggiori risorse finanziarie per la messa in sicurezza della strada di grande comunicazione E/45, nonché a sostegno della trasformazione della strada medesima in autostrada

Oggetto n. 4

Intervento presso il Governo nazionale ai fini dell'ottenimento di maggiori risorse finanziarie per la messa in sicurezza delle strade statali dell'Umbria con particolare riferimento alla strada di grande comunicazione E/45 e alla strada statale Flaminia, nonché ai fini della verifica della praticabilità della realizzazione degli interventi già definiti relativamente alle arterie stradali della Regione

Presidente	pag. 13
	pag. 14, 16, 39, 40
Cintioli	pag. 14
Modena	pag. 17
Carpinelli	pag. 19



Dottorini	pag. 21, 40
Tracchegiani	pag. 24
Lupini	pag. 27
Girolamini	pag. 29
Mantovani	pag. 31
Ass. Mascio	pag. 35

Oggetto n. 302

Contestazione al Consr. Pietro Lafranco di sopravvenuta condizione di incompatibilit  alla carica di consr. a seguito di proclamata elezione alla carica di deputato della Repubblica - art. 7 – comma 3 – della legge 23/04/81, n. 154
Presidente

pag. 41
pag. 41

Oggetto n. 303

Contestazione al Consr. Ada Spadoni Urbani di sopravvenuta condizione di incompatibilit  alla carica di consr. a seguito di proclamata elezione alla carica di senatore della Repubblica - art. 7 – comma 3 – della legge 23/04/81, n. 154
Presidente

pag. 41
pag. 41

VIII LEGISLATURA LXVIII SESSIONE STRAORDINARIA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MAURO TIPPOLOTTI

La seduta inizia alle ore 10.50.

PRESIDENTE. Colleghi, prendiamo posto, grazie. Colleghi, apriamo la seduta di Question Time, poi eventualmente in sede di montaggio la accorperemo alla prossima, perché abbiamo soltanto due interrogazioni, se riusciamo a comporle arriveremo a quattro, con quattro potremo fare la trasmissione e, eventualmente, l'accorperemo con la prossima. L'ordine: Giovannetti–Cintioli, Lignani–Mascio, poi a seguire Bottini–Tracchegiani ed eventualmente Girolamini–Mascio.

Apriamo il Question Time con la prima interrogazione del Consigliere Cintioli.

OGGETTO N. 89

INTERVENTI VOLTI A BLOCCARE LE GRAVI PERDITE OCCUPAZIONALI CHE STANNO INTERESSANDO IL TERRITORIO DELLO SPOLETINO E IN PARTICOLARE AD ACCELERARE L'ATTIVAZIONE DELL'AREA INDUSTRIALE DI S. GIACOMO DI SPOLETO.

Tipo Atto: Interrogazione

Presentata da: Consr. Cintioli

Atto numero: 781

PRESIDENTE. Interroga il Consigliere Cintioli, risponde l'Assessore Giovannetti. Prego, Consigliere.

CINTIOLI. Questo, Assessore, in realtà era un question time un po' datato, ma credo che mai come in questi giorni comunque torni di attualità. Fu presentata in occasione della crisi della chiusura della Minerva, a livello nazionale eravamo in un momento di particolare espansione per quanto riguardava anche l'occupazione, mentre nell'area dello spoletino c'erano importanti e preoccupanti segnali di crisi. Oggi, però, vediamo che anche nel

Paese questa situazione ormai sta in qualche modo interessando tutte le attività produttive e, purtroppo, perdura anche nel nostro territorio questa preoccupazione.

Constatato, tra l'altro, che il Patto per lo sviluppo, l'innovazione e la coesione sociale dell'Umbria ha come obiettivo l'integrazione dei territori e dei servizi ed è stato anche lo strumento che ha consentito di tenere l'Umbria agganciata alle regioni del centro nord e che tra le azioni strategiche del Patto per lo sviluppo c'è la riqualificazione dell'offerta insediativa per le attività produttive, che è considerata fondamentale per innalzare la competitività dell'intero sistema economico regionale; prendendo anche atto che da Narni fino a Bastia Umbra passando per Spoleto è un susseguirsi di aree industriali piccole e molto spesso tra loro scollegate; che si rende necessario, attraverso interventi mirati, mettere in relazione questi territori, affinché possa essere costituita una piattaforma territoriale a valenza nazionale; io ritengo che in questo contesto l'area industriale di San Giacomo con i suoi 50 ettari, di cui 19 già completi di infrastrutture e servizi sia una risorsa non solo a livello locale, ma per l'Umbria intera.

Pertanto chiedo di sapere quali azioni ha intrapreso o intende intraprendere la Giunta, rispetto alla situazione di crisi di alcune aziende dello spoletino e per bloccare il deficit occupazionale, rilanciando le economie del territorio e soprattutto quali misure voglia adottare, per poter giungere rapidamente all'attivazione della zona industriale di San Giacomo, dando così la possibilità a numerose aziende di migliorare la produzione, innescando quei processi di innovazione necessari a rendere competitive le aziende e a salvaguardare i posti di lavoro. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. La parola all'Assessore Giovannetti. Prego, Assessore.

ASSESSORE GIOVANNETTI. Come veniva detto, questa interpellanza fa riferimento alla metà del 2007, quindi è abbastanza datata. Rispetto alla situazione del territorio, noi già abbiamo evidenziato, discusso alcune situazioni di crisi di alcune aziende e, in particolare, la vicenda della Minerva, tra l'altro, in questi giorni dovrebbe essere presentato definitivamente il bando per l'affitto di quest'azienda. Il curatore ha fatto una richiesta di interesse da parte delle aziende e quindi entriamo, mi auguro, nella fase del possibile affitto di quest'azienda. Non c'è dubbio che, come veniva detto, la possibilità di avere delle aree industriali efficienti, qualificate in un'area di valenza strategica, contribuisca a dare

spinta e impulso a politiche di sviluppo e all'insediamento di nuove attività produttive. In questo senso noi abbiamo lavorato per adeguare l'area industriale di San Giacomo, debbo dire che i lavori sono stati conclusi e collaudati a febbraio del 2008, però ci siamo trovati di fronte a due ricorsi, effettuati al TAR, di alcuni soggetti che hanno determinato il ritardo, che ancora oggi portiamo, perché il TAR dell'Umbria ha dato validità a questi due ricorsi e ha bloccato gli interventi.

Noi abbiamo seguito questo percorso, insieme il Consorzio, il Comune di Spoleto, oltre che la Regione; successivamente la Corte d'Appello ha riconosciuto che bisognava dare maggiore valore all'esproprio, in questo senso il Consorzio si è adoperato e ha riconosciuto questi valori maggiori alle terre espropriate. Questo, naturalmente, ha comportato e comporta un aumento del costo per metro quadro, da 33 euro a metro quadro si aggirerà intorno ai 50 euro, questo però è stato discusso e concordato con le aziende interessate a trasferirsi in quel sito, sono disponibili, quindi non si è avuto un contraccolpo di questo evento. Ci sono inoltre altre aziende, che hanno fatto richiesta di un intervento ulteriore. Io credo che nel giro di qualche mese noi potremmo avviare la vendita di queste aree e insediare in quel sito le imprese che ne hanno fatto richiesta, tenendo conto che l'area è molto ampia, a dare la possibilità ad altre aziende con iniziative di valorizzazione e di informazione di potersi insediare. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore. Per un minuto di replica il Consigliere Cintioli.

CINTIOLI. Grazie, Assessore, per la sua risposta precisa, puntuale, io tra l'altro prendo atto con soddisfazione del lavoro che è stato fatto congiuntamente dalla Regione, dal Comune e dal Consorzio dell'area industriale. Devo anche apprendere con soddisfazione, anche se di tempo ne è passato molto, del fatto che ormai il curatore fallimentare ha praticamente pronto il bando anche per l'affitto dell'azienda Minerva, un fatto questo che, ripeto, ritengo importante, perché se così non fosse, io credo che non soltanto verrebbero messi in discussione i posti di lavoro presenti in quell'azienda, ma il rischio è che anche tutta la tecnologia, il know-how e la parte produttiva possa essere definitivamente trasferita in altri territori.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. A leggera modifica del programma, la prossima interrogazione riguarderà quella presentata dal Consigliere Tracchegiani, rispetto alle



questioni a cui risponderà l'Assessore Bottini, per cui chiamo l'oggetto n. 142.

OGGETTO N. 142

RAGIONI DELLA MANCATA PARTECIPAZIONE DELLA REGIONE UMBRIA ALLA RIUNIONE DELLA CONFERENZA STATO-REGIONI IN TEMA DI RIPARTIZIONE INTERREGIONALE DELLE PICCOLE QUANTITÀ DELLE SPECIE PRELEVABILI IN DEROGA PER LA STAGIONE VENATORIA 2008/2009 (DIRETTIVA 79/409/CEE DEL CONSIGLIO DEL 2/4/1979 – ART. 9 – COMMA 1 – LETT. C).

Tipo Atto: Interrogazione

Presentata da: Consr. Tracchegiani

Atto numero: 1237

PRESIDENTE. Interroga il Consigliere Tracchegiani, risponde l'Assessore Bottini. Prego Consigliere.

TRACCHEGIANI. Ritorniamo sempre su un tema molto sentito dai cacciatori umbri quello della caccia in deroga, secondo la direttiva 409/79 e secondo la guida interpretativa di tale direttiva. Assessore, noi ci ritroviamo alle stesse condizioni, noi abbiamo, anche nell'agosto scorso, sollecitato, sia la Provincia, sia la Regione, sia l'Istituto Nazionale della Fauna Selvatica, che era sotto la dipendenza dell'allora Ministro Pecoraro Scanio, come ben sappiamo e non abbiamo a suo tempo avuto sollecitazioni. Oggi noi chiediamo: come mai il 21 marzo la Regione dell'Umbria non è stata presente, quando alcune regioni, tra cui la Lombardia, il Veneto, la Liguria, le Marche, si sono incontrate in Puglia per decidere sulle piccole quantità. I cacciatori umbri aspettano da tempo la possibilità di cacciare alcune specie, secondo le linee guida interpretative della direttiva 409. Purtroppo, in Umbria e in Italia i cacciatori non possono cacciare queste specie per delle situazioni conflittuali, delle situazioni ideologiche, integraliste di alcuni Ministri.

Oggi noi siamo qui a chiedere all'Assessore regionale che intervenga con urgenza, perché altrimenti noi faremo in modo di mobilitare di nuovo i cacciatori per avere ragione di quello che è un diritto dei cacciatori. Speriamo che l'attuale Governo, con la nomina di un Ministro della Lega, possa finalmente, vista la caparbia e la tenacia che caratterizzano i leghisti, riuscire a risolvere questo problema. Chiediamo all'Assessore il perché della non presenza dell'Umbria. Grazie.



PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. Nel dare la parola all'Assessore Bottini, invito tutti i signori Consiglieri ad evitare il brusio di sottofondo, perché siamo in registrazione, la trasmissione potrebbe quindi risultare disturbata. Grazie. Prego, Assessore Bottini.

ASSESSORE BOTTINI. Sì, sono d'accordo che si faccia un'operazione di sensibilizzazione dei cacciatori del mondo venatorio, anche in vista della formazione del nuovo Governo, Consigliere Tracchegiani, in maniera che magari il nuovo Governo, il nuovo Ministro, il nuovo inquilino che ci sarà al Ministero dell'Ambiente possa, eventualmente, indurre l'INFS a dare quei quantitativi che consentano alle Regioni, a loro volta, di consentire la caccia in deroga, in particolare alla specie fringuello, perché il Consigliere sa bene che è una questione che non attiene alle competenze delle Regioni, ma è una competenza che sta a livello nazionale, in particolare al Ministero dell'Ambiente e in particolare ai rapporti che attengono al Ministero dell'Ambiente e se vogliamo, al modo di funzionare, alle possibilità di funzionamento dell'INFS, ente che per ora conferma la sua impossibilità di fornire dati che possano consentire alle Regioni di effettuare caccia in deroga sulle specie in questione.

Noi, come Regione, il Consigliere sa bene che ci siamo attrezzati con una modifica della nostra legge regionale, tant'è vero che abbiamo oggi la facoltà di derogare alla specie storno, non l'abbiamo per i motivi suddetti sulla specie fringuello. Rispetto alla mancata presunta partecipazione della Regione Umbria alla furbizia non c'è mai limite, perché c'è stata una riunione, evidentemente legittima, tra tre, quattro regioni tra loro, senza estendere l'invito né alla Regione Umbria, né alla Regione Toscana, anche Lazio, Emilia e le altre 12 regioni italiane hanno fatto un ragionamento rispetto alla deroga come si può fare in maniera informale tra tre, quattro regioni, ma la cosa più ridicola è che questa cosa è poi transitata nella Conferenza Stato-Regioni, dove per conto della Regione Umbria c'era l'Assessore Rosi, ma l'Assessore Rosi è andato, perché l'ordine del giorno riguardava la sanità e non il resto; tra le "varie ed eventuali" alla fine una di queste Regioni ha tirato fuori un documento, che riguardava l'attività venatoria. L'INFS ha detto: prendo atto che non significa approfittare minimamente di questa cosa che è avvenuta rimandando il problema né più né meno a come era entrato e quindi a com'era e comunque noi, come Regione, rispetto a questo punto abbiamo di nuovo demandato all'INFS, anche per quest'anno, la richiesta di poter derogare; quindi siamo in attesa, come

al solito, della risposta, mantenendo quella posizione che abbiamo condiviso in maniera larga anche in questo Consiglio regionale, che possa in un certo senso motivare, spingere l'INFS, effettivamente, a dare alle varie Regioni, nel rispetto delle regole, senza forzature, evitando di andare in infrazione, ma consentendo alle Regioni di poter derogare sulla quantità che l'INFS saprà indicare.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore. Per la replica di un minuto la parola al Consigliere Tracchegiani. Prego, Consigliere.

TRACCHEGIANI. Assessore, io capisco che lei abbia fatto qui in Regione, anche per nostra sollecitazione, il possibile, è uscita una delle migliori leggi sulle deroghe d'Italia, deve riconoscere l'impegno del nostro gruppo per riuscire a risolvere questo problema, però ci sono delle carenze che ancora vanno individuate e va presa posizione. Ricordo all'Assessore, per esempio, gli esperti universitari che fanno parte di questa modifica della legge 14, che ancora non sono stati individuati; ricordo che sempre in quest'aula noi abbiamo discusso dell'aumento e c'è stata da parte mia una ferma opposizione all'aumento della tassa regionale e in quel momento abbiamo accettato questa possibilità, perché magari l'Osservatorio acquistava quel 7% in più di risorse. Bene, facciamo funzionare, questo benedetto Osservatorio! Diamo con un accordo con le associazioni la possibilità di monitorare quelle che sono le specie sul nostro territorio, diamo la possibilità all'INFS di poter decidere. Un'ultima cosa: l'Istituto Nazionale della Fauna Selvatica spero che ritornerà sotto il controllo della Presidenza del Consiglio dei Ministri, è assurdo che una manovra quale quella di averlo portato sotto il Ministero dell'Ambiente era stata fatta proprio per motivi anticaccia. Grazie.

ASSUME LA PRESIDENZA LA VICE PRESIDENTE MARA GILIONI

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. Chiamo l'atto n. 1148, oggetto n. 129.

OGGETTO N. 129

F.C.U. (FERROVIA CENTRALE UMBRA) – ASSUNZIONE DI MACCHINISTI E CAPOTRENI IN VISTA DELLA GESTIONE DI LINEE FERROVIARIE EXTRAREGIONALI – RISCHIO DI ESUBERO DI PERSONALE NEL CASO DI

MANCATA ACQUISIZIONE DELLE LINEE MEDESIME.

Tipo Atto: Interrogazione

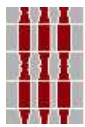
Presentata: Consr. Lignani Marchesani

Atto numero: 1148

PRESIDENTE. Interroga il Consigliere Lignani Marchesani, risponde l'Assessore Mascio.

LIGNANI MARCHESANI. La Ferrovia Centrale Umbria rappresenta un nervo scoperto tra luci e ombre nella storia della nostra Regione. Nelle ultime settimane abbiamo assistito a una parziale elettrificazione, insieme all'Assessore abbiamo fatto il viaggio inaugurale, che lascia ben sperare per un ammodernamento della ferrovia. È certo, però, che quello che è stato fatto fino ad oggi rappresenta un coperchio cui manca ancora la pentola, perché è evidente la necessità di entrare pesantemente sul mercato e fare in modo di rendere questa Ferrovia Centrale Umbra altamente concorrenziale anche con altri vettori. E' di tutta evidenza che è necessario prendere altri tratti, com'è di tutta evidenza che sia necessario in brevissimo tempo completare l'elettrificazione anche a sud di Perugia, fino a Terni. In questo contesto è ben noto, risale a gennaio quest'interrogazione, ma è tutt'oggi attuale, che la Ferrovia Centrale Umbra abbia proceduto ad assumere dei macchinisti attingendoli da Trenitalia, i quali hanno certamente rifiutato il contratto più vantaggioso per avvicinarsi a casa, anche sapendo che potevano essere utilizzati in maniera proficua e cospicua. Analogamente, attingendo alla graduatoria di capostazione, sono stati assunti nuovi capotreni, questi ultimi a tempo determinato, ma ad oggi ancora non si è fatto giorno. La tratta abruzzese ancora non è stata presa sotto la competenza della Ferrovia Centrale Umbra ed è invece nostro auspicio rimarcare la necessità di fare in modo che la Ferrovia Centrale Umbra possa riprendersi una tratta tra Terni e Roma, per ripristinare il collegamento con la capitale, anche in maniera più veloce di quanto non lo fosse in precedenza, proprio per aprire le porte di Roma agli Umbri, a prescindere da quelli che sono i collegamenti attuali che fuori dal mezzo privato sono certamente difficoltosi e troppo onerosi. Quindi chiediamo, abbiamo allargato un attimo il raggio dell'interrogazione, ma è altresì vero, Assessore, che tutti questi elementi sono collegati, chiediamo lumi in tal senso. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. La parola all'Assessore Mascio, prego.



ASSESSORE MASCIÒ. Ringrazio il Consigliere per quest'interrogazione. In realtà, la Ferrovia Centrale Umbra S.r.l. è una società che ha due missioni: la prima è la conservazione, la manutenzione di una strada ferrata, che nasce a San Sepolcro e termina a Terni; l'altra è quella di fare i treni, di produrre chilometri treni. Ora, sempre di più le due cose stiamo cercando di tenerle distinte, che cosa voglio dire con questo? Stiamo predisponendo tutte quelle azioni per migliorare questa strada ferrata, quindi entro quest'anno solare l'elettrificazione da San Sepolcro a Terni sarà realizzata, mancherà il tratto da Ponte San Giovanni a Sant'Anna, che verrà realizzato entro il 2012.

L'altra cosa invece è produrre i chilometri treno, su questa tratta ferroviaria tra San Sepolcro e Terni vengono realizzati 1.350.000 chilometri treno l'anno. La Ferrovia Centrale Umbra è una piccola società ferroviaria, che ha circa duecento dipendenti, contro i 96.000 del gruppo Ferrovie dello Stato, quindi non è affatto paragonabile, 200 a 96.000 sono numeri che neppure mettono in discussione il confronto tra le due società ferroviarie. Tuttavia con questa riduzione che c'è stata nel corso di questi quindici anni del personale della Ferrovia Centrale Umbra, ricordiamo che solo venti anni fa erano circa 600 i dipendenti e anche negli ultimi tre anni il numero dei dipendenti è stato complessivamente ridotto, noi riusciamo a produrre dei chilometri treno ad un prezzo vantaggioso. Per questa ragione, nel corso dell'anno solare 2009, ci ha chiesto Trenitalia, il gruppo delle Ferrovie dello Stato, di produrre sulla linea della FS circa 1.000.000 di chilometri treno, quindi 1.350.000 sulla nostra rete, 1.000.000 su questa rete, all'interno dell'Umbria e anche fuori Regione. Stiamo cercando di modulare con Trenitalia quali saranno le tratte che ci verranno date, stiamo cercando, come lei ha affermato correttamente, di prendere tutto il servizio, compreso tra Terni, Rieti, L'Aquila, così come anche richiesto anche da quei territori, perché hanno un rapporto con l'Umbria, in particolare con l'Università di Perugia, molto forte. Questa cosa noi la predisporremo nel corso delle prossime settimane per avere questo tipo di servizio, noi ci auguriamo fin dal mese di giugno, ma sicuramente non oltre il 9 dicembre con il cambio d'orario ferroviario.

Ora, su questo, quindi, siccome non è facile reperire personale, come lei ricordava, i macchinisti e anche la formazione dei capitreno e così anche com'è stato per i capistazione, con mesi di anticipo, quindi circa con anche un anno di anticipo si è andati a reperire sul mercato proprio dei macchinisti e abbiamo utilizzato la mobilità con le Ferrovie dello Stato, quindi con Trenitalia, in particolare molti di questi macchinisti vengono da



Trenitalia Cargo, in considerazione di quelle scelte che lei appunto ricordava nella premessa.

Ora, sulla base di questo, dal punto di vista del personale, riteniamo che l'operazione fatta come Giunta regionale da parte della Ferrovia Centrale Umbria sia un'operazione non buona, ma ottima, proprio perché va a rafforzare il *core business* di questa società che noi sempre di più vorremmo mettere in condizione di operare nel mercato, non in alternativa alle Ferrovie dello Stato, non in concorrenza alle Ferrovie dello Stato, ma sicuramente in un rapporto di buona collaborazione che il servizio regionale dell'Umbria richiede. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore. Consigliere Lignani per la replica.

LIGNANI MARCHESANI. Parzialmente soddisfatto, Assessore, perché se è vero che abbiamo dato atto di miglioramenti per quanto riguarda l'elettrificazione restano questi interrogativi, perché di fatto siamo certi che potremmo prendere la linea per L'Aquila, che giustifica quest'assunzione, perché altrimenti avremo fatto l'arrosto di trovare degli esuberanti, invece che migliorare il core business della società. Analogamente, non vorremmo che i chilometri treno delle Ferrovie dello Stato siano solamente quelli già operanti tra Terontola e Foligno, dove magari destinare l'uso dei nuovi Minuetti; noi crediamo, invece, nella vocazione nord-sud della Ferrovia Centrale Umbra; crediamo, anzi, che dobbiamo riprivilegiare la tratta per Roma e di intrattenere trattative con Trenitalia per fare in modo di poter riaprire quella tratta, che è stata soppressa recentemente e fare in modo appunto di rendere il vettore competitivo, come richiesto anche dal Comitato dei pendolari, che ha partecipato con noi a quel viaggio inaugurale, le cui difficoltà sono sotto gli occhi di tutti.

La Ferrovia Centrale Umbra - questo è l'auspicio finale - deve diventare un vettore competitivo a disposizione di tutta la comunità regionale e non rimanere un vettore residuale, qual è oggi, a disposizione solamente di fasce deboli che non possono permettersi vettori più veloci e più puntuali. Speriamo in meglio, ma crediamo appunto che ci voglia una forza di volontà maggiore, perché altrimenti potremmo ruotare intorno al problema.

Concludo facendo riferimento a quello che lei ha detto, riguardo l'elettrificazione tra Perugia e Ponte San Giovanni, prevista per il 2012, speriamo che questo possa avvenire, perché questa, Assessore, come lei sa bene, è tutta un'altra storia legata alla

competizione che la Ferrovia Centrale Umbra potrebbe fare ad altra megaopera, parlo del Minimetro, chiaramente questa è un'altra storia, ma ci lascia assai perplessi il fatto che si voglia veramente fare questo tipo di concorrenzialità. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. Chiamo l'atto n. 1227, oggetto n. 140.

OGGETTO N. 140

INIZIATIVE DELLA G.R. AI FINI DELL'AMMODERNAMENTO DELLA STRADA PROVINCIALE UMBERTIDE – PIETRALUNGA.

Tipo Atto: Interrogazione

Presentata da: Consr. Girolamini

Atto numero: 1227

PRESIDENTE. Interroga la Consigliera Girolamini, risponde l'Assessore Mascio, prego.

GIROLAMINI. La questione delle strade dell'Umbria è una questione complessa, ma che presenta dei caratteri di sofferenza notevoli, peraltro l'Assessore Mascio ha più di una volta esternato questa difficoltà; io do atto all'Assessore di una grande iniziativa, di una grande spinta, quindi, anzi, per questo credo che lo dobbiamo ringraziare, certo è che le risorse finanziarie a disposizione non sono sufficienti per poter fare fronte alle complesse richieste. Però ci sono delle priorità anche per quanto riguarda la cosiddetta "viabilità minore", che sono indispensabili per lo sviluppo, per la crescita di una determinata zona, ma soprattutto per venire incontro al principio della sicurezza del complesso delle nostre strade, al principio anche della capacità di accoglienza, perché la raggiungibilità di una località è ovviamente un elemento che favorisce i visitatori, i turisti interni ed esterni e quindi per un insieme di criteri ci vuole una grande intesa tra i vari livelli istituzionali (quindi Regione, Provincia e Comuni) per costruire un sistema di viabilità più sicuro. Torno sulla sicurezza, perché specialmente non tanto in tempi normali, anche in quelli, ma ad esempio, quando c'è la nebbia è difficile oggettivamente poter transitare in alcune strade della Regione.

Allora io ho sottoposto in quest'interrogazione la necessità dell'ammodernamento della strada Pietralunga–Umbertide, mentre stavo lavorando su questa cosa, l'Assessore ha tenuto un'assemblea pubblica, nella quale per altro ha assunto un impegno, io però

l'interpellanza l'avevo già predisposta, per cui ciò che vado a chiedere all'Assessore è sapere i tempi per la messa in sicurezza di questa strada, che riguarda una zona a particolare vocazione turistica e ha particolare vocazione artigianale e commerciale; quindi i tempi di intervento, la disponibilità delle risorse finanziarie, quindi di conoscere quali impegni la Giunta ha preso, intende prendere da sola e con anche gli altri livelli istituzionali e in particolare la Provincia di Perugia. Grazie.

PRESIDENTE. Prego, Assessore Mascio.

ASSESSORE MASCIÒ. Io ringrazio la Consiglieria per quest'interrogazione. Il tema della sicurezza stradale che lei, nella premessa, ha ben articolato io ritengo che ancora dalla comunità regionale, così come dalla comunità nazionale, non sia stato preso in considerazione, nella grande gravità di questo tema, sotto gli occhi di tutti, dovrebbe essere evidente, ma in realtà non lo è. Noi, in queste settimane, in questi mesi, spesso sentiamo nei media, nei giornali parlare in generale del tema della sicurezza, della sicurezza personale, della sicurezza dei luoghi di lavoro, che sono due temi importantissimi. Io ritengo che il tema della sicurezza stradale sia tra questi il tema più importante, il più importante, perché siccome, purtroppo, alcune cose vengono valutate dai numeri, ricordo che in questo Paese ogni anno muoiono 7.000 persone sulle strade e anche sulle vittime del lavoro, che sono circa 1.200, quindi 7.000, 1.200, di queste in realtà quasi il 50% sono morti in itinere, che vengono considerati dall'INAIL morti sul luogo di lavoro, ma in realtà muoiono sulle nostre strade.

Ora, l'Umbria da questo punto di vista, purtroppo, sempre l'abbiamo detto, anche per lo stato delle infrastrutture in generale, in particolare dello stato manutentivo, non occupa un buon posto in questa classifica macabra delle morti sulle nostre strade. Da questo punto di vista, il Comune di Pietralunga, per entrare nello specifico della domanda e anche l'Assessorato alle Infrastrutture della Provincia di Perugia, che è la proprietaria di quest'infrastruttura, hanno posto alla Regione il problema dello stato di manutenzione di quest'arteria, che collega appunto Pietralunga a Umbertide. Abbiamo fatto diversi sopralluoghi, li hanno fatti i nostri tecnici, così come i tecnici della Provincia e la Provincia ha predisposto una progettazione ancora preliminare per questa messa in sicurezza e manutenzione di circa 1 milione di euro, questo è l'importo stimato dalla Provincia.

Da questo punto di vista la Regione dell'Umbria nella mia persona ha detto che avrebbe



portato in discussione in Giunta regionale per la predisposizione dei finanziamenti per la legge 46/97 anche questa arteria, pensando appunto di cofinanziare gli interventi della Regione, quindi noi stiamo predisponendo questo atto, che porterò in Giunta nel mese di giugno e si prevede un primo finanziamento per circa 400.000 euro, nel corso di questo anno solare. Quindi per cofinanziare l'iniziativa che la Provincia farà per la manutenzione di questa strada, che ha uno stato manutentivo veramente pessimo. Grazie.

PRESIDENTE. Prego, Consigliera Girolamini.

GIROLAMINI. Io, ovviamente, mi dichiaro soddisfatta, proprio perché c'è stato e c'è questo impegno dell'Assessore e della Giunta regionale, perché il tema della sicurezza delle strade è un tema centrale, insieme con questo è collegato al tema quindi anche della valorizzazione dei centri storici minori, della segnaletica, di un'adeguata segnaletica. La cosa che raccomando se posso così dire all'Assessore, è di seguire i tempi per l'approvazione del progetto e i tempi di attuazione, perché sono sempre purtroppo piuttosto lunghi, però mi pare che ci siano appunto tutte le premesse per avere un atteggiamento positivo. Grazie.

ASSUME LA PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MAURO TIPPOLOTTI

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. Così è chiusa la sessione di Question Time. Invito i Consiglieri a prendere posto.

Apriamo ufficialmente la seduta.

OGGETTO N. 1

APPROVAZIONE PROCESSI VERBALI DI PRECEDENTI SEDUTE.

PRESIDENTE. Do notizia dell'avvenuto deposito presso la Segreteria del Consiglio, a norma dell'art. 57 del Regolamento interno, del processo verbale relativo alla seduta del 22 aprile 2008. Se non vi sono osservazioni, detto verbale si intende approvato ai sensi dell'art. 48 - comma terzo - del medesimo Regolamento.

OGGETTO N. 2

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO REGIONALE.

PRESIDENTE. Comunico le assenze dei Consiglieri Lafranco e Spadoni Urbani per motivi istituzionali e l'assenza del Consigliere Nevi per motivi di salute.

Comunico che la Giunta regionale ha fornito, ai sensi dell'Art. 86 del Regolamento interno, risposta scritta al seguente atto:

Atto n. 959 – Interrogazione del Consigliere Melasecche Germini, concernente: “Ciclica presenza di fumo denso e maleodorante, oltre la soglia di normale tollerabilità, nel quartiere Campomicciolo – Ospedale di Terni – Rischi per la salute degli abitanti della zona – Intendimenti della Giunta regionale al riguardo”.

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

N. 36 del 7/4/2008, concernente: “Commissione per gli idrocarburi e le risorse minerarie (CIRM). Designazione del componente di spettanza della Regione Umbria, ai sensi dell'art. 1, comma 8, del D.P.R. 14/5/2007, n. 78”.

N. 42 del 24/4/2008, concernente: “Legge 29/12/1993, n. 580 e D.M. 24 luglio 1996, n. 501. Sostituzione di un membro dimissionario del Consiglio Comunale della Camera di Commercio di Terni”.

A questo punto, i lavori del Consiglio proseguono con la discussione unificata su due atti, che riguardano due mozioni che sono state presentate rispettivamente dal Consigliere Nevi e dal Consigliere Cintioli e altri.

OGGETTO N. 3

INTERVENTO PRESSO IL GOVERNO NAZIONALE AI FINI DELL'OTTENIMENTO DI MAGGIORI RISORSE FINANZIARIE PER LA MESSA IN SICUREZZA DELLA STRADA DI GRANDE COMUNICAZIONE E/45, NONCHÉ A SOSTEGNO DELLA TRASFORMAZIONE DELLA STRADA MEDESIMA IN AUTOSTRADA.

Tipo Atto: Mozione

Presentata da: Consr. Nevi

Atto numero: 1165

OGGETTO N. 4

INTERVENTO PRESSO IL GOVERNO NAZIONALE AI FINI DELL'OTTENIMENTO DI MAGGIORI RISORSE FINANZIARIE PER LA MESSA IN SICUREZZA DELLE STRADE STATALI DELL'UMBRIA CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA STRADA DI GRANDE COMUNICAZIONE E/45 E ALLA STRADA STATALE FLAMINIA, NONCHÉ AI FINI DELLA VERIFICA DELLA PRATICABILITÀ DELLA REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI GIÀ DEFINITI RELATIVAMENTE ALLE ARTERIE STRADALI DELLA REGIONE.

Tipo Atto: Mozione

Presentata da: Consr. Cintioli, Lupini, Carpinelli e Girolamini

Atto numero: 1235

PRESIDENTE. La prima mozione, non potendo essere illustrata dall'unico firmatario, che è il Consigliere Nevi, si intende acquisita nella sua relazione implicita, mentre invece la seconda mozione, quella che contiene la firma di Cintioli, Lupini, Carpinelli e Girolamini, verrà illustrata dal Consigliere Cintioli, subito dopo si aprirà dibattito unificato delle due mozioni a cui è già iscritta al dibattito la Consigliera Modena.

Diamo la parola al Consigliere Cintioli per l'illustrazione dell'atto 1235. Prego, Consigliere.

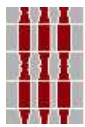
CINTIOLI. Come lei ha ricordato, la mozione presentata, oltre che essere fornita dal sottoscritto, è stata firmata anche dai colleghi Consiglieri Lupini per Rifondazione Comunista, Roberto Carpinelli per il Partito Comunisti Italiani e da Ada Girolamini per lo SDI. Questa è una mozione che nel suo titolo in qualche modo fa riferimento alla E/45, ma in realtà riprende un tema che molto spesso è stato affrontato in quest'aula e diciamo che è stato affrontato anche indipendentemente dal colore del Governo nazionale, perché sono argomenti che sono stati affrontati con il secondo Governo Berlusconi, argomenti che sono stati affrontati con il Governo Prodi e sono argomenti che tornano di attualità con il Governo che in questi giorni si sta costituendo. Quindi prendiamo spunto dal problema della E/45, un problema che viene quotidianamente ripreso anche dai giornali, soprattutto rispetto al cattivo stato di manutenzione, ma che in realtà riguarda tutto il complesso delle infrastrutture umbre, sia quelle che sono all'interno dell'accordo quadro, dell'accordo istituzionale del '99, poi degli accordi quadro del 2002 e del 2004, e sia anche all'interno dei piani decennali dell'ANAS e dentro anche il Piano regionale dei trasporti. Voglio solo

ricordare che una discussione approfondita fu fatta in quest'aula, l'ultima, nel 2006 e anche in quella occasione noi prendemmo atto della necessità di porre rimedio a queste carenze. Quindi, dicevo, sono argomenti più volte affrontati, sono argomenti che sono di attualità. E argomenti di attualità sono quelli relativi sicuramente, intanto, alla messa in sicurezza, alla manutenzione delle più importanti arterie umbre, noi sappiamo la difficoltà che la nostra Regione ha soprattutto per la permeabilità interna, non abbiamo sicuramente grandi problemi per arrivare ai nostri confini, ma poi problemi seri invece li abbiamo rispetto alla sua percorrenza interna.

In cantiere ci sono ormai da tantissimi anni tantissimi interventi, ma le risorse sono state sempre esigue e molto spesso non hanno nemmeno in alcuni casi consentito addirittura di avviare i cantieri. In questi ultimi giorni, in questi ultimi mesi, un'opera importante sta andando a compimento che è il completamento dell'aeroporto di Sant'Egidio che era all'interno anche del nostro piano strategico per quanto riguarda le infrastrutture, mentre invece quelle ferroviarie, perché questo è un altro dei problemi che in qualche modo interessano la nostra Regione, sono ancora in forte ritardo.

Quindi noi cogliamo l'occasione di questa mozione, di questa discussione non soltanto per rilanciare il problema della sicurezza della percorribilità della E/45, ma più in generale chiediamo attraverso questa nostra mozione un impegno della Giunta, affinché intervenga presso il nuovo Governo, perché vengano rispettati gli impegni e perché soprattutto vengano messe a disposizione risorse consistenti e sufficienti non soltanto per fare gli interventi di ordinaria manutenzione, ma soprattutto le risorse necessarie e sufficienti per completare quella rete infrastrutturale, sia ferroviaria che stradale, che possa permettere all'Umbria di collegarsi ai grandi corridoi sia quelli nord-sud, quindi alle grandi infrastrutture che collegano il Nord Europa con l'Italia, ma soprattutto anche il collegamento di quelle trasversali est-ovest, che collegano l'Adriatico con il Tirreno, che sono di altrettanta fondamentale importanza per la nostra Regione.

Nel premettere che l'Umbria ha una carenza ormai storica di reti infrastrutturali, anche in riferimento ai collegamenti con i grandi corridoi internazionali, il corridoio 1, il corridoio 5, il corridoio 8, oltre che alle cosiddette "autostrade del mare", altre arterie importanti per lo sviluppo del nostro territorio, quale il mar Tirreno e il mare Adriatico. Molte arterie umbre, inoltre, in particolare la E/45 e noi ricordiamo anche la Flaminia, che riteniamo sia anche questa ormai una strada fondamentale per lo sviluppo, non soltanto quello trasportistico, quindi quello manifatturiero, ma anche quello turistico dell'Umbria, non soltanto la E/45,



ma anche la Flaminia, si trovano attualmente in pessime condizioni di degrado, tanto da essere assunte più volte alle cronache nazionali, anche a causa di gravi incidenti, oltre che per la presenza di buche, strettoie e altro anche, purtroppo, per gravi incidenti stradali e pertanto necessitano, con la messa in sicurezza, di interventi urgenti e di manutenzione ordinaria e straordinaria.

L'ANAS, nell'approvare il Piano 2007/2008 delle manutenzioni, ha assegnato all'Umbria soltanto la cifra di 23 milioni di euro per tutte le strade della nostra Regione e questa cifra non è sufficiente non soltanto a fare interventi importanti, ma nemmeno a tamponare la situazione delle nostre strade, perché soltanto per far fronte all'emergenza dell'E/45 sono necessari dai 80 ai 90 milioni di euro. Consideriamo anche che l'ANAS, oltretutto, ha ritirato il progetto di trasformazione in autostrada della E/45 e sposato la richiesta di messa in sicurezza dell'arteria, che al contempo lo stesso Assessore Mascio, nei vari interventi, anche in varie risposte a interrogazioni scritte dei colleghi Consiglieri, ha più volte dichiarato che il progetto della trasformazione della E/45 in autostrada non è stato abbandonato, ma può essere ripresentato dalla stessa ANAS anche nell'immediato futuro; noi come maggioranza chiediamo alla Giunta regionale di impegnarsi e di attivarsi presso il Governo nazionale, intanto affinché vengano aumentati gli stanziamenti per le manutenzioni stradali nella nostra Regione, tali da essere sufficienti ad assicurare la messa in sicurezza delle strade statali, con particolare riferimento soprattutto alla E/45, come dicevo prima alla Flaminia e soprattutto noi chiediamo alla Giunta di sollecitare il Governo nazionale ad una verifica immediata delle risorse disponibili e della praticabilità della realizzazione degli interventi che erano stati già definiti, sia con l'intesa istituzionale del 1999, sia con gli accordi di programma quadro del 2002/2004. Voglio anche ricordare che tutti questi accordi sono anche all'interno dei nostri documenti di programmazione che abbiamo approvato, l'ultimo, il DAP approvato nel 2007, ivi compresa la soluzione definitiva della E/45 attraverso un pieno coinvolgimento delle Regioni interessate e quindi anche dell'Umbria, perché uno dei problemi che molto spesso vengono lamentati è che, purtroppo infrastrutture importanti come queste a volte non hanno la necessaria e opportuna concertazione. In più, chiediamo alla Giunta regionale di riferire al Consiglio anche l'esito di questi colloqui, che noi speriamo che ci siano quanto prima e che possano in qualche modo porre rimedio ai problemi che ho sollevato nel mio intervento. Grazie.

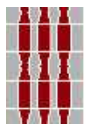
PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. Apriamo il dibattito e prima di passare la parola ai

richiedenti, io vorrei porgere il benvenuto e salutare gli studenti e gli insegnanti della Scuola Media Secondaria di primo grado di Paciano, che sono presenti in aula. I Consiglieri sanno che la presenza di studenti nell'aula consiliare fa parte di un programma di percorso di Cittadinanza Attiva che l'Ufficio di Presidenza sta favorendo particolarmente. Quindi dando a loro il benvenuto, io li ringrazio della presenza, sperando che questa esperienza rappresenti un elemento importante del loro percorso nel diventare cittadini e prossima classe dirigente del nostro Paese.

La parola al Consigliere signora Modena. Prego.

MODENA. Il Presidente cambia, non sa mai rivolgersi, quindi ogni volta cambia. Io ho ascoltato l'educata esposizione del Consigliere Cintioli, però devo dire che, a mio avviso, dimentica un po' la storia: noi siamo arrivati a discutere questa mozione con un paio di anni di ritardo, perché, diciamolo con franchezza, questa era stata già sollecitata come discussione e poi rinviata nel corso di tutto il periodo del Governo Prodi e lo è stata a ragione, perché qui non è che possiamo fare, Consigliere Cintioli, mi perdoni, un ragionamento per cui tutti i gatti sono bigi o comunque tutti i governi sono uguali, noi la questione della E/45 l'abbiamo posta con forza durante tutto questo periodo di questa legislatura del Governo di Centrosinistra, perché secondo noi la questione della E/45 era una questione trascurata, volutamente trascurata per la presenza di soggetti con idee un po' naïf sullo sviluppo di questo paese - e guardo volutamente il Consigliere Dottorini, perché ricordo le varie mozioni e quant'altro lui presentò - e oggi noi abbiamo chiesto di discutere queste mozioni per sancire e per certificare un diverso approccio e soprattutto una diversa responsabilità, che a nostro avviso, c'è stata nei confronti della E/45.

Questo non toglie che noi saremo i primi, ovviamente, a porre il problema al nuovo Governo e saremo i primi ad impegnarci, ma non è che lo facciamo dando un colpo di spugna e dimenticando il fatto che in questi anni l'unica cosa che abbiamo visto è stato l'aumento delle buche della E/45, che ormai io penso sia diventata una strada pericolosa. Assessore Mascio, qualcosa di manutenzione l'ANAS l'ha fatto, però lei sa meglio di me, perché io ho riletto con attenzione quello che lei disse quando facemmo il primo Consiglio regionale sulle infrastrutture, che in realtà l'ANAS se ha dato qualcosa, l'ha data dopo molti "strilli", politicamente parlando e sicuramente ha fatto un progetto, perché fortemente minoritario rispetto alle aspettative, si è preferito guardare alla Romea, tanto per intendersi, questo credo che lei lo sappia meglio di me, piuttosto che concentrarsi su



questa questione relativa alla E/45.

Perché dico guardate noi in questi due anni la questione l'abbiamo sollevata in tutti i modi. Io mi sono divertita a riprendere le mozioni, le interrogazioni, ce ne abbiamo di Lafranco, di Tracchegiani, della Spadoni, un'altra di Lafranco, un'altra di Lignani, un'altra di Tracchegiani, una di tutto il gruppo di Forza Italia, e soprattutto nella storia abbiamo agli atti due risoluzioni, diverse naturalmente, ma anche questo credo sia logico, fatte il 14 giugno del 2006, relative al pacchetto Infrastrutture, dove il Centrodestra, ovviamente, richiedeva un intervento più forte e determinato guardando anche alla problematica autostrada per la vicenda della E/45, mentre l'atteggiamento della coalizione di Centrosinistra era sicuramente di accantonare ogni ragionamento relativo alla questione autostrada, ma anche tiepido complessivamente con riferimento alla manutenzione. Anche qui se voi vi andate a rileggere gli atti, in modo particolare sia il Documento Annuale di programmazione sia la relazione della Presidente della Giunta, che è stata fatta di recente, pubblicata nel bollettino di marzo, quando si parla della E/45 si parla di una dorsale per la quale ancora si sta discutendo con riferimento alle procedure, in modo particolare quelle relative alla VIA.

Quindi si ribadisce sempre che non è tanto essenziale la trasformazione, ma che servirebbe un intervento urgente e risolutivo, che vada oltre gli interventi di manutenzione per garantirne la sicurezza, quindi è evidente se questo è quanto affermato nel Documento Annuale di Programmazione e nella relazione annuale, che la Presidente fa in ordine all'attuazione del programma, che la vicenda E/45 è stata sostanzialmente trascurata e ci porta oggi a doverla riproporre per l'ennesima volta con forza, cosa che abbiamo fatto durante tutto l'arco di questa legislatura. Allora il senso della richiesta che fu fatta, ovviamente condivisa da tutto il gruppo del Consigliere Nevi - che oggi è ammalato, lo giustifico per questo motivo, non è qui, tra l'altro non ha potuto fare l'esposizione - di presentare una mozione che si riferiva all'intervento presso il Governo nazionale per maggiori risorse finanziarie all'E/45 è tutta qui, cioè in questa storia che noi abbiamo vissuto e che parte sicuramente anche dal modo con cui le priorità che furono individuate nella prima intesa, firmata per le infrastrutture da Lorenzetti e da Berlusconi, sono state poi reinterpretate dal Governo successivo in modo particolare dall'ormai ex Ministro delle Infrastrutture Di Pietro, che venne anche in Umbria. Inizialmente pareva che le priorità rimanessero le stesse, poi c'è stata tutta una serie di aggiustamenti, che a nostro avviso hanno penalizzato fortemente questo tipo di problematica.

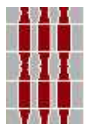
Io dico a questo riguardo, non cito, perché guardate, sarebbe problematico, gli articoli che il "Il Sole 24 Ore", che è molto attento alla questione infrastrutturale, fa ogni mese sulla vicenda della E/45, con denuncia di rischio con riferimento non tanto alla urgente manutenzione o che, ma proprio ai cantieri aperti, perché mancano le risorse; non parliamo delle condizioni della E/45, la farete come la faccio io, come la fa chiunque, quindi sa benissimo che è un posto altamente pericoloso, ormai si ritorna per l'Appennino, piuttosto che farla in molti casi. Però ripeto qui la verità è che a fronte di questo tipo di consapevolezza poi alla fine l'attenzione politica non corrisponde ad un'altrettanto attenta azione in ordine a quelle che sono le cose che vanno fatte.

Io ricordo a questo proposito che sicuramente, quando è stata fatta l'analisi della situazione della E/45 sempre dall'Assessore Mascio e sempre parecchio tempo fa, quando ragionammo delle infrastrutture, è stato descritto un tipo di situazione devo dire che nel corso dei due anni è rimasta poi sostanzialmente uguale. Io non mi dilungo oltre, però dico qui non si tratta di fare un ragionamento dove il Consiglio regionale "prende consapevolezza di un problema", qui si tratta di prendere una posizione politica ferma, perché le responsabilità di due anni, secondo noi, di non azione sulla E/45 ci hanno portati alla situazione attuale. Sicuramente, questo è il nostro giudizio politico, la questione infrastrutturale aveva una diversa impostazione quando fu fatta a suo tempo nel 2001 con la prima intesa istituzionale che è stata firmata e si riferiva anche alla vicenda della E/45; sicuramente è stata presa alla leggera e non considerata la vicenda autostrade per questioni che sono finanziarie, ma anche di natura e di carattere politico; oggi noi, ovviamente, diciamo l'attenzione del Governo nazionale, ma con chiara consapevolezza delle diverse responsabilità che hanno contraddistinto l'azione dei governi nazionali su questa questione. Grazie.

ASSUME LA PRESIDENZA LA VICE PRESIDENTE MARA GILIONI

PRESIDENTE. Grazie, Consiglieria Modena. È iscritto a parlare il Consigliere Carpinelli, prego.

CARPINELLI. Io mi riconosco pienamente nell'illustrazione che il collega Giancarlo Cintiola ha fatto della mozione di cui sono firmatario, quindi il mio intervento serve solo per puntualizzare alcune questioni. Io non so la collega Modena di quali timidezze parlasse,



perché la posizione della mia parte politica, la parte politica che qui rappresento, in tutti questi mesi, in questi anni, oserei dire, è sempre stata nota, arcinota. Noi pensiamo che non vi possa essere uno sviluppo se non c'è una rete infrastrutturale per questa Regione, che a maggior ragione fa della filiera ambiente–cultura–turismo il volano di sviluppo; è del tutto evidente che una Regione che poggia parte del suo sviluppo sul turismo se non ha una rete infrastrutturale viaria, ferroviaria, aeroportuale, non ci può essere sviluppo da questo punto di vista.

Io sono nato nel 1964, quindi come direbbe qualcuno non ho memoria del fatto, però è storia che in questa Regione ci sia una sorta di conto aperto con il Governo nazionale del Paese fin da quegli anni, 1960, '64, quando l'allora Governo nazionale guidato dal potente Amintore Fanfani decise di far passare l'Autostrada del Sole non longitudinalmente per l'Umbria, ma sulla Toscana, lambendo l'Umbria se non vado errato, per 53 km sul versante orvietano. Già allora gli Umbri dissero di essere stati defraudati dello sviluppo, già allora gli Umbri consideravano fondamentale quella struttura e dissero che il Governo centrale li aveva penalizzati. Io non so che cosa sia cambiato adesso se non in peggio, io penso che invece adesso ci sia più bisogno di allora di infrastrutture da questo punto di vista.

Oggi abbiamo un'arteria, la E/45, che taglia longitudinalmente questa Regione e che di fatto già funziona come autostrada, perché non si paga il pedaggio e quindi a Ravenna tutti prendono questa, allora funziona come autostrada, nel senso che ha il volume di traffico che ha un'autostrada, ma non essendo autostrada questo crea un disastro, crea un'arteria pericolosa, una camionabile stretta pericolosa e allora non è possibile andare avanti in questa maniera. Si è detto: mettiamola in sicurezza, benissimo, noi siamo stati i primi a dire mettiamola in sicurezza. Metterla in sicurezza significa trovare i fondi per la manutenzione ordinaria e straordinaria; mettere in sicurezza significa costruire la terza corsia, significa renderla un'arteria seria, ma non ci sono i fondi. Poi si è detto: trasformiamola in autostrada. Il Governo doveva mettere una certa quota di fondi, che non aveva, adesso il Governo è cambiato, lo dicevo prima con miei colleghi, la Sinistra non è nemmeno in Parlamento, quindi ci affidiamo al buon cuore di chi è in Parlamento e di chi è al Governo e vedremo che cosa si saprà fare per l'Umbria e per le reti infrastrutturali dell'Umbria. Certo è che la situazione di fatto attuale è che la E/45 non è messa in sicurezza e non è trasformata in autostrada, non è nulla in questo momento.

L'ANAS ha ritirato il progetto di trasformazione in autostrada, puntando sulla messa in

sicurezza, bene ha fatto l'Assessore Mascio a dire che non è detta l'ultima parola, ha fatto benissimo, perché non ci dobbiamo prendere in giro. Se dietro la parola "messa in sicurezza" ci prendiamo soltanto in giro, allora non serve davvero a nessuno e noi dobbiamo dire che invece vogliamo delle soluzioni serie da questo punto di vista.

Allora, riconoscendomi appunto nell'illustrazione della mozione che è stata data dal collega Cintioli, noi siamo qui a chiedere che vi siano delle risposte certe, a impegnare la Giunta regionale in un colloquio serrato, serio, con il Governo nazionale del Paese per capire se ci sono le condizioni per la messa in sicurezza intanto subito e se vi possono essere le condizioni a breve per una soluzione definitiva, per una di quelle strade che in Umbria certamente rappresenta un nodo viario.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Carpinelli. La parola al Consigliere Dottorini, prego.

DOTTORINI. Non nascondo una certa difficoltà ad intervenire oggi qui in quest'aula all'indomani delle elezioni politiche che, come sappiamo, hanno portato alla scomparsa dal Parlamento nazionale delle forze della Sinistra, delle forze ambientaliste; quindi la mia posizione oggi, oltre ad essere minoritaria, ha anche minore forza. (*Intervento fuori microfono del Consigliere Zaffini*) ...Ci sono quelli del sì. Quindi è chiaro che le forze ambientaliste, a nostro avviso, anche le forze del buonsenso, della ragionevolezza oggi abbiano meno possibilità di imprimere le proprie idee, di dare impulso alle proprie idee e alle proprie ragioni. Ma ci sono dei risvolti positivi in tutto questo: da oggi non ci sono più alibi. Quello che diceva prima la Consiglieria Modena è significativo, guardando verso il gruppo dei Verdi Civici diceva, tendeva a dirci: avete bloccato tutto. La ringrazio del complimento, ma evidentemente una forza purtroppo del 2, 2 e mezzo per cento con difficoltà avrebbe potuto bloccare tutto e da oggi comunque non essendo presente in Parlamento la responsabilità è tutta sulle spalle di chi governerà questo Paese. E quindi dovrà dirci, a meno di dover ricorrere ad alibi, come mai la E/78 è un'opera iniziata da oltre venti anni e ancora non si vede il completamento di quell'arteria utile, necessaria, così come la Perugia-Ancona, così come anche il potenziamento della mobilità sostenibile, quindi il potenziamento dell'FCU, così come la manutenzione e la messa in sicurezza di un'arteria indecente qual è oggi la E/45.

Da oggi in avanti non ci sono più alibi e dovranno spiegarci come mai in questi anni, io penso soltanto ai cinque anni passati dal Governo Berlusconi, ricordo che degli oltre 250

interventi programmati in quei cinque anni solo sessanta cantieri vennero avviati e di questi appena trenta ricevettero un finanziamento, questi sono i dati Ance. Una situazione che la Corte dei Conti ha descritto con estrema accuratezza individuando le maglie di una trama che non tiene più, l'esiguità di risorse, incapacità di individuare priorità, finanziamenti a pioggia, avanzamento dei lavori lento e disomogeneo, rischi intrinseci e alta predisposizione a manipolazione, forme di project financing a tutto vantaggio dei privati, che declinano regolarmente l'assunzione dei rischi. Questo è la Corte dei Conti a dirlo e devo dire che i due anni di dicastero retto dall'ex Ministro Di Pietro non hanno portato un sostanziale cambiamento, rispetto a questo stato di cose.

La nostra visione in proposito la conoscete: i Verdi Civici sostengono da tempo che l'Umbria deve puntare su uno sviluppo duraturo, sostenibile e non imitabile. L'unico in grado di garantire un futuro d'avanguardia ed è inevitabile allora salvaguardare l'unica vera materia prima che abbiamo a disposizione, quella che ormai i documenti regionali e tutte le forze di Centrosinistra individuano come la risorsa Umbria, un insieme di culture, innovazione, storia, conoscenza, paesaggio, agricoltura, ospitalità, turismo, produzioni tipiche di qualità in grado di collocare su basi solide e non ipotetiche la nostra ripresa economica. La verità è che troppo spesso il rifugiarsi nella retorica delle grandi opere è stato, a nostro avviso, un errore che l'Umbria potrebbe pagare caro con una perdita della presa sui processi di cambiamento già in corso.

Noi riteniamo che, al di là della necessità di ammodernamento dell'arteria esistente e della messa in sicurezza della E/45, la nostra Regione abbia bisogno di collegamenti su rotaia e di infrastrutture moderne, trasformare il "cuore verde d'Italia" in un luogo di attraversamento per mezzi pesanti sarebbe un errore grossolano, che pagheremmo molto caro. L'idea che cemento, catrame e traffico pesante possano costruire il volano per lo sviluppo, risponde ad uno schema vecchio e a nostro avviso superato, che all'Umbria arrecherebbe solo danni pesanti, sia alla salute, sia all'ambiente, sottraendo risorse a investimenti più efficaci e pregiudicando irreversibilmente modelli di sviluppo capaci di garantire un reale ritorno economico e occupazionale.

Ma venendo anche a quest'opera e ribadendo che i Verdi da sempre hanno sostenuto la priorità assoluta di un piano strategico di ammodernamento prima e di messa in sicurezza della E/45, disponibili anche, perché questo avviene in tutto Europa, a forme di pedaggiamento che non necessariamente avvengono solo con le arterie autostradali, che salvaguardino il traffico locale e che invece puntino soprattutto sul traffico pesante.

L'ANAS ha ritirato questo progetto, ma l'Assessore Mascio ci fa sapere che è intenzionato a ripresentarlo e penso che oggi avrà tutte le possibilità e i numeri per farlo, ripeto, nessun ostacolo ci sarà più su quel percorso. Ricordo che quell'arteria aveva dei costi preventivati in 12 miliardi di euro, 24 mila miliardi delle vecchie lire, che avrebbe visto una sede, rispetto alla sede esistente la larghezza sarebbe passata da 35 a 25 m, considerate le scarpate e gli ingombri si raggiungerebbe un'ampiezza media di oltre 48 m, che l'Umbria è la Regione che ha il più alto rapporto tra auto possedute in famiglie e che, allo stesso tempo, ha il dato più basso, l'8,5% di popolazione che utilizza regolarmente i mezzi pubblici; che come opera avrebbe significato per essere realizzata oltre a minimo, a essere ottimista, trenta anni di tempo, ma la realizzazione di un cantiere di cava ogni 20 km nella tratta e che sarebbe, se venisse realizzato, una calamita di traffico straordinario perché è la stessa ANAS che ci dice che il traffico di mezzi leggeri e pesanti passerebbe dagli attuali 16.500 circa ai 28.500 circa ogni giorno.

C'è poi un altro dato, perché molto spesso viene riportato il fatto che l'autostrada servirebbe per rilanciare le potenzialità economiche della nostra imprenditoria. I dati del Ministero delle Infrastrutture ci dicono che le merci che partono dall'Umbria nell'85% dei casi rimangono in Umbria o si dirigono verso le regioni limitrofe, appena un 1,12% è diretta all'estero e un 2,3% in Veneto. Quindi non si capisce dai dati, in modo pragmatico, quale siano le reali esigenze di una trasformazione in autostrada. È per questo che io ritengo che quanto ebbe a dichiarare la nostra Presidente, in occasione della presentazione della relazione annuale sullo stato di attuazione del programma di governo e sull'Amministrazione regionale dell'anno 2007, sia perfettamente condivisibile. Diceva la Presidente Lorenzetti per la Regione Umbria non è tanto essenziale la trasformazione della E/45 in autostrada quanto la sua riqualificazione e la sua messa sicurezza, in quanto sulla E/45 risulta comunque urgente un intervento risolutivo che vada oltre gli interventi di manutenzione per garantirne la sicurezza. E' ovvio che la Presidente mai ha abbandonato il progetto di trasformazione in autostrada, ma nella sua relazione individuava un percorso che noi condividiamo pienamente.

Quindi riteniamo che ci sia la possibilità, al di là delle posizioni per partito preso e di chi dice no, senza se e senza ma a qualsiasi ipotesi di sviluppo infrastrutturale per l'Umbria, di trovare lo spazio per posizioni articolate, pragmatiche e non viziate da posizioni ideologiche o preconcelte, come sono altrettanto preconcelte quelle di coloro che individuano ancora in svincoli, condotte e gallerie il volano per lo sviluppo di una Regione

come l'Umbria.

Pertanto rispetto alle mozioni, ovviamente, il gruppo Verdi Civici non voterà la mozione del Centrodestra, mentre rispetto a quella del Centrosinistra chiede che possa essere votata per parti separate, richiesta che facciamo, ovviamente voteremo sì nella parte in cui si chiede un intervento di manutenzione straordinaria per l'arteria e la messa in sicurezza dell'arteria, mentre voteremo no nella richiesta di rispetto dei patti degli accordi di programma che richiedono appunto la trasformazione in autostrada della E/45. Grazie.

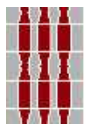
PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Dottorini. Ha chiesto di intervenire il Consigliere Tracchegiani, prego.

TRACCHEGIANI. Il problema infrastrutturale per l'Umbria è un problema che tiriamo avanti da lungo tempo. Probabilmente, i due anni del Governo Prodi sono stati estremamente deleteri per questo processo di trasformazione dell'Umbria, perché purtroppo al Ministero dell'Ambiente c'era un 'Signor No' che ha con tutte le sue mosse bloccato qualsiasi possibilità di sviluppo. L'accordo che la Lorenzetti, l'11 novembre, aveva fatto con le altre Regioni del centro Italia era un accordo importante che andava verso la direzione della modernizzazione di questa Regione, perché, per contraddire quello che ha detto poc'anzi il Consigliere, voglio dire che la Banca d'Italia ha dato invece un'indicazione opposta a quella che dice lui, che non c'è una relazione tra il dato infrastrutturale e quindi la velocità di viaggio delle merci e lo sviluppo della nostra Regione, perché la Banca d'Italia ha detto che purtroppo il nostro gap è dato proprio da questo: le nostre imprese non sono competitive perché ci sono queste difficoltà di comunicazione.

Ma non solo, noi con questo Governo Prodi ci stavamo indirizzando verso un'uscita da quello che è lo sviluppo globale non solo dell'Italia ma anche dell'Europa, noi abbiamo perso alcuni treni. Vogliamo parlare della TAV? Vogliamo parlare di quelli che sono i corridoi importanti che noi rischiamo di perdere? Allora io dico: il progetto autostrada mi sembra che la maggior parte del Centrosinistra sia ormai d'accordo, mi sembra che l'invito rivolto dal Consigliere Nevi alla trasformazione in autostrada ci trova tutti d'accordo e oggi abbiamo la fortuna di avere un potenziale Ministro di Centrodestra. Probabilmente, se il Ministro sarà quello di cui parlano i giornali, il Ministro Matteoli, io penso che l'impegno politico per fare questa grande opera, che è un'opera che per noi non è soltanto l'oggi ma è il futuro e sarà il grande sviluppo di questa Regione, secondo me, dobbiamo vedere il

tutto in una situazione globale dell'Umbria. L'Umbria ha le sue bellezze, i suoi prodotti tipici, le sue peculiarità di Regione fatta di piccoli borghi, quindi meta preferenziale per il turismo, allora io dico: cerchiamo di avvicinare a Roma le grandi città del nord, a questa Regione. Lo possiamo fare, facendo un atto importante, che è quello di finalmente andare nella direzione della creazione di questa grande autostrada, che sarà uno dei punti nevralgici non solo snodo per l'Umbria, ma snodo per tutta l'Italia, sarà quel punto importante che intersecherà anche un'altra grande direttrice, che è la Tre Valli e che completerà, quindi, per la nostra Regione, la possibilità di raccordo con le due autostrade del Mare, Ancona e Civitavecchia e quindi una grande possibilità di sviluppo e non più alibi per alcune aziende che il Consigliere Rossi sa benissimo, quali sono le necessità della Conca Ternana, dell'acciaieria e delle grandi aziende locali che hanno la necessità di avere un raccordo veloce con Civitavecchia e quindi noi pensiamo che quest'opera sia ormai diventata di fondamentale importanza.

Riguardo al discorso dell'ANAS il ritiro del progetto, ma è stato un atto di intelligenza da parte dei dirigenti, perché probabilmente in quel momento sarebbe stato bocciato. Quando si va a cambiare una commissione, qual era la Commissione Viapass ad agosto, proprio per fare un blitz per cercare di stoppare tutto quello che è possibile di sviluppo della nostra Regione, ma noi l'abbiamo visto in Campania, cioè queste sono state una serie di iniziative che hanno massacrato il nostro Paese, il blocco dei declassificatori, il blocco degli inceneritori, noi abbiamo fermato tutto. Allora io dico: è stato un atto quello del ritiro da parte dell'ANAS di intelligenza dei vertici, perché sapevano che non avrebbe avuto possibilità di passare una Commissione Viapass neoformata, dove la maggior parte dei componenti erano stati scelti proprio per bloccare e non per portare avanti i progetti. Ma io penso che - e questo probabilmente adesso dovrà essere un impegno da parte di questo Consiglio anche per il futuro - da questa Assise i Consiglieri dovranno cercare di raggiungere un obiettivo, che è l'obiettivo comune dello sviluppo della nostra Regione e siccome in questo momento, eccetto poche voci discordanti, la maggior parte vanno nella direzione del progresso, dello sviluppo, della necessità di cambiare, io dico: cerchiamo di fare questo sforzo, magari riconvochiamo, visto che oggi si confronteranno due mozioni che probabilmente non raggiungeranno l'obiettivo utile, cerchiamo di fare lo sforzo invece magari di programmare per il futuro un ordine del giorno, che possa stimolare ulteriormente il nostro Governo, per poter andare avanti nella direzione dell'amministrazione del nostro Paese.



Io penso che sia necessario guardare a tutto il nostro sistema infrastrutturale umbro e cercare di vedere a quello che è il nord e il sud dell'Umbria. Purtroppo, ritorniamo sempre su un tema che mi appassiona che è quello del riequilibrio anche territoriale, perché io penso che ogni Regione debba essere vista da parte dei nostri governanti, della Giunta regionale, come una famiglia, come una famiglia che va fatta crescere in maniera omogenea e io penso che un'attenzione non solo a questa possibilità di trasformazione dell'autostrada, ma anche la possibilità di porre attenzione ai collegamenti del ternano con la Terni-Rieti, o a dare sviluppo a una zona che in questo momento, ne parlava prima il Consigliere Cintio, ha grosse difficoltà, che è l'area dello spoletino-folignate, un'area dove noi abbiamo l'estrema necessità di avere un'attenzione perché altrimenti non c'è futuro per i nostri giovani, non c'è futuro per le nostre imprese. Quindi è lì che la Giunta regionale dovrà prendere iniziative forti, dovrà cercare di spingere forte l'acceleratore perché è necessario e, probabilmente, la nostra sollecitazione può aiutare tanti che la pensano come noi e tanti che vogliono fare questa ricerca di soluzioni per la nostra collettività.

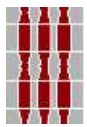
Io penso e vado a concludere, che oggi noi dobbiamo porre le basi per quello che deve essere un vedere comune per la nostra collettività, vedere lo sviluppo della Regione, e non dimentichiamoci che non è soltanto, come diceva qualcuno, il tornaconto legato alle imprese che poi lavorano sul territorio e quindi portano benessere, ma noi dobbiamo vedere quell'altro obiettivo, quello di legarci con la nostra viabilità al mercato globale, ci possiamo legare se noi siamo su queste vie di comunicazione importanti. Non siamo contrari anche a tutto quello che è lo sviluppo legato alle reti telematiche, a tutto quello che può portare innovazione, perché anche questo fa parte di una crescita della nostra Regione, e, anzi, un'attenzione particolare dovrà essere posta all'innovazione, ma è importante oggi per i nostri cittadini umbri, con tutte le possibili modifiche a quello che può essere un sistema autostradale, perché noi abbiamo parlato in passato di possibilità di pedaggio alla francese, possibilità per i pendolari interni, le troviamo le soluzioni, se si ha la volontà di andare avanti le soluzioni si trovano, ma è importante avere questa volontà. Ormai gli scontri ideologici, probabilmente i cittadini italiani hanno dato delle indicazioni precise, hanno detto: in Italia dovrà esserci un bipartitismo e quindi perché però questo? Perché c'è voglia di risolvere i problemi dei cittadini e probabilmente, il fatto che alcuni partiti come il partito che rappresento non è stato premiato, è stato forse perché oggi c'è voglia di semplificazione e di risoluzione dei problemi e quindi io penso che la risoluzione dei problemi vada verso la semplificazione. Il nostro programma, probabilmente, era un

programma anche molto più indirizzato ad un discorso sociale, ad un discorso che poteva interessare anche le categorie più ampie, ma il problema è che oggi, purtroppo, i nostri cittadini vogliono la risoluzione di quelli che sono i problemi per arrivare alla fine del mese, che sono i problemi per il futuro dei loro giovani, che sono i problemi della sanità che oggi pesa in maniera pesante su quelli che sono i bilanci regionali. E allora io dico: cerchiamo di accettare quelle che sono le indicazioni dei cittadini, cerchiamo di accorgerci che oggi noi dobbiamo assolutamente essere attenti alle sollecitazioni, anche se a volte vanno contro quello che noi pensiamo e quello che noi crediamo, perché il nostro popolo, i nostri cittadini ci danno un mandato per rispettarli e penso che essere attenti a quelle che sono le indicazioni, anche se a volte cozzano con quello che noi pensiamo e che vorremmo che fosse la nostra società, penso che sia più importante ascoltarli. Grazie.

ASSUME LA PRESIDENZA IL PRESIDENTE MAURO TIPPOLOTTI

PRESIDENTE. Grazia, Consigliere Tracchegiani. La parola al Consigliere Lupini. Prego, Consigliere.

LUPINI. Io inizio nel dare un giudizio sostanzialmente diverso, rispetto alle motivazioni per le quali la E/45 e le altre strade della Regione si trovano oggi nelle condizioni attuali. La Giunta regionale ha partecipato agli accordi di programma quadro con il Governo, pur esprimendo posizioni territoriali diverse e cercando di portare istanze che tenessero in debito conto le priorità regionali, ma nessuno mai ha avuto la forza, mi sembra, di porre mete così forti da impedire un percorso. Un percorso che io ritengo non sia mai iniziato sul serio perché la stagione delle grandi opere è partita con un'idea, quella di poter ridisegnare le infrastrutture regionali senza fare i conti con i bilanci dello Stato, in modo un po' semplicistico con tratti di penna che abbiamo tutti visto e dopo cinque anni che il Governo ha potuto esplicitare la sua azione arriviamo a un bilancio del tutto negativo, perché gran parte di quelle opere rimangono allo studio di fattibilità e in certi casi ai progetti preliminari, condizioni queste che non consentono neanche di verificare la sostenibilità dei costi, prima ancora degli studi di valutazione di impatto ambientale o di sostenibilità ambientale delle quali si è parlato. Non è che il progetto l'ANAS l'ha ritirato pensando a un'ostilità forte della nuova commissione, l'ANAS ha chiuso i cinque anni di mandato del Governo Berlusconi dovendo dichiarare di non avere risorse per fare partire



alcun cantiere, anzi, per interrompere i cantieri in corso. Questa è la premessa dalla quale ritengo si debba ripartire.

Ci viene rimproverato il fatto che noi saremmo pregiudizialmente contrari a qualunque forma di cofinanziamento privato, pensando che le opere pubbliche siano soltanto opere da realizzare con i fondi pubblici. Faccio notare che le amministrazioni locali, nelle quali i comunisti esprimono la loro azione da qualche decennio, utilizzano il *project financing* per realizzare le opere pubbliche, Perugia è una di queste, ma gran parte della città umbra, se Assisi, qualche settimana fa, inaugura con questo criterio un parcheggio pubblico, il 90% dei Comuni dell'Umbria amministrati da amministrazioni di Centrosinistra l'hanno già fatto dieci o venti anni fa. Il problema del project financing è capire chi indica i criteri e chi indica gli obiettivi, se le risorse pubbliche vengono inserite in un quadro di difesa prioritaria dell'interesse pubblico e collettivo, è ovvio che questo rappresenta uno strumento di azione molto efficace. Mi pare che l'approccio alle grandi opere, che il precedente Governo Berlusconi ha voluto dare, sia quello soprattutto di difesa dei capitali privati, e questo introduce qualche elemento di preoccupazione in più, perché dell'opera che stiamo parlando prevalentemente, la E45, occorre ricordare innanzitutto il problema del costo totale, che noi abbiamo sollevato ogni volta che si parla di questo argomento. I 12 miliardi di euro corrispondono a tre o quattro volte il costo del ponte sullo stretto di Messina, dunque un impegno finanziario notevole.

Il Governo continua a porre, l'ha fatto in campagna elettorale, lo sta facendo in questi giorni, il futuro Governo, a porre la priorità del ponte sullo stretto, cioè di un'opera che probabilmente non vedrà mai la luce, che si fermerà agli stadi della progettazione definitiva e che per il momento, però, ha molto garantito capitale sociale e anche una grande dissipazione di risorse pubbliche. Io penso che l'Umbria non possa consentire questo, né la dispersione delle risorse pubbliche né il coinvolgimento di privati su progetti che non hanno alcuna attinenza con il territorio e che soprattutto non potrebbero vedere mai la luce. Perciò la nostra posizione è molto semplice, ribadita in più occasioni.

Che cosa servirebbe all'Umbria? Certo, la E/45 non è neanche nelle condizioni di provvedere alla manutenzione ordinaria. Se le risorse pubbliche, quelle a cofinanziamento di un progetto generale di trasformazione in autostrada, fossero sufficienti alla messa in sicurezza, io penso che noi qui tutti saremmo favorevoli nel riconoscere che quella dovrebbe essere la priorità, e le risorse pubbliche spese per la messa in sicurezza; se così non è, se dobbiamo ragionare in un contesto più ampio, collegamento dei corridoi e quindi

dobbiamo entrare, ovviamente, in una logica di programmazione nazionale e internazionale, dovremmo avere tutti gli elementi di valutazione di questi progetti più complessi.

Quindi non possiamo dire di essere contrari a priori di un'infrastruttura in un sistema rete nazionale e internazionale, dovremmo avere alcune garanzie per capire quale sarà la ripercussione sul nostro territorio, e la mozione che abbiamo firmato chiede appunto questo: ripartire dagli accordi di programma, chiedere alla Giunta di fare la sua parte come ha fatto in questo momento, e cioè portare le istanze del territorio e fare in modo che nei progetti anche internazionali vengano tenute conto le esigenze dell'Umbria; perché qui si parla di occasioni di sviluppo regionale, io continuo a pensare che un'autostrada magari con due soli caselli di ingresso, Perugia, Terni, non serva alla viabilità regionale, che è una viabilità regionale debole, che ha bisogno invece di arterie di collegamento veloci e una superstrada messa in sicurezza e adeguata sarebbe certamente più utile alle città dell'Umbria. Continuo a pensare dunque che questa sia la priorità.

Penso anche che i pedaggi alla francese, sì, si possono ipotizzare percorsi di questo tipo, ma se già le autostrade statali vendute ai privati hanno pedaggi così esosi, se dovessimo pensare a una autostrada costruita prevalentemente con risorse private, immagino che anche i corsi per la percorrenza sarebbero notevoli. Tutti elementi che vanno naturalmente affrontati serenamente e seriamente, pur in quest'ottica dicevo di collegamento con i corridoi, di collegamento con Civitavecchia o con il porto di Ancona, a completamento anche di altre strade in costruzione nella regione dell'Umbria.

Per questo motivo io penso che il prossimo Governo dovrà non solo annunciare gli accordi di programma, dovrà dare delle scadenze, dovrà ipotizzare dei percorsi credibili perché appunto la Regione dell'Umbria non può certamente perdere tempo e soprattutto non può tollerare una condizione della viabilità così disastrosa come quella che abbiamo ereditato negli ultimi anni.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. Ha chiesto di intervenire, ne ha facoltà, il Consigliere signora Girolamini, prego.

GIROLAMINI. Per come è uscito, Presidente, nemmeno i tasti funzionavano più, quindi grazie per la sua galanteria, il che non dispiace mai. Allora su questo argomento poche cose perché poi la mozione che abbiamo sottoscritto è sintetica, ma mi pare che sia molto

chiara, in effetti su questo argomento lo stesso Consiglio regionale è più volte tornato, quindi sono d'accordo che dobbiamo parlarne perché non bisogna abbassare assolutamente la guardia, bisogna invece tenere alte e forti quelle che sono le esigenze e le priorità dell'Umbria anche dal punto di vista delle infrastrutture. Un'Umbria che vive - ne parlavamo prima con l'Assessore Mascio - di tutta la viabilità minore e che è importante, fondamentale, ma non è certo in contrapposizione con quella che è la viabilità nazionale e internazionale, la E/45 è una risorsa importante per il nostro territorio, per le nostre imprese, per fare stare l'Umbria dentro un sistema di sviluppo moderno nazionale e internazionale. Questo è il punto fondamentale.

Peraltro, mi riallaccio alle cose che diceva Lupini, anche alle preoccupazioni, io ricordo molto bene, anche perché qui il collega Masci, che è veramente straordinario con tutte le documentazioni storiche, la maggioranza, la Presidente in primis, ha messo nella nostra attenzione, ma nell'accordo con il Governo tutta una serie di garanzie per la comunità regionale, quindi diamo atto di questo lavoro serio e bisogna continuare a vigilare perché tutto questo si realizzi.

Ora, a me pare che le questioni siano tre: la prima è che ci fu un impegno del Ministro Di Pietro per alcuni interventi urgenti, 12 interventi urgenti, se non ricordo male, con le cifre che nella dichiarazione del 2007 il Ministro fece di interventi di manutenzione ordinaria e di sicurezza urgenti, e quindi bisognerebbe capire quanto questi interventi stiano andando avanti, perché è ovvio che bisogna viverci. Oggi tutti noi ricordiamo anche le lettere, le proteste dei cittadini nel percorrere alcune strade, quindi interventi immediati per renderla più accettabile.

La seconda questione è, invece, quella del completamento, come diceva Dottorini, di quell'arteria fondamentale, essenziale per l'Umbria, e qui io ricordo la Perugia-Ancona tra le altre, ma la Perugia-Ancona, tra le altre cose, ha avuto un ritardo anche perché la parte da progettare, quella del Pianello, per capirci, era la parte dal punto di vista ambientale più delicata, e qui quindi vengo per dire una cosa in maniera chiara: che i principi di compatibilità ambientale, ai quali tutti noi siamo ispirati, quindi io non accetto assolutamente più, ma i cittadini non l'hanno più accettata questa cosa, che l'ambiente è dire solo no, la tutela dell'ambiente è invece trovare strumenti, tecnologie di compatibilità per poter realizzare alcune opere indispensabili per lo sviluppo. Allora alcuni ritardi, se vogliamo dire, come quella del tratto di Pianello che ricordavo prima, era proprio perché è un tratto particolarmente delicato dal punto di vista ambientale e quindi ai preliminari

iniziali si sono aggiunti altri approfondimenti, altri studi che hanno portato anche dei costi, perché la compatibilità ambientale spesso aggiunge anche dei costi alle opere, ma sono costi che la società deve in assoluto sopportare e far fronte.

L'altro elemento: quello delle risorse. Qui non è che ci possiamo prendere in giro, le risorse pubbliche sono un patrimonio sempre di più limitato e quindi per fare alcune cose di interesse generale, il coinvolgimento dei privati è assolutamente indispensabile, scelte individuate con la massima trasparenza, però è ovvio che anche i privati insieme con quello pubblico mettono insieme degli interessi, è inutile che ci portiamo in giro. Io non credo che ci sia un principio di carità che debba essere richiesto, c'è, invece, la costruzione di un principio di interessi reciproci, quelli collettivi e quelli privati, che realizzano un'opera di interesse privato, quindi verso queste forme del project financing si dovrà andare per forza in maniera sempre più forte, se vogliamo davvero realizzare alcune cose importanti, importanti per l'Umbria che deve stare appunto dentro questo sistema di carattere nazionale e internazionale.

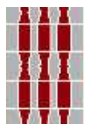
Certo che per quanto riguarda specialmente il trasporto merci bisogna sviluppare quello che è il trasporto su ferro, se vogliamo abbattere la famosa CO2, se vogliamo rendere le strade anche più sicure, e quindi questo lavoro di integrazione, investimento sulle strade, da un lato, e di investimento sulle ferrovie, specialmente per quanto riguarda le merci, deve essere un impegno di carattere strategico e noi dobbiamo riaffermare anche in questo quadro di nuovo Governo che abbiamo, perché la integrazione delle modalità di trasporto è assolutamente fondamentale anche per ottimizzare le poche risorse che sono disponibili.

Quindi io credo che dobbiamo dare seguito agli accordi, sostenere gli accordi che sono stati sottoscritti, vigilare perché i tempi siano i più stretti possibili e sulla base di quegli impegni che sono stati assunti, di quegli impegni che sono stati anche proposti in maniera molto chiara, e che sono stati fatti propri da questo Consiglio regionale e quindi dai suoi massimi rappresentanti. Grazie.

(Voci fuori microfono)

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. Non avendo nessuna richiesta di intervento, tranne il Consigliere Mantovani a cui do la parola, proseguiamo il dibattito.

MANTOVANI. Colleghi Consiglieri, confesso che se non avessi l'età che ho potrei dirmi



abbastanza stupefatto dalla seduta di questa mattina che riaffronta per l'ennesima volta il problema delle infrastrutture e, in particolare, quella della E/45. Stupefatto, innanzitutto, dalle date perché, guarda caso, la data in cui un la mozione presentata dal Centrosinistra è di questi giorni, dopo le elezioni, la data in cui il collega Nevi meritoriamente ha presentato la propria risale a gennaio. Si ha quindi l'impressione che per la Regione dell'Umbria l'E/45 da trasformare in autostrada è importante quando c'è il Governo di Centrodestra, è un po' meno importante quando c'è il Governo di Centrosinistra, e colgo l'occasione, amici della maggioranza e colleghi: ma sui soldi del nodo di Perugia portati in Molise ma ve ne siete accorti oppure perché non si poteva sparare sul Governo amico avete dovuto far finta di non accorgervene? Perché penso che non sia un elemento di secondaria importanza, vista la non percorribilità in alcune ore mattutine e tardo pomeridiane per quanto riguarda Perugia, per arrivare a Perugia in determinate ore o uscirne è diventata un'impresa, dove la fantasia si sbizzarrisce attraverso la scelta di percorsi alternativi rispetto alla superstrada. È una realtà di tutti i giorni.

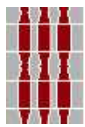
Allora polemizzando naturalmente in senso molto disinvolto, ma andando al centro del problema, il discorso delle infrastrutture, se è un discorso importante, non può essere portato avanti a singhiozzo, pur capendo tutte le difficoltà politiche all'interno della maggioranza, perché ascoltando da ultimo Ada Girolamini, inizialmente il collega Cintioli, il quale, ripercorrendo la strada delle infrastrutture della nostra Regione, lamentava come l'Autostrada del Sole lambisse solamente l'Umbria, la volontà di Fanfani (adesso non vorrei sbagliarmi se era il collega Carpinelli o il collega Cintioli, ...è il collega), quindi mentre allora la filosofia umbra anche della Sinistra era che tutto sommato l'Umbria era un qualcosa, già da allora si diceva, da vedere, da osservare, l'autostrada porta via, e i ragionamenti che si facevano allora e che ricordo anche se ero ragazzino.

C'è una presa di posizione netta da parte del Consigliere Dottorini, fedele, naturalmente, a quella che è la sua impostazione, anche se io capirei le ragioni se fossi un Verde, per esempio, sulla E/77 dove si tratterebbe di fare una superstrada sull'altopiano di Colfiorito, non capisco, però, queste perplessità o addirittura queste contrarietà laddove un percorso già c'è e quindi, anche dal suo punto di vista, io credo che la trasformazione dell'E/45 in autostrada non sia poi quell'effetto devastante che lui annuncia, perché il percorso già c'è. Allora ribadendo, ovviamente, la posizione nostra che è una posizione nazionale e regionale sempre portata avanti indipendentemente dai governi nazionali, io direi di affrontare il problema per quello che è.

Noi abbiamo affrontato questa mattina l'argomento, dagli interventi che ci sono stati soprattutto dai colleghi del Centrosinistra, in maniera ancora una volta riduttiva e assolutamente provinciale, lasciatemelo dire, palesare. Qui non si tratta dell'autostrada dell'Umbria e basta, si tratta della Mestre–Civitavecchia, quindi che strategicamente ha un interesse di carattere nazionale, ora dovremmo capire se questo interesse di carattere nazionale coincide con gli interessi della nostra Regione, e mi sembra, come ho già detto, che la confusione all'interno della maggioranza continua ad esserci anche dopo le elezioni. Trovo, collega Lupini, che l'atteggiamento di Rifondazione Comunista, io ti faccio i complimenti perché ti sei dovuto aggrappare a tutta una serie di se, ma, forse, è stato un miracolo di equilibrismo, o se vogliamo dire calcisticamente il tradizionale "catenaccio" in cui bisognava dare una botta al cerchio e una botta alla botte e naturalmente far coincidere determinate posizioni storiche o comunque politiche, comunque con un assetto di maggioranza; a questo punto dobbiamo capire se dal nostro punto di vista, ma è un ragionamento primario e secondario, perché prima di tutto c'è un interesse di carattere nazionale, che è la costruzione dell'autostrada Mestre–Civitavecchia.

Quindi noi siamo un tassello importante, noi dobbiamo fare gli interessi naturalmente che rappresentiamo, ma non possiamo estraniarci completamente da questa situazione. Allora la nostra posizione comunque è stata ribadita, ovviamente, da sempre anche dall'intervento della capogruppo Modena, dal testo della ennesima mozione sul problema, noi pensiamo che gli interessi della Mestre–Civitavecchia, autostrada, siano perfettamente coincidenti per quanto riguarda la necessità a livello nazionale e a livello regionale.

Io credo che dentro la maggioranza, a partire dalla Presidente, tutti siano convinti che il nostro gap infrastrutturale è uno dei problemi irrisolti da decenni, decenni e decenni, è stato sempre comunque ribadito che laddove c'è circolazione automaticamente da che mondo è mondo c'è lo sviluppo; un problema non secondario per questa nostra Regione, cari colleghi della sinistra, nel momento in cui presumibilmente, anzi, certamente, arriverà il federalismo, federalismo fiscale in primis, vedremo la misura, consapevoli di quello che noi siamo in questo momento non vorremmo per primi noi un federalismo di tipo brutale (*Intervento fuori microfono della Presidente Lorenzetti: "Puoi chiamarlo lombardo"*) Sì, però, Presidente Lorenzetti, noi diciamo esattamente quello che pensiamo che debba essere il percorso nazionale e locale e misurarlo su un percorso, però citando anche autorevoli esponenti del Centrosinistra umbri, che denunciano una mancanza vera di innovazione in questa Regione, perché il problema di infrastrutture non mi si venga a dire



che l'unica opera realizzata innovativa sia il Minimetro, dove per farvi dare una quadratura di carattere economico bisognerà chiudere ulteriormente il traffico, decretando quindi lo spopolamento e l'impoverimento definitivo del centro storico di Perugia e non solo del centro storico, a meno che come centro non si ricomprenda anche una superficie, una circonferenza un tantino più allargata.

Allora, tornando al punto, noi pensiamo, e questa sarà la nostra azione, che il problema delle infrastrutture dell'Italia, del Centro Italia e guarda caso nel Centro Italia c'è l'Umbria, sia un problema comunque da mandare avanti indipendentemente dai tempi di realizzazione che naturalmente dovranno essere modulati sulle risorse disponibili. Giustamente Ada Girolamini faceva un ragionamento abbastanza credo logico e scontato: oggi se si pensa che il pubblico possa fare tutto, ma di questo credo ne siamo convinti tutti, non andiamo da nessuna parte. Certamente il discorso dei percorsi collaterali, delle quote, delle eventuali esenzioni, qualora sarà, come noi auspichiamo, dovrà essere oggetto di discussione, di trattativa, di accordi, perché evidentemente non possiamo sostituire un percorso che è quello, e in mancanza di percorsi alternativi significativi non possiamo immettere chiaramente un tipo di pagamento così come avviene nelle autostrade. Certamente per i residenti io immagino nel proprio percorso territoriale che comunque ci debbano essere o esenzioni totali o forti riduzioni, quote nominali, ma noi dobbiamo andare avanti sulla strada dell'ammodernamento infrastrutturale, perché da umbro io sono molto preoccupato per il futuro di una Regione che inutile ricordare la mondializzazione, i problemi economici, eccetera, è evidente che andiamo incontro a una situazione in cui gli 840.000 abitanti con il PIL che abbiamo, con i problemi che abbiamo, potrebbe in un prossimo futuro, spero di no, far venire qualche cattiva idea, riprendendo i discorsi della Fondazione Agnelli del '92, io spero che quella sia acqua passata naturalmente, lo dico da umbro perché diventare un entroterra agrosilvopastorale al confine di tre regioni credo che non possa essere il nostro obiettivo.

Allora, invitando naturalmente la maggioranza a essere più coerente su quello che serve, su quello che necessita alla nostra Regione, e non andando a seconda delle volontà dei governi o dei ministri in carica un po' a singhiozzo, dicendo alcune cose perché si debbono dire, ma che in realtà non hanno l'efficacia di progetto e l'efficacia quindi della linea politica e programmatica da portare avanti, io penso che fatte le debite proporzioni e le debite diversità tra l'impostazione comunque tardiva della mozione della Sinistra, del Centrosinistra e la mozione del Centrodestra, io invito veramente i colleghi a ragionare di

più in termini di quello che serve all'Umbria, anche perché la gente incomincia ad accorgersi che poi alla fine le demagogie, i ritualismi e i tornacontismi di un giorno, ma che sicuramente non potranno essere dilatati al di fuori della durata di una settimana, ormai non pagano più. E quindi, ovviamente, do la mia piena e convinta fiducia alla mozione presentata dal collega Nevi e se ci fosse anche qualche elemento di maggiore chiarezza all'interno della maggioranza sulla mozione presentata dal Centrosinistra, credo che l'opinione pubblica umbra avrà un quadro un tantino più chiaro su quelle che sono le realtà del Governo della nostra Regione.

ASSUME LA PRESIDENZA LA VICE PRESIDENTE MARA GILIONI

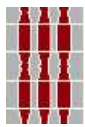
PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. Io non ho altre richieste di intervento, quindi do la parola all'Assessore Mascio per il suo intervento, prego.

ASSESSORE MASCIO. Anch'io ringrazio il Consigliere Nevi, oggi assente, i Consiglieri Cintioli, Lupini, Carpinelli e Girolamini per la presentazione di questi due atti, di queste due mozioni che danno modo alla Giunta regionale di esprimere attraverso il mio intervento, la posizione. Anch'io, Consigliere Mantovani, sono meravigliato e lo sono, perché in realtà si possono dire tante cose, ma la Giunta regionale ha sempre operato per l'attuazione del programma, indipendentemente dai governi nazionali. Questo lo ha fatto il 24 ottobre del 2002, quando attraverso un'intesa generale quadro della Regione dell'Umbria con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, presente il Ministro Lunardi, il Ministro Matteoli e il Presidente Silvio Berlusconi e ovviamente la Presidente della Giunta regionale dell'Umbria Maria Rita Lorenzetti, dopo tanti anni è stata fatta da questa Regione un'intesa generale quadro, dove le infrastrutture nel loro complesso sono state messe ben in evidenza in quale forma si dovessero realizzare e attuare e successivamente quell'atto integrativo dell'anno successivo, dell'11 novembre 2004, dove la Presidente Maria Rita Lorenzetti, insieme a Storace, in rappresentanza della Regione Lazio, era il Presidente della Regione Lazio, insieme a Claudio Martini che era il Presidente della Regione Toscana, insieme a Vasco Errani Presidente della Regione Emilia-Romagna, insieme a Giancarlo Galan Presidente della Regione Veneto, hanno firmato, ovviamente il primo sottoscrittore il Ministro delle infrastrutture e Trasporti Pietro Lunardi, questo accordo per la programmazione congiunta della realizzazione del corridoio viabilità autostradale dorsale

centrale Mestre–Orte–Civitavecchia, E/55 e E/45 e lo stesso i due anni successivi, l'11 ottobre del 2006, presso il Palazzo della Giunta regionale, in un incontro con il Ministro Di Pietro è stato fatto il punto delle infrastrutture e in maniera molto seria il Ministro Di Pietro, lavorando in tutte le venti regioni, ha messo in evidenza qual era lo stato di attuazione dopo cinque anni di una ubriacatura, che gli Italiani con il voto hanno voluto dimenticare o comunque hanno detto che non c'è stata, ma che io rivendico, un'ubriacatura dove venivano dette promesse centinaia di infrastrutture, la legge Obiettivo oltre 200 ne prevedeva, in realtà solo 6 opere di queste 200 furono attivate.

Ora, finalmente, il Parlamento, seguendo anche il ragionamento che il Consigliere Tracchegiani ha fatto in quest'aula oggi, non ci sono più vincoli, io preferisco chiamarli "alibi", nel senso che in realtà oggi la programmazione è nota, è nota la programmazione non solo quella della Regione dell'Umbria ma anche quella nazionale. In realtà, in questi due anni, molte cose sono state fatte, io ritengo e rivendico il lavoro che la Giunta regionale ha fatto relativamente all'aeroporto regionale di Sant'Egidio, un aeroporto che è stato atteso per trenta anni, in questi due anni sono stati fatti progetti, durante l'ultimo Governo nazionale, trovati i progetti, trovate le risorse, i lavori già sono stati avviati e intendiamo concluderli entro questa legislatura regionale. Altri lavori e altri lavori di programmazione e progettazione sono stati fatti sulle infrastrutture, io ricordo che è stato dato da quest'ultimo Governo nazionale un impulso serio sulla E/78, ci troviamo ormai di fronte agli ultimi mesi, il Ministro Di Pietro avrebbe convocato una riunione entro il mese di giugno per stabilire, secondo il metodo che ci siamo dati noi come Regione Umbria insieme alla Regione Toscana e alla Regione Marche e ovviamente dal Ministero delle Infrastrutture, il tracciato unico e definitivo per l'E/78; quindi noi crediamo e speriamo e faremo in modo che questo lavoro possa proseguire per avere entro quest'anno solare, capiamo che debbano essere attivate un po' tutte le procedure, quindi capiamo che in un cambio di Governo qualche mese sarà necessario, ma il lavoro fatto in questi due anni è stato un lavoro estremamente serio.

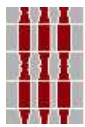
Per il resto, è stato anche fatto un grande lavoro sulla Flaminia in questi due anni, trovati non solo, ultimati i progetti, ma trovate anche tutte le risorse per il completamento del tratto Nocera–Fossato di Vico nei diversi stralci e lotti funzionali che nel corso di questi anni sono stati in parte realizzati; è stato fatto un grandissimo lavoro non solo anche qui di progettazione ma anche di reperimento di ulteriori fondi per il progetto denominato "Quadrilatero", quindi la Perugia–Ancona e Foligno–Civitanova Marche; sono state



determinate risorse certe per risolvere il nodo complesso di Valfabbrica, del cantiere interrotto Valfabbrica, quindi sono stati messi a disposizione 80 milioni di euro dal Governo nazionale uscente per risolvere questo problema e le procedure stanno andando anche qui avanti. Il lavoro noto a tutti che è stato fatto anche qui per quanto riguarda il nodo di Perugia, lavorando anche al di fuori del progetto di trasformazione della E/45 in autostrada sapendo che i tempi lunghi per questa trasformazione non devono impedire la partenza del nodo prima appunto di tutta la realizzazione della trasformazione dell'autostrada. Ma la Giunta regionale dell'Umbria ha detto sempre le stesse cose, dal 2000 dice sempre le medesime cose, quindi non cambia atteggiamento a seconda degli interlocutori.

In questo momento io credo che il problema delle risorse sia come sempre il problema se vogliamo parlare seriamente senza infingimenti, senza dare responsabilità appunto a chi ha avuto e in Parlamento ha percentuali prossime al 2%, di avere bloccato lo sviluppo in questo Paese, in questa Regione; io credo che adesso con serietà si debba ripartire da questo lavoro, che noi non abbiamo mai interrotto, abbiamo sempre detto le stesse cose e faremo in modo che queste cose vengano realizzate e lo faremo sempre con il nostro modo di fare le cose, quindi con serietà, senza fare né propaganda, né demagogia, né in un verso, né in un altro, perché quello che vogliamo fare è cercare, entro la fine di questa legislatura regionale, di mettere in piedi non solo tutte queste opere che sono state fatte in questi otto anni, ma di avviare questo processo per noi importantissimo relativamente alla E/45. Perché sappiamo che è la strada più importante dell'Umbria, sappiamo come giustamente lei ricordava che è limitato dire e attribuire alla E/45 una valenza esclusivamente regionale, proprio perché è una longitudinale-trasversale, tra l'altro collega il Tirreno con l'Adriatico ed è insieme all'Aurelia, all'Autostrada del Sole e alla A/14 la quarta longitudinale del Paese, ma è in parte anche trasversale.

Per tutto quello che noi abbiamo ben presente fin dal 2004, quando quest'atto è stato sancito con la sottoscrizione della firma della Presidente della Giunta regionale, opereremo per fare in modo che adesso si possa procedere, come sempre abbiamo fatto, perché in realtà che cos'è successo in questi due anni? Non è stato interrotto l'iter, di fronte a prescrizioni molto forti che la Regione dell'Umbria ha messo insieme anche alle altre regioni, io ricordo le prescrizioni altrettanto dure che la Regione Veneto ha posto all'attenzione del Ministero delle infrastrutture e dell'Ambiente, ANAS ha preferito ritirare il progetto, dicendo che ne avrebbe presentato un altro che avesse tenuto conto di queste prescrizioni, che tutte le Regioni avevano complessivamente presentato.



Noi su questo vogliamo tranquillizzare l'opinione pubblica e credo sia tra l'altro condivisa, cioè il nostro territorio è un territorio che va tutelato, quindi le progettazioni dovranno essere estremamente scrupolose, proprio perché è vero che qui noi l'infrastruttura ce l'abbiamo, ma è anche vero che dovremmo intervenire con tutte le accortezze del caso. Su questo le progettazioni saranno e chiederemo progettazioni rigorose, valutazioni di impatto ambientale altrettanto rigorose, proprio per fare in modo che i tempi stretti che tutti noi auspichiamo ci possano essere, però non vadano a distruggere territorio e ambiente a cui noi siamo tutti estremamente legati e siamo consapevoli appunto della delicatezza stessa. Ora, il tema è questo, il tema finanziario principale è quello di sempre: per avere quest'infrastruttura, sono necessari 12 miliardi di euro, questo secondo il prezzario regionale dell'ANAS del 2007, ora su questo noi sappiamo che 12 miliardi di euro sono una cifra importante; il piano finanziario che presenterà il promotore vedremo come sarà articolato, anche noi qui abbiamo messo delle prescrizioni serie sulle forme di pedaggiamento, ma lasciando aperti i ragionamenti, anche perché le tecnologie da questo punto di vista cambiano e si modificano in senso positivo di anno in anno, sappiamo perfettamente che in un piano di equilibrio finanziario i 12 miliardi euro devono, come si dice in gergo, "rientrare" nell'arco di 19 anni, così come era previsto all'inizio dal soggetto promotore stesso.

Ora, tutti questi ragionamenti sono aperti, sono quelli di sempre, noi quello che chiediamo, e su questo prendendo spunto anche dalle indicazioni che venivano fatte dal Consigliere Cintioli all'inizio, di relazionare costantemente il Consiglio regionale dello stato di attuazione degli incontri, degli impegni che verranno sottoscritti dalla nostra Giunta regionale e dal Governo nazionale, l'auspicio è proprio di poter ripartire intanto da quei progetti che in questi mesi sono stati portati avanti in maniera spedita: dalla E/78 al nodo di Perugia, al progetto Quadrilatero, sapendo appunto che per quanto riguarda la E/45 questa sta dentro ovviamente un piano nazionale proprio coinvolgendo non solo il Governo nazionale ma anche altre quattro Regioni. Tra l'altro, negli ultimi mesi, proprio perché c'è stata una variazione del progetto, anche se per poche centinaia di metri, la E/45, passerebbe la nuova E/45 anche nella Regione Marche per cui a questo accordo prenderà parte anche la sesta Regione, che saranno appunto le Marche.

Quindi questa è un'opera strategica, credo non solo per la nostra Regione, ma anche per il Paese, vigileremo e faremo in modo che il Governo nazionale ne tenga conto per quella che è la priorità non solo per la nostra Regione ma appunto per l'intero Paese.



Sul resto delle infrastrutture, ricordando anche un passaggio della Consiglieria Ada Girolamini sul tema delle infrastrutture ferroviarie, noi chiediamo che quanto prima appunto possa partire il raddoppio del tratto Spoleto–Terni, proprio perché ormai è in corso di ultimazione la progettazione esecutiva, sono state quasi ultimate tutte le indagini geologiche e geotecniche e le risorse finanziarie ormai sono ferme, accantonate da circa sei anni. Questo è un po' il problema del Paese.

Avete visto, in questi giorni, siamo prossimi alle Olimpiadi del 2008 in Cina, l'inaugurazione di un ponte di 35 km, che è stato progettato solo cinque anni fa, e che viene consegnato al paese con otto mesi di anticipo. Quindi io credo che il problema del Paese sia anche questo: sia quello di avere a disposizione progetti seri, risorse finanziarie serie, ma nel momento in cui queste risorse ci sono anche di partire senza indugi.

Questo credo che negli ultimi dieci anni il Paese non lo abbia dimostrato nel suo complesso e credo che attribuire appunto, questa è una valutazione più politica che altro, attribuire responsabilità solo ad alcuni soggetti, ad alcuni parlamentari, a dieci parlamentari su mille, questa era la forza di alcune forze politiche a cui viene attribuito il no, sia stata una scorciatoia, ma che nelle prossime settimane e nei prossimi mesi e nei prossimi anni, perché continuiamo a essere persone serie, vedremo se appunto questo scatto diverso ci sarà. Io ho forti, forti preoccupazioni e perplessità. Grazie.

ASSUME LA PRESIDENZA IL PRESIDENTE MAURO TIPPOLOTTI

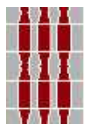
PRESIDENTE. Grazie, Assessore. Colleghi, prendiamo posto perché siamo in fase di votazioni, ringraziando il collega Cintioli per la cortesia istituzionale, vista l'assenza del relatore dell'altra mozione, rinuncia al suo diritto di replica. Quindi ringraziando Cintioli per la sua sensibilità istituzionale, procediamo alle votazioni. Se prendiamo posto, evitiamo la confusione tra i banchi.

Per l'ordine cronologico di presentazione, io metto in votazione la mozione a firma Nevi.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio non approva.

PRESIDENTE. Metto in votazione per parti separate, così come richiesto dal Consigliere Dottorini...



DOTTORINI. Rinuncio a chiedere la votazione per parti separate, perché mi viene richiesta da parte delle forze dei gruppi della maggioranza questa scelta. Ribadisco, però, che io sono a favore alla prima parte di questa mozione, che è quella che riguarda la messa in sicurezza, l'adeguamento, il piano di adeguamento, di manutenzione ordinaria e straordinaria per la E/45, ovviamente.

PRESIDENTE. Consideriamo questa sua dichiarazione è una dichiarazione di voto, quindi ritira la richiesta di votazione per parti separate.

Metto in votazione la mozione a firma Cintioli, Lupini, Carpinelli, Girolamini.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Colleghi, abbiamo un ultimo adempimento da svolgere e precisamente:

l'avvio della procedura di contestazione di incompatibilità per la contemporanea presenza in Consiglio regionale e nel Parlamento italiano di due Consiglieri regionali.

L'Ufficio di Presidenza, nella seduta di ieri, ha provveduto a prendere una delibera, di cui leggo soltanto gli ultimi due aspetti di dispositivo deliberante:

“1) rileva nei confronti dei Consiglieri Pietro Laffranco e Ada Spadoni Urbani sopravvenuta condizione di incompatibilità alla carica di Consigliere regionale per i motivi esposti in narrativa”, cioè il “visto” e l’“atteso” della delibera;

2) di trasmettere la presente deliberazione al Consiglio regionale per gli adempimenti di cui all'Art. 7 - terzo comma - della Legge 154/81”.

Quindi stiamo provvedendo ad un adempimento di legge obbligatorio, visto che i Consiglieri regionali non hanno provveduto autonomamente a rimuovere le cause di oggettiva incompatibilità, per cui si avvia una procedura di contestazione.

Per cui dovremmo fare due votazioni, sulla scorta della delibera trasmessa dall'Ufficio di presidenza il Consiglio regionale adotta una delibera di contestazione, sono due le delibere, una per ogni Consigliere: “visto”, “atteso”, tutti i riferimenti normativi,

“di contestare al Consigliere Pietro Laffranco, ai sensi dell'Art. 7 - comma terzo - della Legge 154/81, per i motivi espressi nella deliberazione dell'Ufficio di Presidenza n. 117 del 5 maggio 2008, sopravvenuta condizione di incompatibilità alla carica di Consigliere



regionale;

di invitare il predetto Consigliere, a termine del successivo comma quarto del citato art. 7 della Legge 154/81 a formulare osservazioni o a eliminare la causa di incompatibilità entro dieci giorni”.

Questo è quanto prevede l'Art. 7 - comma 4 - della 154.

Quindi pongo in votazione il seguente oggetto:

OGGETTO N. 302

CONTESTAZIONE AL CONSR. PIETRO LAFFRANCO DI SOPRAVVENUTA CONDIZIONE DI INCOMPATIBILITA' ALLA CARICA DI CONSR. A SEGUITO DI PROCLAMATA ELEZIONE ALLA CARICA DI DEPUTATO DELLA REPUBBLICA - ART. 7 – COMMA 3 – DELLA LEGGE 23/04/81, N. 154.

Tipo Atto: Proposta di atto amministrativo

Iniziativa: Ufficio di Presidenza

Atto numero: 1238

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Metto in votazione il seguente oggetto:

OGGETTO N. 303

CONTESTAZIONE AL CONSR. ADA SPADONI URBANI DI SOPRAVVENUTA CONDIZIONE DI INCOMPATIBILITA' ALLA CARICA DI CONSR. A SEGUITO DI PROCLAMATA ELEZIONE ALLA CARICA DI SENATORE DELLA REPUBBLICA - ART. 7 – COMMA 3 – DELLA LEGGE 23/04/81, N. 154.

Tipo Atto: Proposta di atto amministrativo

Iniziativa: Ufficio di Presidenza

Atto numero: 1239

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.



PRESIDENTE. Ci autoconvochiamo per il giorno martedì prossimo 13 maggio 2008.

La seduta è sciolta.

La seduta termina alle ore 13.15.