



X LEGISLATURA
XIII SESSIONE STRAORDINARIA DELL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA
RESOCONTO STENOGRAFICO N. 14
Seduta di martedì 15 dicembre 2015

Presidenza del Presidente Donatella PORZI
INDI
del Vicepresidente Marco Vinicio GUASTICCHI

INDICE -QUESTION TIME
(convocazione prot. n.7108 dell'11/12/2015)

| | |
|---|--|
| Oggetto n.7 – Atto n. 236 <i>Crisi dell'editoria umbra - caso del Giornale dell'Umbria – Monitoraggio di un settore in difficoltà e in profonda ristrutturazione con l'obiettivo di tutelare posti di lavoro e pluralismo dell'informazione – Intendimenti della G.R. al riguardo.....</i> | Cecchini, Assessore.....12 |
| Presidente.....5,6,8 | |
| Smacchi.....5,8 | |
| Paparelli, Assessore.....6 | |
| Oggetto n.12 – Atto n. 253 <i>Saba Parcheggi Italia S.p.A. - Intervenuto mutamento unilaterale del contratto di lavoro applicato ai dipendenti – Informazioni della G.R. sulle prospettive strategiche e occupazionali della società – Intendimenti della Giunta medesima volti ad evitare una fase di grave difficoltà economica per numerose famiglie umbre</i> | Oggetto n.11 – Atto n. 247 <i>Contrarietà espressa dalla Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici dell'Umbria all'ampliamento della discarica Le Crete, in territorio del Comune di Orvieto – Informazioni della G.R. circa le ricadute sul Piano regionale di gestione dei rifiuti – Intendimenti della Giunta medesima perché vengano adottate soluzioni alternative a tale ampliamento</i> |
| Presidente.....8-10 | Presidente.....13-15 |
| Leonelli.....8,10 | Nevi.....13,15 |
| Paparelli, Assessore.....9 | Cecchini, Assessore.....14 |
| Oggetto n.6 – Atto n. 235 <i>Intendimenti della G.R. riguardo al futuro dei centri di riproduzione della fauna selvatica di San Vito, in provincia di Terni, e di Torre Certalta, in provincia di Perugia</i> | Oggetto n.14 – Atto n. 269 <i>Intendimenti della G.R. a presidio del calendario venatorio per la stagione 2015/2016, con riferimento ad un suo supposto scostamento dalle previsioni di cui alla direttiva 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 30/11/2009 e di cui al documento cosiddetto Key Concepts sul periodo di riproduzione e migrazione pre-nuziale delle specie di uccelli cacciabili nell'Unione europea</i> |
| Presidente.....11-13 | Presidente.....16,17 |
| Guasticchi.....11,13 | Fiorini.....16,17 |
| | Cecchini, Assessore.....16 |
| | Oggetto n.16 – Atto n. 293 |



| | | | |
|---|-------|---|-------|
| <i>Iniziative adottate dalla G.R. perché venga attivata la fermata dei convogli ferroviari Frecciabianca nella stazione di Spoleto - Intendimenti della Giunta medesima perché vengano realizzati in Umbria, su linee esistenti, servizi ferroviari con convogli ETR di Trenitalia e Italo di NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori)</i> | 18 | Oggetto n.18 – Atto n. 295 | |
| <i>Presidente.....</i> | 18,19 | <i>Emergenza abitativa in Umbria – Necessità di sostegno solidale, concreto ed urgente a migliaia di famiglie in lista di attesa per l'assegnazione di alloggi a canone sociale – Conseguente supporto indiretto al settore dell'edilizia – Intendimenti della G.R. al riguardo</i> | 20 |
| <i>Ricci.....</i> | 18,19 | <i>Presidente.....</i> | 20 |
| <i>Chianella, Assessore.....</i> | 18 | <i>Carbonari.....</i> | 20,23 |
| | | <i>Chianella, Assessore.....</i> | 21 |



INDICE - ORDINE DEL GIORNO DI SEDUTA

(convocazione prot. n. 7161 del 9/12/2015)

| | |
|--|--|
| Oggetto n.1 | Solinas, Relatore.....43 |
| <i>Approvazione processi verbali di precedenti sedute</i> | Votazione atti nn. 297 e 297/bis.....38 |
|25 | |
| Oggetto n.2 | Oggetto n.5 – Atto n. 266 |
| <i>Comunicazioni del Presidente dell'Assemblea</i> | <i>Autorizzazione all'esercizio provvisorio del</i> |
| <i>legislativa.....25</i> | <i>Bilancio di previsione per l'anno 201645</i> |
| | Presidente.....45,46 |
| Votazione iscrizione atto n. 297/bis.....25 | Smacchi, Relatore.....45 |
| Votazione inserimento al 3° punto OdG atto | Votazione atto n. 266.....46 |
| n. 297/bis.....25 | Votazione dichiarazione d'urgenza.....46 |
| | |
| Oggetto n.3 – Atto n. 186 | Oggetto n.6 – Atti nn. 32 e 32/bis |
| <i>Adozione di iniziative da parte della G.R. per</i> | <i>Piano regionale dei trasporti 2014-202446</i> |
| <i>risolvere il problema dell'inquinamento dei fiumi</i> | Presidente..... |
| <i>Marroggia, Clitunno, Timia e Teverone26</i> |47,53,56,63,67,69,70,75,78,80,85,88-100 |
| Presidente.....26,27 | Biancarelli.....47,99 |
| Leonelli.....26 | Ricci.....54,94 |
| Rometti.....26 | Liberati.....56,96 |
| Votazione atto n. 186.....27 | Squarta.....63 |
| | Brega.....67,69,88,97 |
| | Nevi.....70 |
| | Rometti.....75,78,80,98 |
| | Chiacchieroni.....78 |
| Oggetto n.4 – Atto n. 185 | Smacchi.....80 |
| <i>Impegno dell'Assemblea legislativa all'inserimento</i> | Chianella, Assessore.....85 |
| <i>nello Statuto regionale dei riferimenti a San</i> | Leonelli.....95 |
| <i>Francesco d'Assisi Patrono d'Italia e San Benedetto</i> | Mancini.....97 |
| <i>da Norcia Patrono d'Europa27</i> | |
| Presidente.....27,29-35,37-43 | Votazione emendamento n. 2.....89 |
| Ricci.....27,38,42 | Votazione emendamento n. 3.....89 |
| Brega.....29 | Votazione emendamento n. 4.....89 |
| Liberati.....30,43 | Votazione emendamento n. 5.....90 |
| Smacchi.....31,40 | |
| Mancini.....32 | OdG collegati: |
| Chiacchieroni.....33 | Oggetto n.124 – Atto n. 309 |
| Rometti.....34,41 | <i>Piano regionale dei trasporti 2014/2024 - ex F.C.U.</i> |
| Biancarelli.....35 | <i>(Ferrovia Centrale Umbra) – Interventi di</i> |
| De Vincenzi.....37 | <i>manutenzione straordinaria e strategie future ...90</i> |
| Solinas.....41 | Presidente.....90 |
| Votazione atto n. 185.....43 | Votazione atto n. 309.....90 |
| | |
| Oggetto n.123 – Atti nn. 297 e 297/bis | Oggetto n.125 – Atto n. 312 |
| <i>Piano regionale dell'offerta formativa e della</i> | <i>Miglioramento del percorso e dei tempi di</i> |
| <i>programmazione della rete scolastica in Umbria -</i> | <i>percorrenza della corsa ferroviaria denominata</i> |
| <i>anno scolastico 2016/2017 – Determinazioni43</i> | |
| Presidente.....43,45 | |



| | |
|--|---|
| <p><i>Intercity Tacito, a beneficio dei cittadini e dei pendolari della città di Terni e dei territori locali e regionali – il treno come modalità di trasporto per eccellenza ai fini di uno sviluppo green - Iniziative da adottarsi al riguardo da parte della G.R.90</i></p> <p>Presidente.....91</p> <p>Votazione atto n. 312.....91</p> <p>Oggetto n.126 – Atto n. 313</p> <p><i>Adozione di iniziative da parte della G.R. ai fini dell’inserimento – nel programma triennale di manutenzione straordinaria della viabilità ordinaria dell’Alto Tevere – della previsione di interventi sulla strada regionale 221 e sulle strade provinciali 103 e 10091</i></p> <p>Presidente.....91-93</p> <p>Mancini.....91</p> <p>Chianella, Assessore.....92</p> <p>Leonelli.....92</p> <p>Votazione atto n. 313.....93</p> <p>Oggetto n.127 – Atto n. 314</p> <p><i>Sperequazioni, verificatesi in passato, nella ripartizione ai Comuni del fondo regionale dei trasporti – Adozione di interventi da parte della G.R. volti alla istituzione di un tavolo tecnico finalizzato alla rimodulazione della ripartizione medesima, nelle more della prevista indizione di una gara europea93</i></p> <p>Presidente.....93</p> <p>Votazione atto n. 314.....93</p> | <p>Oggetto n.128 – Atto n. 315</p> <p><i>Conferma della priorità del raddoppio e potenziamento della tratta ferroviaria Orte-Falconara – previsto asse strategico, in variante, per le aree eugubino/gualdesi fino all’aeroporto internazionale di Perugia – effettuazione da parte della G.R. di uno studio di fattibilità come asse, non solo ferroviario, strategico per l’intera Umbria93</i></p> <p>Presidente.....94</p> <p>Ricci.....94</p> <p>Votazione atto n. 315.....94</p> <p>Votazione atti nn. 32 e 32/bis.....100</p> <p>Votazione autorizzazione coordinamento formale testo.....100</p> <p>Sull’ordine dei lavori:</p> <p>Presidente.....23-25,69,88,101</p> <p>Squarta.....23</p> <p>Liberati.....23,101</p> <p>Ricci.....24</p> <p>Smacchi.....40</p> <p>Brega.....69,88</p> <p>Sospensioni.....24,40,88</p> |
|--|---|



X LEGISLATURA
XIII SESSIONE STRAORDINARIA DELL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA

- Presidenza del Presidente Porzi -
Consigliere Segretario Mancini

La seduta inizia alle ore 10.25.

PRESIDENTE. Buongiorno. Apriamo la seduta del Question Time.

OGGETTO N. 7 – CRISI DELL'EDITORIA UMBRA - CASO DEL GIORNALE DELL'UMBRIA – MONITORAGGIO DI UN SETTORE IN DIFFICOLTA' E IN PROFONDA RISTRUTTURAZIONE CON L'OBIETTIVO DI TUTELARE POSTI DI LAVORO E PLURALISMO DELL'INFORMAZIONE – INTENDIMENTI DELLA G.R. AL RIGUARDO – [Atto numero: 236](#)

Tipo Atto: Interrogazione

Presentata da: Consr. Smacchi

PRESIDENTE. Il presentatore dell'interrogazione ha tre minuti per l'illustrazione complessiva. L'Assessore che risponde ha tre minuti e può esserci una replica, se il presentatore non ha consumato i tre minuti a sua disposizione. Questi tempi sono stringenti a causa delle riprese. Grazie.

La parola al Consigliere Smacchi.

Andrea SMACCHI (*Gruppo Partito Democratico*).

Grazie, Presidente. Un saluto ai colleghi e al pubblico presente oggi in Aula. Per restare nei tre minuti cercherò di leggere questa interrogazione che esamina un tema molto delicato che sta colpendo sia l'editoria sia le emittenti radiotelevisive locali.

La crisi che ha colpito l'economia italiana sta avendo conseguenze anche sull'editoria che mostra un notevole calo dei fatturati e una minore redditività con conseguenze sia a livello occupazionale che di qualità del servizio offerto. Le difficoltà economiche che coinvolgono le imprese stanno avendo conseguenze nei fatturati dei giornali legati alle pubblicità con un calo, dal 2014 al 2015, del 5,9 per cento per quanto riguarda quotidiani e periodici, meno 7 per cento per i quotidiani, meno 3,9 per cento per i settimanali, meno 4,2 per cento per i mensili. Secondo un rapporto della Federazione della stampa che fotografa l'andamento economico del settore per il triennio 2011-2013 si evidenzia, come dicevo, un calo costante dei fatturati, meno 2,1 per cento nel 2011, meno 9,9 per cento nel 2012, meno 11 per cento nel 2013. Le vendite dei quotidiani sono scese del 10 per cento nel 2013 e i ricavi pubblicitari del 19,4 per cento.

Al 2014 sono 1660 le persone rimaste senza lavoro in questo settore; anche in Umbria il settore dell'informazione è in grave difficoltà purtroppo, e in profondo cambiamento, andando incontro a nuovi assetti societari che potrebbero mettere a



rischio il pluralismo dell'informazione della nostra regione. Si stima che i quattro quotidiani regionali abbiano perso nel giro di cinque anni circa diecimila copie vendute, passando dalle trenta alle ventimila. La crisi del sistema dell'informazione in Umbria riguarda però anche le emittenti locali e non può essere soltanto un problema dei lavoratori di questo settore, nonostante questi paghino il prezzo più grande in termini di perdita di posti di lavoro, di erosione di quote di salario e di precarietà dilagante; la questione riguarda quindi la democrazia e la partecipazione. Più nello specifico, termino Presidente, il Giornale dell'Umbria, quotidiano che conta una trentina di dipendenti tra giornalisti e poligrafici, è una delle testate della nostra regione soggetta a un profondo processo di cambiamento e ristrutturazione aziendale. I cambiamenti stanno mettendo a rischio la qualità dell'informazione e il corretto rapporto tra proprietà e dipendenti; ne è l'esempio il licenziamento di una decina di giornalisti che da anni collaboravano con la testata da varie città umbre.

Il Comitato di redazione ha denunciato il blocco della stampa del quotidiano regolarmente confezionato con una e-mail notturna da parte dell'editore; tale atteggiamento è allarmante e mette a rischio un clima di confronto costruttivo necessario in un momento di cambiamento e di organizzazione aziendale come quello che sta vivendo il quotidiano di via Monteneri. E' in corso una ristrutturazione della testata con un incontro con le organizzazioni sindacali, il Consiglio di redazione e gli organismi della categoria al fine di monitorare questa fase di trasformazione.

Il 6 novembre i lavoratori hanno anche effettuato uno sciopero. Scopo di questa interrogazione è quindi quello di conoscere quali iniziative di propria competenza intende attivare la Giunta al fine di tutelare i posti di lavoro, il pluralismo dell'informazione e l'identità di una testata come il Giornale dell'Umbria che nel corso degli anni si è ritagliato un ruolo nel panorama umbro. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Smacchi. Per la risposta la parola all'Assessore Paparelli.

Fabio PAPARELLI (*Vice Presidente e Assessore alla competitività delle imprese, Innovazione sistema produttivo, lavoro e formazione*).

Grazie, Presidente. Ringrazio il Consigliere Smacchi in primo luogo per avere portato all'attenzione del Consiglio regionale un tema di grande importanza per la democrazia di questa regione e di questo Paese. Il complesso del settore dell'editoria, non solo in Umbria e non solo in Italia, sta attraversando una complessa fase di transizione per una serie convergente di fattori che possono essere riepilogati in sintesi nella crisi economica di questi anni, nel passaggio graduale, ma molto forte, all'editoria digitale, con una crescita esponenziale dei siti web e con una velocità ormai di avere notizie da parte dell'utente in maniera costante e in tempo reale, calo della raccolta pubblicitaria e l'avvento di nuove modalità di comunicazione; ovviamente a questo poi si aggiungono nel caso di specie, come in altri casi di specie, anche scelte editoriali conseguenti al rischio di impresa che possono aggravare questo sistema che oggettivamente versa in queste condizioni. A queste condizioni può



essere accomunato anche, come si fa riferimento nell'interrogazione, il sistema radiotelevisivo locale che registra evidenti segnali di difficoltà, una condizione che dunque è riferibile all'intero sistema della comunicazione locale.

Nel caso di specie del Giornale dell'Umbria, dopo la cessione della partecipazione della società Gruppo editoriale Umbria 1819 S.r.l. dal gruppo Colaiacovo alla nuova proprietà riferibile al signor Incarnato avvenuto lo scorso 27 agosto, la situazione è radicalmente cambiata in esito alla comunicazione dell'avvenuta cessazione di 11 collaborazioni intervenuta a fine ottobre. In esito a una richiesta formulata dal Comitato di redazione del Giornale dell'Umbria e dalla rappresentanza sindacale aziendale, con l'Associazione stampa umbra e la CGIL-SLC, è stato convocato lo scorso 10 novembre un incontro presso la Presidenza della Giunta regionale, relativo alla situazione del quotidiano, alla presenza dei rappresentanti delle suddette organizzazioni aziendali e di categoria. Le organizzazioni sindacali e dei lavoratori del Giornale dell'Umbria infatti avevano chiesto un incontro urgente alla Presidente Marini e al sottoscritto per rappresentare la grave situazione economica finanziaria della società che ha rilevato la proprietà del Giornale dell'Umbria e la mancanza di un piano industriale ed editoriale che potrebbe mettere in discussione la prospettiva di continuità. Durante l'incontro inoltre le rappresentanze sindacali e dei lavoratori a nome dei giornalisti e dei poligrafici, 26 dipendenti di cui 17 giornalisti per cui è attivo un contratto di solidarietà dallo scorso 14 dicembre 2014, quindi con la precedente proprietà, oltre a 9 poligrafici, hanno affermato il rischio di una messa in discussione della stessa sopravvivenza della testata giornalistica e dei posti di lavoro a essa collegati, configurandosi in tal modo la possibilità di un ulteriore depauperamento del sistema dell'informazione e dei livelli occupazionali di questo settore nella nostra regione.

Accanto a ciò, ulteriori preoccupazioni sono emerse in relazione al drastico calo delle copie vendute del giornale e al mancato decollo del progetto editoriale del giornale on-line, oltre al paventato rischio del venir meno dei contributi pubblici dell'editoria. Questa situazione aveva portato, come ricordato nell'interrogazione, a uno sciopero con la mancata uscita del giornale in edicola lo scorso 7 novembre, cui il giorno dopo, domenica 8, ha fatto seguito un'ulteriore non uscita in edicola non dovuta in questo caso ai lavoratori e al Comitato di redazione. In sede di incontro, dove formalmente è stata messa a disposizione l'unità di crisi che la Giunta ha costituito per le crisi di azienda all'inizio del mese di settembre e in adempimento degli obiettivi del programma della Presidente della Regione, oltre a rinnovare la solidarietà già espressa nei giorni precedenti ai dipendenti e collaboratori del giornale, abbiamo manifestato la massima disponibilità, nei limiti delle competenze ovviamente della Regione, di attivare un confronto con la proprietà per verificare gli intendimenti rispetto allo sviluppo dell'attività editoriale più volte annunciata e alla tutela dei posti di lavoro. In quella sede è stato ribadito anche l'interesse della Regione, nel rispetto del pluralismo, a utilizzare ogni possibile supporto di tipo pubblico teso ad aiutare il sistema e a valorizzare il ruolo del sistema editoriale radiotelevisivo locale. E' stato altresì rappresentato in quella sede l'interesse della Regione a favorire processi e



percorsi che portino al rafforzamento del sistema regionale della comunicazione; quindi sono azioni che stiamo monitorando e rappresenteremo strada facendo alla Commissione consiliare competente.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore Paparelli. Per la replica, la parola al Consigliere Smacchi.

Andrea SMACCHI (*Gruppo Partito Democratico*).

Grazie, Presidente. Ringrazio l'Assessore, non avevo dubbi sulla sua sensibilità e sul fatto che vi fosse un impegno pressante e continuativo anche rispetto a questa azienda, che è un'azienda in crisi di fatto, da quello che emerge dalla relazione che l'Assessore ci ha fatto. Vorrei anche aggiungere due cose: il 18 dicembre inizierà l'aumento di capitale da parte di questa azienda che si concluderà il 14 gennaio, e il 4 dicembre i giornalisti e i poligrafici hanno sfiduciato il direttore, quindi la linea editoriale, perciò credo che dovremmo, anche da questo punto di vista, prestare particolare attenzione. Noi sappiamo bene che un sistema di informazione plurale è sinonimo di buona democrazia, è portatore di dibattito e tutela di ogni forma di espressione, sia di quella della maggioranza che di quella della minoranza, quindi io credo che su questo l'intera Assemblea legislativa e la Prima Commissione che ha competenza in materia, nei primi giorni di gennaio farà un'audizione anche con i rappresentanti della stampa e con l'Assessore, al fine di dare dei segnali importanti in questa direzione. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Smacchi.

Passiamo all'oggetto n. 12.

OGGETTO N. 12 – SABA PARCHEGGI ITALIA S.P.A. - INTERVENUTO MUTAMENTO UNILATERALE DEL CONTRATTO DI LAVORO APPLICATO AI DIPENDENTI – INFORMAZIONI DELLA G.R. SULLE PROSPETTIVE STRATEGICHE E OCCUPAZIONALI DELLA SOCIETA' – INTENDIMENTI DELLA GIUNTA MEDESIMA VOLTI AD EVITARE UNA FASE DI GRAVE DIFFICOLTA' ECONOMICA PER NUMEROSE FAMIGLIE UMBRE – [Atto numero: 253](#)

Tipo Atto: Interrogazione

Presentata da: Consr. Leonelli

PRESIDENTE. Per l'illustrazione la parola al Consigliere Leonelli.

Giacomo Leonello LEONELLI (*Presidente del Gruppo Partito Democratico*).

Grazie, Presidente. Saba è oggi il proprietario del 72 per cento del capitale di Sipa, Società immobiliare parcheggi auto, costituita nel 1963, gestisce solo nella città di Perugia 6 parcheggi con 2100 posti auto, oltre ad altre aree adibite a parcometro e ad altri parcheggi nel territorio regionale, e oggi possiamo dire che dà lavoro a circa 50



famiglie. Come dicevo prima, il 72 per cento oggi del capitale oggi è nelle mani di Saba Italia S.p.A., facente parte del gruppo Saba Infraestructuras con sede a Barcellona, e che appunto gestisce in Italia 70 parcheggi, compresi quelli della città di Assisi.

Il 19 novembre è stato proclamato lo sciopero dei dipendenti di Saba Italia S.p.A. contro il mutamento delle condizioni contrattuali dei dipendenti stessi, che passano dal contratto di autonoleggio a quello del terziario; questo porta a una compressione dei diritti dei dipendenti, soprattutto rispetto al tema degli ammortizzatori sociali e chiaramente introduce invece elementi di flessibilità ben più marcati. Al di là del merito, che avviene attraverso un provvedimento unilaterale della società, quello che si percepisce con difficoltà è la strategia di medio lungo periodo della società e, in particolar modo, la strategia nel territorio regionale e in particolar modo ancora di più la strategia nella città capoluogo di Perugia, perché da questo punto di vista noi oggi vediamo, a fronte di una marcata campagna elettorale sul tema della ridefinizione del ruolo dei parcheggi pubblici e anche dell'abbassamento delle tariffe, così com'è stata portata avanti dalla Giunta comunale di Perugia sia oggi che in campagna elettorale, che questo non solo non avviene, anzi le tariffe sembrano aumentare; tra l'altro vediamo che le presenze nei parcheggi pubblici gestiti da Sipa a vista d'occhio sembrano in costante calo, in particolare in quello che è il parcheggio forse fiore all'occhiello per struttura e fruibilità della città capoluogo, questo è sempre più marcato, e quindi parlo del parcheggio del Mercato coperto, che peraltro il 19 novembre, per la prima volta, è stato chiuso, o meglio, non ci sono stati gli addetti al servizio proprio perché erano in sciopero. Ora ripeto, al di là del mutamento delle condizioni contrattuali, che sicuramente accende una criticità, il tema vero è che non si percepisce oggi la strategia di medio e lungo periodo con particolare ricaduta sul nostro territorio, per cui si interroga la Giunta regionale su quali siano le effettive prospettive strategiche e occupazionali di Saba Italia S.p.A. e quali azioni voglia intraprendere per evitare che numerose famiglie umbre possano entrare in una fase di grave difficoltà economica.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Leonelli. La parola, per la risposta, all'Assessore Paparelli.

Fabio PAPARELLI (*Vice Presidente e Assessore alla competitività delle imprese, innovazione sistema produttivo, lavoro e formazione*).

Grazie, Presidente. Saba Italia opera nel settore dei parcheggi pubblici, come veniva ricordato, ma anche dei servizi integrati per la sosta a servizio della mobilità urbana; azionista di riferimento è Saba Infraestructuras di Barcellona, una delle maggiori realtà europee nel settore della sosta, operante in cinque contesti internazionali con la gestione di oltre 150.000 posti auto. Saba Italia ha sviluppato una rete gestionale che la rende presente in 21 città tra cui, come citava il Consigliere Leonelli, Perugia e Assisi, oltre che altri importanti centri italiani da Venezia a Roma, che le consente di gestire 28.000 posti auto distribuiti tra centri storici, centri commerciali, quartieri



fieristici, stazioni, aeroporti, porti, terminal bus e strutture ospedaliere. Saba Italia gestisce 13 strutture, 6 ad Assisi e 7 a Perugia, con un personale di circa 50 unità. Circa lo sciopero dello scorso 19 novembre, oltre a esprimere la solidarietà necessaria rispetto alle istanze dei lavoratori, io debbo rappresentare al Consigliere e a questo consesso che non abbiamo ricevuto a tutt'oggi nessuna richiesta di intervento o di incontro che sia stata formalizzata, né da parte del sindacato, né da parte dell'azienda, rispetto a un possibile ruolo della Istituzione Regione nel contesto della vertenza in atto. Come sa il Consigliere Leonelli, in esito alla procedura approvata dalla Giunta sull'istituzione della unità di crisi, l'attivazione dell'unità di crisi può essere chiesta dai sindacati, dal Comune o dalla proprietà e non abbiamo alcuna richiesta di attivazione di procedura formale. La vertenza e il relativo sciopero ad oggi appaiono afferire temi di redazione industriale e contrattuali dell'azienda e sindacato, nell'ambito delle quali la Regione, se non c'è una richiesta di qualcuna delle parti, non può assumere un ruolo di carattere formale. Ad oggi, essendo tra l'altro l'azienda un soggetto multi-localizzato sul territorio nazionale, sarebbe necessaria un'attivazione di un livello nazionale attraverso le istituzioni preposte in questi casi, con la partecipazione delle Regioni interessate. Ricordo che alla vertenza non sono applicabili le previsioni di cui alla legge 12 giugno 1990 n. 146, relative allo sciopero dei servizi pubblici essenziali, poi modificata dalla legge 83/2000, che detta una disciplina specifica rispetto all'astensione dal lavoro nei servizi pubblici essenziali, prevedendo una specifica procedura da applicare in sede amministrativa di raffreddamento e conciliazione delle controversie e dei conflitti, di cui al comma 2, articolo 2 della suddetta legge 146.

In ogni caso la Giunta regionale e l'Assessorato allo Sviluppo economico hanno richiesto formalmente, a seguito della presentazione dell'interrogazione da parte del Consigliere Leonelli, informazioni circa la vertenza e le prospettive occupazionali di cui siamo in attesa di avere notizia, rimanendo a disposizione per attivare tutti gli strumenti, qualora ci vengano richiesti formalmente, previsti dalla legislazione regionale e da quella nazionale vigente.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore Paparelli. Se vuole replicare, Consigliere Leonelli.

Giacomo Leonello LEONELLI (*Presidente del Gruppo Partito Democratico*).

Mi sembra di particolare interesse, o meglio di particolare rilevanza, la seconda parte dell'intervento dell'Assessore, quando appunto ci dice che abbiamo richiesto tutte le informazioni necessarie per monitorare questa vicenda che, ripeto, oggi non è sicuramente una di quelle situazioni che emerge in maniera critica e irreversibile.

La preoccupazione politica che poi ha mosso questa mozione e questa interrogazione è legata appunto a una verifica ed un monitoraggio costante delle prospettive che ad oggi rimangono molto, molto nebulose, sicuramente non per colpa della Regione che, come diceva giustamente l'Assessore Paparelli, può solo monitorare e poi eventualmente attivarsi ove la situazione gli viene portata sul tavolo. Grazie.



PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Leonelli.
Passiamo all'oggetto n. 6.

OGGETTO N. 6 – INTENDIMENTI DELLA G.R. RIGUARDO AL FUTURO DEI CENTRI DI RIPRODUZIONE DELLA FAUNA SELVATICA DI SAN VITO, IN PROVINCIA DI TERNI, E DI TORRE CERTALTA, IN PROVINCIA DI PERUGIA
– [Atto numero: 235](#)

Tipo Atto: Interrogazione

Presentata da: Consr. Guasticchi

PRESIDENTE. La parola al Vice Presidente Guasticchi per l'illustrazione.

Marco Vinicio GUASTICCHI (*Gruppo Partito Democratico*).

Grazie. Questa è un'interrogazione di notevole urgenza perché, come molti sanno, le Province avevano delle strutture importantissime che tuttora esistono e hanno animali in produzione, che sono il centro di riproduzione di Torre Certalta, il centro di San Vito e poi ci sono anche altri centri legati alla cultura ittica, come Sant'Arcangelo e Borgo Cerreto. Adesso amplio un attimo le tematiche specifiche perché l'urgenza di questa interrogazione è legata al fatto che questi centri di produzione ancora sono operativi, per cui l'aver spostato anche il personale in questi ultimi giorni, legato appunto alla vicenda delle Province che non ha probabilmente tenuto conto dell'emergenza di mantenere in vita quantomeno e per il momento determinarne poi il futuro, questi centri di produzione ittica e faunistica, che ad oggi hanno animali, per cui si ritrovano senza personale, con rischi oggettivi anche di vedere gli animali morire in tempi rapidi. Ma al di là di questo, si chiede un immediato intervento per stipulare una convenzione anche con le Province per consentire quantomeno di mantenere lo *status quo*; è necessario anche capire, in un'ottica futura, quale strategia la Regione può mettere in campo per far sì che questi centri di produzione ittica e faunistico-venatoria possano diventare centri di eccellenza e magari non lavorare sullo stesso piano di attività imprenditoriali similari cioè, tanto per essere chiari, questi centri non possono lavorare sulla quantità, devono lavorare sulla qualità, come la ricerca nel caso specifico di San Vito e Torre Certalta dei ceppi autoctoni di starni, lepri, pernici, cioè animali che nei decenni passati popolavano le nostre campagne. E' necessario, quindi, capire il futuro di questi centri, oppure si decide di chiuderli e allora questa è anche una scelta, che personalmente non condivido assolutamente, o magari si può decidere di attivare altri rapporti o delle convenzioni con strutture come ATC, come associazioni venatorie.

E' un tema che però ha una grandissima urgenza legata al fatto che questi animali ci sono, sono prodotti, io conosco bene questi centri, li ho visitati, a Torre Certalta c'è una produzione di lepri di grande qualità, ma le lepri sono animali delicatissimi per cui è necessaria una presenza costante degli operatori.

Quindi la mia interrogazione, Assessore, è legata al futuro di questi centri e alla gestione dell'immediato. Tra l'altro vorrei fare anche un'ulteriore aggiunta, se me lo



consente, a questa interrogazione, chiedendo quale sarà il futuro dell'Azienda faunistico venatoria di Pietralunga, perché ritengo che centri di produzione e Azienda faunistico venatoria della Regione debbano essere gestiti in un unico pacchetto e non scorporate, perché questo consentirebbe di vedere una strategia seria per il futuro di queste importanti strutture che noi come Regione abbiamo da tempo.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Guasticchi. Prego, Assessore Cecchini, per la risposta.

Fernanda CECCHINI (*Assessore alla qualità del territorio e del patrimonio agricolo, paesaggistico, ambientale dell'Umbria, cultura*).

Come il Consigliere Guasticchi sa, il centro di Torre Certalta dal primo di dicembre, insieme alle funzioni della caccia, è tornato come competenza in Regione, mentre San Vito a San Venanzo era già di propria della Regione e gestito in convenzione regolata tra Regione, ATC e Agenzia per la forestazione. La stessa convenzione, peraltro, prevede un tavolo di confronto per individuare le modalità di gestione sia di San Vito, dal momento che la convenzione in essere scade il 31 dicembre, quindi c'è da lavorare per sottoscrivere una convenzione per il futuro, e tenendo conto del fatto che sarebbero arrivate anche le funzioni della Provincia, cioè sarebbero tornate le funzioni della caccia e di conseguenza anche la gestione di Torre Certalta. Naturalmente, in questi primi giorni c'è stato il passaggio delle funzioni e anche del personale; in primo luogo abbiamo tenuto conto della messa in sicurezza del personale, parte è transitato ed è ora collocato sotto il servizio Caccia e Pesca della Regione dell'Umbria con il dirigente che era già dirigente del servizio Caccia e Pesca, altre figure che in questa fase di trattative che la Regione ha portato avanti anche con la Provincia attraverso la concertazione sono transitate non sotto la Caccia e Pesca ma ad altri servizi, credo che adesso valuteremo attraverso convenzioni o comandi di restituire quell'agibilità e logistica perché i centri possano funzionare.

Ha detto bene, Consigliere, i due centri non possono essere un qualcosa di ripetitivo o che va a far competizioni ai centri privati, semplicemente l'obbligo delle Istituzioni è quello di garantire la qualità, anche attraverso l'impegno dell'Università, della ricerca, perché ci sia la difesa della fauna autoctona e perché questa sia messa nelle condizioni che appunto durante l'attività venatoria sia già abbastanza abituata a vivere il territorio e non preda della prima volpe che capita quando determinate selvaggine che siano lepri, fagiani o starni allevate magari in condizioni diverse, una volta immesse nel territorio, durano un giorno o poco più.

Questo senza dubbio il lavoro che stiamo facendo, quindi il tavolo già c'è, è previsto da quella convenzione. Analogamente anche per i centri ittici lavoreremo per fare in modo che ci sia la continuità della produzione per garantire la qualità; naturalmente bisognerà tenere conto di garantire questa funzione, la qualità e anche la compatibilità economica e finanziaria, quindi ci vorrà un accordo più avanzato sia col gli ATC che con i territori, perché le risorse siano messe a buon frutto.



L'Azienda faunistica-venatoria di Pietralunga adesso ha riaperto, non faceva parte dell'interrogazione, credo di ricordare che ci fosse una procedura in atto di gara, di bando, per metterla nella disponibilità di chi vuole concorrere per gestirla; le procedure sono portate avanti dal servizio Patrimonio, sarà mia cura verificare se l'evidenza pubblica non ha portato alcun risultato e in che modo dare continuità, o meglio, lì forse c'è bisogno di migliorare una gestione che nel tempo era anche abbastanza florida, negli ultimi anni ha avuto delle problematiche sapendo che è una parte importante del patrimonio della Regione.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore Cecchini. Prego, Consigliere Guasticchi, per la replica.

Marco Vinicio GUASTICCHI (*Gruppo Partito Democratico*).

Mi ritengo soddisfatto e mi auguro che poi avremo modo di approfondire l'argomento nel tempo con nuovi elementi.

PRESIDENTE. Ha chiesto di intervenire il Consigliere Squarta, ma non è prassi l'intervento durante il Question Time.

Passiamo all'oggetto n. 11.

OGGETTO N. 11 – CONTRARIETA' ESPRESSA DALLA SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI DELL'UMBRIA ALL'AMPLIAMENTO DELLA DISCARICA LE CRETE, IN TERRITORIO DEL COMUNE DI ORVIETO – INFORMAZIONI DELLA G.R. CIRCA LE RICADUTE SUL PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI – INTENDIMENTI DELLA GIUNTA MEDESIMA PERCHÉ VENGANO ADOTTATE SOLUZIONI ALTERNATIVE A TALE AMPLIAMENTO – [Atto numero: 247](#)

Tipo Atto: Interrogazione

Presentata da: Consr. Nevi

PRESIDENTE. La parola per l'illustrazione al Consigliere Nevi.

Raffaele NEVI (*Presidente del Gruppo Forza Italia*).

Grazie, Presidente. Noi ci saremmo aspettati tra l'altro che su questo la Presidente Marini avesse riferito nell'immediato in Consiglio regionale, ma siccome non è stato fatto abbiamo deciso di fare un'interrogazione perché, Assessore, lei lo sa bene perché come me viene dalla esperienza della precedente legislatura, il gruppo Forza Italia, l'intera opposizione è seriamente preoccupata e non da oggi, come appunto lei sa bene, della tenuta del nostro sistema di smaltimento rifiuti. Abbiamo più volte messo al centro del dibattito anche in quest'Aula la mancata chiusura del ciclo dei rifiuti e la folle scelta, anche se magari non esplicitamente detta, di portare tutto in discarica. Abbiamo, in questi anni, riempito le discariche dell'Umbria a ritmi molto veloci, e avevamo detto già nelle ultime occasioni che bastava un granellino di sabbia



nell'ingranaggio per far saltare tutto; io ho l'impressione che il granellino, neanche tanto granellino, sia arrivato, perché ci risulta, come abbiamo letto sulla stampa e come dichiarato da lei stessa alla stampa, che la Sovrintendenza beni architettonici e paesaggistici dell'Umbria avrebbe espresso parere contrario all'ampliamento di nove metri della discarica Le Crete di Orvieto, quindi fermo restando che ne potremmo essere anche felici perché per noi il conferimento in discarica è una cosa barbarica e medioevale che va interrotta nel più breve tempo possibile, però questo getta una preoccupazione fortissima sul sistema di smaltimento rifiuti e quindi chiediamo, alla luce di questo no pesantissimo della Sovrintendenza, quali iniziative intende porre in atto la Giunta regionale per fare in modo che l'Umbria non finisca come la Campania o altre Regioni in Italia in emergenza rifiuti, e soprattutto finalmente se ci dite, ma non solo a parole anche con i fatti, quali sono le opzioni alternative rispetto alle discariche, anche perché ci sono popolazioni, e quella di Orvieto è una di queste, che sono arcistufe di vedersi rimandare la decisione di come chiudere il ciclo e quindi, di fatto, vedersi mettere il proprio territorio a disposizione di tutto il territorio regionale. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Nevi. La parola, per la risposta, all'Assessore Cecchini.

Fernanda CECCHINI (*Assessore alla qualità del territorio e del patrimonio agricolo, paesaggistico, ambientale dell'Umbria, cultura*).

Più che fare la fine della Campania, potremmo dire che invece la discarica di Orvieto nel tempo ha svolto un ruolo non solo di discarica a disposizione dell'Umbria, ma un ruolo solidaristico, se è vero che ha accolto rifiuti sia da Firenze che dalla Campania nel momento in cui il Governo nazionale ha richiesto con atti propri alla Regione una collaborazione con le Regioni che avevano delle difficoltà. Quindi è una discarica importante, è una discarica che l'aggiornamento stesso del Piano dei rifiuti che è stato approvato nel 2014 riconferma, assieme alla discarica di Borgo Giglione e di Belladanza, impianti strategici necessari al soddisfacimento dei fabbisogni dell'Umbria, sapendo che lo stesso Piano prevede la funzione delle discariche in modo residuale, così come ritengono le direttive europee volte al superamento delle discariche, e che in questi mesi, in queste settimane, la Giunta regionale sta lavorando anche attraverso incontri con gli ambiti, con i Sindaci, per fare in modo di accelerare questo processo arrivando alla costituzione di un unico ambito, mettendo a disposizione finanziamenti per ammodernare l'impiantistica necessaria al fabbisogno che c'è per la produzione anche di CDR, e quindi far sì che le discariche siano sempre più marginali. Stiamo lavorando in queste settimane, domani stesso c'è una riunione importante con i rappresentanti degli ambiti e con i Sindaci delle città più importanti, delle città che hanno la discarica, delle città che hanno ruolo sulla gestione dei rifiuti. Tra l'altro, dalla progettualità presentata dal soggetto gestore, nel momento in cui ha presentato la richiesta di ampliamento del secondo calanco della discarica delle Crete, si evince anche una situazione abbastanza positiva perché dalla lettura del Piano,



della loro progettualità, ne deriva un superamento della temuta possibilità che ci fosse stato bisogno anche che qualcuno chiedesse l'apertura del terzo calanco. Mi pare una cosa del tutto superata e questo è positivo nei confronti del territorio.

Mentre rispetto alla richiesta di ampliamento del secondo calanco e al parere negativo della Sovrintendenza gli Uffici, portando avanti il loro lavoro, hanno fatto istanza di remissione al Dipartimento per il coordinamento amministrativo della Presidenza del Consiglio dei Ministri perché riteniamo che ci siano le condizioni appunto per superare quel pronunciamento e, allo stesso tempo, sono in atto le formalità per attivare la Commissione per la valutazione ambientale, istituita ai sensi della legge 12 regionale, per entrare nel merito e valutare in che modo superare la contrarietà che le popolazioni, attraverso il voto del Consiglio comunale di Orvieto, hanno espresso.

Quindi lavoriamo sui due piani: da un lato, su quello più formale legato alla possibilità che il secondo calanco possa essere agibile e utilizzabile così come prevede il Piano dei rifiuti; invece per il resto riteniamo senza dubbio che ci sia bisogno di cambiare il passo per arrivare non al superamento, ma al ridimensionamento dell'uso delle discariche e quindi portare avanti quel processo previsto dal Piano regionale dei rifiuti vigente.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore Cecchini. Prego, Consigliere Nevi, per la replica.

Raffaele NEVI (*Presidente del Gruppo Forza Italia*).

Assessore, non mi posso ritenere soddisfatto perché le parole che lei ha detto qui le sentiamo da anni e anni, e a fronte di questa notizia che ci dà, che gli Uffici hanno fatto istanza di revisione per superare il nodo della Sovrintendenza, non ci dice se il no fosse confermato, cosa succederebbe e soprattutto quale sarebbe l'alternativa che una Regione seria dovrebbe avere assolutamente a portata di mano, invece mi pare che si continui su questo argomento a navigare a vista, la navigazione a vista può portare problemi molto, molto seri, speriamo di essere smentiti dai fatti, però la situazione dei rifiuti in Umbria mi pare che non faccia un passo in avanti rispetto a quello che ci dicevamo anche cinque, sei, sette, dieci anni fa. Quindi dalla sua risposta, se possibile, ne usciamo ancora più preoccupati e ribadiamo l'assoluta necessità di costruire un piano alternativo in tempi rapidi, perché la società stessa parla di tre o quattro mesi di tempo, oltre i quali non ci sarebbero i tempi tecnici per fare in modo che ci sia l'ampliamento e quindi di avere un sistema di smaltimento in sicurezza.

Queste tempistiche vedo che lei non le ha citate, non so se è stata una dimenticanza oppure preferite evitare di parlare di tempi così stretti, ma se questa è la situazione noi siamo invece molto preoccupati. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Nevi.

Passiamo all'oggetto n. 14.



OGGETTO N. 14 – INTENDIMENTI DELLA G.R. A PRESIDIO DEL CALENDARIO VENATORIO PER LA STAGIONE 2015/2016, CON RIFERIMENTO AD UN SUO SUPPOSTO SCOSTAMENTO DALLE PREVISIONI DI CUI ALLA DIRETTIVA 2009/147/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 30/11/2009 E DI CUI AL DOCUMENTO COSIDDETTO KEY CONCEPTS SUL PERIODO DI RIPRODUZIONE E MIGRAZIONE PRE-NUZIALE DELLE SPECIE DI UCCELLI CACCIABILI NELL'UNIONE EUROPEA –
[Atto numero: 269](#)

Tipo Atto: Interrogazione

Presentata da: Consr. Fiorini

PRESIDENTE. Per l'illustrazione la parola al Consigliere Fiorini.

Emanuele FIORINI (*Gruppo Lega Nord Umbria - Salvini - Lega Umbria*).

Grazie, Presidente. Il quadro normativo di riferimento in materia venatoria è costituito a livello di normativa comunitaria dalla direttiva del Parlamento europeo e dal Consiglio 2009/147, che attribuisce agli Stati membri il compito di provvedere a che le specie cui si applica la legislazione sulla caccia non siano cacciate durante il periodo della nidificazione e né in quello della riproduzione.

Il documento, concetti fondamentali, individua per ogni specie cacciabile e in relazione agli stati membri le date di inizio e di durata della riproduzione, ma la guida alla disciplina della caccia UE, in particolare ai punti 2, 7, e 10, consente che le date della stagione venatoria regionali siano diverse da quelle previste dal documento sui concetti fondamentali stabilito a livello nazionale, se è possibile dimostrare, ricorrendo a dati scientifici e tecnici, che nella regione interessata alla nidificazione termina prima o la migrazione di ritorno inizi più tardi; a tale proposito la letteratura scientifica italiana stabilisce che la migrazione delle tre specie, tordo bottaccio, cesena e beccaccia, avviene dopo il 31 gennaio in Umbria. La Magistratura amministrativa italiana, Tar e Consiglio di Stato, ha ritenuto legittimo l'operato delle Regioni italiane che nello stabilire i propri calendari venatori si sono avvalse della facoltà loro attribuita dalla Guida della disciplina della caccia UE.

Perciò chiedo alla Giunta regionale e all'Assessore Cecchini di avere chiarimenti rispetto alle iniziative e azioni che intende adottare in favore del calendario venatorio regionale previsto per la stagione 2015/2016. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Fiorini. Per la risposta, prego, Assessore Cecchini.

Fernanda CECCHINI (*Assessore alla qualità del territorio e del patrimonio agricolo, paesaggistico, ambientale dell'Umbria, cultura*).

Come ben saprà il Consigliere, quando a marzo o aprile abbiamo approvato il calendario venatorio, abbiamo previsto le chiusure per il tordo bottaccio, la cesena e la beccaccia al 30 di gennaio, così come avevamo fatto l'anno scorso, pur sapendo che il Ministero avrebbe eccepito, utilizzando quelle norme della direttiva europea che



l'hanno portato l'anno scorso, di fatto, a commissariare quelle Regioni che avevano queste tre specie come chiusura alla fine di gennaio. Abbiamo riproposto comunque la chiusura al 30 di gennaio perché noi l'anno scorso abbiamo impugnato quell'atto che il Governo aveva portato avanti, o meglio, sostenuto le azioni che le associazioni venatorie hanno portato avanti nei confronti del Governo con le motivazioni e le argomentazioni che ci vedono come Regione; assieme l'anno scorso eravamo sette regioni, quest'anno mi sfugge, forse siamo qualcuna di meno, non tutte le Regioni sono uguali e in ogni caso tra le altre cose l'Europa ci chiede che laddove si va non in conformità magari con tutti gli altri, l'importante è avere quei dati tecnici scientifici sicuri che dimostrano che determinati tipi di popolazioni sono abbondanti o, meglio, che determinati tipi di popolazione venatoria hanno periodi di nidificazione diversi da quelli fin qui riportati.

Tra l'altro, ad esempio, con la beccaccia ci sono stati interventi di inanellamento, sono state seguite, e le nostre beccacce se ne vanno qualcuna anche a marzo, neanche a febbraio. La conseguenza è che noi l'anno scorso abbiamo, di fronte al Ministero dell'Agricoltura e dell'Ambiente, portato questa argomentazione, che avremmo fatto, così come dice la direttiva europea, portato alla chiusura al 20 gennaio di queste tre specie, nel momento in cui altri Paesi europei che hanno stesse caratteristiche di clima e stesse caratteristiche di territorio hanno messo nei loro calendari la stessa chiusura; ci risulta che ancora oggi, non solo l'anno scorso, la Spagna e la Francia chiudono la seconda decade di febbraio, qualcuna anche oltre, addirittura la Grecia la terza decade di marzo. Al Governo avevamo chiesto che non avevamo niente in contrario a rispettare le direttive dell'Europa, laddove l'Europa pretende da tutti gli Stati membri la stessa cosa e non solo per l'Italia. Detto questo, quest'anno abbiamo riproposto il calendario venatorio con chiusura al 30 gennaio, a ottobre il Governo ci ha comunicato l'intenzione di lavorare a un documento da condividere per far sì che fosse anticipata la chiusura, si sono svolte due riunioni tecniche al Ministero presso la Conferenza Stato-Regioni, l'ultima l'11 dicembre, e nell'ultima seduta i rappresentanti delle Regioni, e quindi la Regione dell'Umbria, ha messo a disposizione del Ministero tutti quei dati scientifici, quegli atti, quei numeri in nostro possesso per far sì che il Governo magari si faccia autorizzare dalla Commissione europea un accordo diverso da quello che fin qui stava cercando di portare avanti con le Regioni, che si basi soprattutto non tanto sul fatto di prescindere dire vogliamo chiudere il 30 gennaio, ma entrando nel merito delle motivazioni per cui alcune Regioni rispetto ad altre fanno questa scelta nella consapevolezza di rispettare sia le norme ma, prima di tutto, anche le specie di cui parliamo.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore Cecchini. La parola al Consigliere Fiorini per la replica.

Emanuele FIORINI (*Gruppo Lega Nord Umbria - Salvini - Lega Umbria*).

Ringrazio l'Assessore Cecchini e mi ritengo abbastanza soddisfatto. Grazie.



PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Fiorini.
Passiamo all'oggetto n. 16.

OGGETTO N. 16 – INIZIATIVE ADOTTATE DALLA G.R. PERCHÉ VENGA ATTIVATA LA FERMATA DEI CONVOGLI FERROVIARI FRECCIABIANCA NELLA STAZIONE DI SPOLETO - INTENDIMENTI DELLA GIUNTA MEDESIMA PERCHÉ VENGANO REALIZZATI IN UMBRIA, SU LINEE ESISTENTI, SERVIZI FERROVIARI CON CONVOGLI ETR DI TRENITALIA E ITALO DI NTV (NUOVO TRASPORTO VIAGGIATORI) – [Atto numero: 293](#)

Tipo Atto: Interrogazione

Presentata da: Consr. Ricci

PRESIDENTE. La parola, per l'illustrazione, al Consigliere Ricci.

Claudio RICCI (*Presidente del Gruppo Ricci Presidente*).

Grazie, signor Presidente dell'Assemblea legislativa. Tale interrogazione afferisce in maniera armonica dal punto di vista dei concetti alla mozione n. 231, che rimane comunque nelle proposizioni dell'Assemblea legislativa; mi riferisco, signori Consiglieri regionali, al treno Frecciabianca che nella stazione di Spoleto transita, rallenta, ma non ferma. L'Assemblea legislativa aveva già sollecitato l'attivazione di tale servizio e quindi l'interrogazione è tesa, signori Consiglieri regionali, a conoscere se è stata attivata da parte della Giunta regionale dell'Umbria un'azione incisiva verso Trenitalia, affinché questo importante servizio per la città di Spoleto sul piano del trasporto pubblico locale, ma anche nelle afferenze per la valorizzazione culturale e turistica, possa determinarsi.

Più in generale, l'oggetto dell'interrogazione vuole conoscere se, per quanto attiene ai servizi cosiddetti "a mercato", la Giunta regionale intende sollecitare non solo Trenitalia per quanto attiene ai servizi Frecciabianca e Frecciargento, ma anche NTV, Nuovo trasporto viaggiatori, per quanto attiene alla possibilità che Italo possa fruire anche della rete attuale ferroviaria dell'Umbria, come gli ETR, con i convogli ferroviari Frecciabianca e Frecciargento. Noi riteniamo che la Regione Umbria debba farsi promotrice di un'azione anche per mettere insieme non solo le proprie risorse, ma anche quelle delle associazioni collegate al commercio, allo sviluppo economico e alle fondazioni, affinché in Umbria vi siano più convogli ferroviari a media velocità, cioè a 180 km/h, che possano connettere la nostra regione con il sistema più complessivo di alta velocità ferroviaria, perché questo noi riteniamo è essenziale per lo sviluppo socio-economico della nostra regione. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Ricci. Prego, Assessore Chianella.

Giuseppe CHIANELLA (*Assessore alle infrastrutture, ai trasporti, alla riqualificazione urbana e valorizzazione delle città*).



Ringrazio il Consigliere Ricci. In relazione alla sua interrogazione, in merito al primo quesito posto, l'Amministrazione regionale, la Giunta regionale si è attivata, ha chiesto quindi a Trenitalia l'ipotesi sostenuta nella mozione che il Consigliere Ricci ricordava, e leggo testualmente la risposta del dottor Soprano rispetto a questo:

“A riguardo va innanzitutto considerato che i treni Frecciabianca rientrano tra i servizi a mercato, non essendo oggetto di alcun corrispettivo pubblico, e si sostengono esclusivamente con i ricavi da traffico, pertanto la relativa programmazione si fonda su valutazioni di carattere commerciale finalizzate a garantirne la sostenibilità economica. Sulla base di tali valutazioni, nello specifico, le imprese ferroviarie individuano sia le relazioni da servire che le fermate da assegnare, legate principalmente ai volumi di traffico espressi da ciascun bacino. Dalle rilevazioni effettuate anche di recente, proprio aderendo all'analoga richiesta avanzata dalla stessa Regione, risulta che la stazione di Spoleto esprime un volume di traffico di media-lunga percorrenza limitato per ciascuno dei sei Intercity che effettuano fermate, infatti si registrano oggi mediamente meno di 14 passeggeri in salita e discesa nella cittadina umbra. Questi livelli di traffico non consentono purtroppo di prevedere la fermata dei collegamenti Frecciabianca, in ogni caso continueremo a monitorare la situazione per verificare nei prossimi mesi eventuali modificazioni dei volumi che giustificano l'adeguamento dell'offerta”.

Sul secondo quesito, invece, in generale, come intende raccordarsi con Trenitalia rispetto alla questione, in generale la Giunta regionale intende e ha già avviato interlocuzioni con Trenitalia e questo anzi, sottolineo, rappresenta un elemento prioritario citato anche nel Piano regionale dei trasporti a calendarizzato esattamente nella giornata odierna in questo Consiglio, un'azione sul versante del rinnovo del materiale rotabile per i servizi regionali veloci, che collegano l'Umbria con Roma, Firenze e Ancona. L'intervento intende scongiurare il rischio di una progressiva espulsione dei treni utilizzati dai nostri pendolari per i collegamenti verso Roma e verso Firenze, a seguito del progressivo incremento del traffico di alta velocità sulla linea direttissima Roma-Firenze, ricordo che sono circa cento coppie di treni, l'ipotesi prevista è quella di coinvolgere anche Regione Marche e Regione Toscana in una operazione complessiva di rinnovo del materiale rotabile, puntando sull'acquisizione di treni per il trasporto regionale in grado di circolare sulla rete AV con velocità appunto anche di 180 km/h. Non escludiamo, e quindi aderiamo a questa sollecitazione, la possibilità di sottoporre al Governo centrale, e lo faremo, l'operazione come forma di compensazione a favore di territori come l'Umbria che altrimenti sarebbero, nelle more della realizzazione della stazione Medioetruria, totalmente esclusi se non addirittura penalizzati dalla rete AV.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore Chianella. Prego, Consigliere Ricci, per la replica.

Claudio RICCI (*Presidente del Gruppo Ricci Presidente*).

Grazie, signor Presidente dell'Assemblea legislativa. Utilizzo il minuto che mi rimane a disposizione rispetto ai tre complessivi per ringraziare la Giunta regionale



dell'impegno che sta attivando, in particolare per connettere l'Umbria ai convogli e ai sistemi ferroviari a media velocità, cioè a 180 km/h, ricordando come sarebbero necessari per il trasporto pubblico passeggeri almeno 18 convogli ferroviari aggiuntivi, ma anche sottolineando che la risposta di Soprano non è soddisfacente perché Trenitalia, signori Consiglieri regionali, è una società con stretta valenza pubblica e quindi non può considerarsi esclusivo il servizio a mercato, ma poi tutte le analisi che risultano in letteratura parlano di "domanda potenziale"; la domanda potenziale di trasporto si trasforma in reale solo quando il servizio viene attivato, e quindi Soprano dovrebbe attivare il servizio, sperimentarlo per alcuni mesi, e solo in quel momento potrebbe, dal punto di vista analitico, esprimersi se quel servizio ha davvero i passeggeri che complessivamente si accingono a utilizzare il nuovo servizio che viene posto all'attenzione del così chiamato "mercato". Quindi mi auguro che Soprano possa rivedere tale situazione e noi ci faremo portatori di una iniziativa alla stazione di Spoleto, come centrodestra e liste civiche, perché il Frecciabianca deve fermare nella stazione di Spoleto. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Ricci.
Passiamo all'oggetto n. 18.

OGGETTO N. 18 – EMERGENZA ABITATIVA IN UMBRIA – NECESSITÀ DI SOSTEGNO SOLIDALE, CONCRETO ED URGENTE A MIGLIAIA DI FAMIGLIE IN LISTA DI ATTESA PER L'ASSEGNAZIONE DI ALLOGGI A CANONE SOCIALE – CONSEGUENTE SUPPORTO INDIRETTO AL SETTORE DELL'EDILIZIA – INTENDIMENTI DELLA G.R. AL RIGUARDO – [Atto numero: 295](#)

Tipo Atto: Interrogazione

Presentata da: Consr. Carbonari

PRESIDENTE. La parola al Consigliere Carbonari per l'illustrazione.

Maria Grazia CARBONARI (*Gruppo Movimento 5 stelle - Beppe Grillo.it*).

Grazie, Presidente. Considerato che le famiglie in Umbria in attesa di assegnazione di alloggio di edilizia residenziale pubblica sono circa cinquemila, che nel 2014 la precedente Giunta Marini ha assegnato all'ATER un finanziamento di oltre 5 milioni di euro per l'acquisto di unità immobiliari nei Comuni umbri a maggiore tensione abitativa, che circa 5 milioni, poco meno, sono stati già utilizzati per l'acquisto di 46 unità abitative da adibire a questo scopo, che anche l'ex Assessore Stefano Vinti dichiarò che per recuperare alloggi la Giunta avrebbe ulteriormente investito in manutenzione e acquisto di altre unità abitative.

Considerato inoltre che il settore dell'edilizia in Umbria ha subito una crisi fortissima in termini di numero di imprese operanti nel settore delle costruzioni, che sono diminuite di circa mille unità, tra il 2013 e il 2014, e anche in termini di compravendite effettuate c'è una forte flessione, che secondo il rapporto di giugno 2015 sull'economia



regionale dell'Umbria della Banca d'Italia il calo ha interessato in particolare delle società di persone e ditte individuali, quindi piccole realtà, e tra il 2013 e il 2014 è proseguita anche l'uscita dal mercato degli operatori specialmente quelli di piccole dimensioni.

Che il settore delle costruzioni sempre in Umbria ha subito un forte calo anche dei prestiti da parte delle banche e delle società finanziarie, che è quello che ha subito il maggiore calo in termini di occupati sempre in termini percentuali, e che in questo momento il valore e l'offerta degli immobili, di nuovi alloggi, sicuramente risente di questa flessione della domanda, per cui sarebbe possibile fare degli acquisti a prezzi contenuti e contemporaneamente dare un piccolo sostegno a queste imprese che si trovano quasi alla canna del gas, quelle che ci sono rimaste perché parecchie sono uscite dal mercato.

Tenuto conto di tutto ciò, si interroga la Giunta regionale per conoscere le iniziative che intende concretamente intraprendere di fronte a questa situazione delle migliaia di famiglie che sono in lista di attesa per l'assegnazione di questi alloggi, in particolare comunicando se la Giunta stia valutando urgente l'acquisto di ulteriori unità abitative da destinare ad alloggi di edilizia residenziale, garantendo quindi al contempo il tamponamento della grave situazione socio-abitativa, unitamente allo stimolo indiretto del settore edilizia in Umbria, con conseguenti benefici sia appunto per le famiglie che sono in attesa, sia per il settore delle piccole imprese che operano in questo mercato e degli occupati sempre di questo settore.

Nell'ipotesi auspicabile affermativa volesse appunto investire ulteriori risorse per l'acquisto di queste unità, se intende investire mediante un aumento del debito regionale, sfruttando anche dei tassi d'interesse che in questo momento sono abbastanza buoni, oppure intende chiedere un ulteriore aiuto al Governo. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Carbonari. Per la risposta la parola all'Assessore Chianella.

Giuseppe CHIANELLA (*Assessore alle infrastrutture, ai trasporti, alla riqualificazione urbana e valorizzazione delle città*).

Grazie, Consigliere Carbonari. Intanto, in relazione alle prime considerazioni dell'interrogazione, si sottolinea che per inquadrare il tema occorre mettere in evidenza che il trasferimento delle risorse ex Gescal, storicamente destinate all'edilizia residenziale pubblica, si è interrotto dai primi anni duemila con la firma di accordi di programmi inerenti alla edilizia sovvenzionata e all'edilizia agevolata. Con le risorse trasferite con tali accordi di programma è stato possibile, sulla base di quanto stabilito dalla legge regionale 23/2003, attivare due piani triennali, il 2004-2006 e il 2008-2010, per mezzo dei quali sono stati realizzati 442 alloggi da cedere a canone sociale per un impegno finanziario pari a circa 60 milioni di euro. La mancanza di ulteriori risorse non ha consentito di promuovere nuovi piani triennali; con le risorse residuali del bilancio regionale, nel corso degli ultimi due anni, sono stati attivati due interventi piuttosto significativi: il primo ha riguardato l'acquisto sul libero mercato



di alloggi ubicati nei comuni ad alta tensione abitativa da destinare all'edilizia residenziale pubblica, che ha consentito di acquisire al patrimonio dell'ATER regionale 46 alloggi, con un impegno finanziario appunto di oltre 5 milioni di euro, il secondo intervento ha riguardato la formazione di un programma di manutenzione straordinaria di alloggi pubblici che consente di recuperare 166 alloggi ad oggi non utilizzati a causa del cattivo stato di manutenzione, con un impegno finanziario di circa 3,4 milioni di euro a carico del bilancio regionale.

Infine è in corso di perfezionamento il programma di manutenzione straordinaria finanziato dallo Stato, che consentirà di recuperare 292 alloggi con un impegno finanziario complessivo di circa 6,3 milioni di euro; tali risorse saranno disponibili su più annualità. E' da mettere in evidenza che, sempre a cura dell'ATER regionale, sono stati attuati interventi per la riqualificazione sotto il profilo energetico, a valere sulle risorse POR FERS 2007-2014, asse energia. Per quanto riguarda le considerazioni che riguardano la crisi del mercato immobiliare in Umbria, nonché le criticità che hanno investito le imprese costruttrici, che conosciamo benissimo, è da mettere in evidenza che si stanno concludendo le procedure inerenti all'assegnazione di contributi per l'acquisto della prima casa; su questo versante, sempre nel corso degli ultimi due anni, sono stati emanati cinque bandi destinati a giovani coppie, famiglie costituite da una sola persona e famiglie monoparentali. Poiché è ancora in corso la liquidazione dei contributi assegnati, è possibile fornire soltanto valori stimati alla movimentazione attuata con i provvedimenti citati: si prevedono circa 232 alloggi in acquisto per circa 6,5 milioni di contributi a valere sul bilancio regionale; sono stati emanati anche cinque bandi per l'assegnazione di contributi per il sostegno all'affitto a favore di famiglie disagiate, conduttrici di alloggi in locazione a canone concordato, che hanno consentito di mitigare il disagio delle famiglie assegnatarie di contributi da una parte, e le difficoltà della proprietà che si impegna a non procedere allo sfratto, evitando quindi di incrementare la domanda di alloggi pubblici.

Poiché è ancora in corso la liquidazione dei contributi assegnati, è possibile fornire soltanto valori stimati dalla movimentazione attuata con i provvedimenti citati; si prevedono circa 90 beneficiari per circa 600.000 euro di contributi a valere sul bilancio regionale da erogare nel prossimo triennio.

In conclusione, è necessario sottolineare che con risorse assolutamente esigue la Giunta regionale ha attuato una serie di interventi diversificati rispetto alla platea dei beneficiari che ha permesso da un lato di soddisfare, sebbene non completamente, il bisogno dell'abitazione, il mercato, le imprese in difficoltà che vengono ampiamente coinvolte anche per gli interventi di manutenzione da proprietà privata.

Per quanto attiene invece ai quesiti posti alla Giunta regionale, se la stessa stia valutando l'urgente acquisto di ulteriori unità abitative, l'attuale situazione finanziaria del bilancio regionale non consente di intraprendere iniziative in merito, in quanto le risorse disponibili si esauriranno con i procedimenti in corso di completamento; soltanto a conclusione di tale attività potrà essere valutata l'entità di eventuali economie di stanziamento derivanti da revoca di contributi assegnati.



Quanto alla capacità di indebitamento ulteriore della Regione Umbria, appare evidente che non è possibile al momento fornire informazioni.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore Chianella. Prego, Consigliere Carbonari. Mi raccomando il tempo perché siamo andati tutti fuori.

Maria Grazia CARBONARI (*Gruppo Movimento 5 stelle - Beppe Grillo.it*).

Sarò velocissima. Ricordo che da poco questo Consiglio ha votato la proposta di legge sull'asestamento per investire 7,5 milioni per l'acquisto, spero che non sia così, ma forse di una cattedrale nel deserto, 7,5 milioni, lì ci siamo indebitati, mentre qua per cercare di dare una risposta a cinquemila famiglie che sono in lista di attesa, ma forse saranno anche di più sono convinta, i soldi non si trovano; mi sembra che il discorso sia un po' sempre quello, ecco vorrei ricordarvi che i soldi qualche volta si possono trovare. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Carbonari.

La parola adesso va al Consigliere Squarta.

Marco SQUARTA (*Presidente del Gruppo Fratelli d'Italia - Alleanza Nazionale*).

Siccome è la seconda volta che non viene risposto a una mia interrogazione che ritengo importante, chiedo che venga messa la prossima volta come prima Question Time, perché non è un'interrogazione qualunque come tutte le altre del resto, ma parliamo di una notizia apparsa sui giornali per la quale sembra che la Regione, tramite fondi nazionali, ma sempre la Regione, spenda 500 euro al giorno per il mantenimento nella REMS di Luigi Chiatti, mostro di Foligno che vi ricordo ha ucciso due bambini, io ho fatto un'interrogazione per capire se è vero che vengono utilizzati e spesi 500 euro al giorno per il mantenimento di questo soggetto, mi risulta che ce ne siano altre sei, per un totale di 1,5 milione di euro l'anno, è la seconda volta che non mi viene data risposta, quindi chiedo che venga messa al primo posto del Question Time nella prossima seduta, perché altrimenti continuerò ogni volta a proporla.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Squarta. Mi permetto soltanto di dirle che conosce i motivi per i quali l'Assessore Barberini non è riuscito a raggiungerci in tempo; sarà sicuramente nostra cura mettere la sua interrogazione al primo punto per quanto riguarda l'ordine del giorno della prossima seduta di Question Time.

Il Consigliere Liberati mi ha chiesto la parola, dopodiché concludiamo questa sessione.

Andrea LIBERATI (*Presidente del Gruppo Movimento 5 stelle - Beppe Grillo.it*).

Sarò veloce, soltanto per chiedere che i cittadini di Nocera Umbra vengano ascoltati quanto prima da questo Consiglio, considerando che ogni anno si ripete questa buffonata, da diciotto anni, per la quale delle persone lavoratrici, lavoratori, precari eccetera, devono sottoporsi a questa elemosina, a questo trattamento da parte del



Consiglio regionale e della Giunta, perché si arriva sempre alla fine. Quindi chiedo ufficialmente che vengano ascoltati, così com'è stato fatto per altri. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Liberati. Mi dispiace ma non si può applaudire, non è per togliere spazio al Consigliere. Sanno benissimo i lavoratori di Valtopina e di Nocera che c'è stato già un incontro al quale non hanno partecipato in forma assembleare, ma i loro rappresentanti con esponente della Giunta, sanno anche come stanno procedendo le cose, in questo momento è in Aula l'Assessore Bartolini che era disponibile a dare delle informazioni.

A questo punto sospendo la sessione di Question Time per poi riprendere la sessione ordinaria e valuteremo come procedere con i presenti, ai quali diremo quali sono le possibilità di interloquire, anche con una rappresentanza della Giunta ed eventualmente alcuni Consiglieri. Grazie.

Prego, Consigliere Ricci.

Claudio RICCI (*Presidente del Gruppo Ricci Presidente*).

Grazie, signor Presidente dell'Assemblea legislativa. Volevo ringraziare il Consigliere Andrea Liberati e comunicare ai signori Consiglieri regionali che il gruppo di centrodestra Lista Civica ha presentato una mozione sul tema citato dal Consigliere Andrea Liberati che potrebbe essere oggetto di una prossima deliberazione in Assemblea legislativa, proprio tesa a trovare una soluzione per queste persone che, anche per esperienza mia pregressa amministrativa, hanno svolto nel quadro degli interventi post sisma 1997 e successivi un ottimo lavoro amministrativo istituzionale, che credo abbia anche qualificato gli interventi umbri che sono stati di gente qualità dal punto di vista del restauro architettonico e statico, ma anche credo eseguiti con una incisiva velocità che ha determinato un modello Umbria nella ricostruzione. Queste sono risorse importanti per le nostre pubbliche Amministrazioni e credo che tale tema debba essere oggetto di una deliberazione mi auguro, e ne sono certo, unitaria della stessa Assemblea legislativa. Grazie.

PRESIDENTE. Ripeto che l'incontro con una rappresentanza dei lavoratori e i sindacati è stato già fatto, lo abbiamo fatto una ventina di giorni fa. E' qui presente l'Assessore Bartolini con il quale potete tranquillamente parlare, che sta predisponendo, vi aspetta nella saletta così possiamo procedere a questa forma di incontro.

Intanto chiudiamo la sessione di Question Time, tra un quarto d'ora ci rivediamo qui in Aula. Grazie.

La seduta è sospesa alle ore 11.35 e riprende alle ore 12.15.

- Presidenza del Presidente Porzi -
Consigliere Segretario Mancini



PRESIDENTE. Dichiaro aperta la sessione ordinaria.
Procediamo con l'oggetto n. 1.

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

PRESIDENTE. Do notizia dell'avvenuto deposito presso la Segreteria dell'Assemblea legislativa, a norma dell'articolo 57, comma 2, del Regolamento interno, del processo verbale relativo alla seduta del 1° dicembre 2015.
Non essendoci osservazioni, detto verbale si intendono approvati ai sensi dell'articolo 48, comma 3, del medesimo Regolamento.

Procediamo adesso con le mozioni, avevamo concordato di iniziare dall'oggetto n. 3.
Chiede la parola il Consigliere Leonelli.

Giacomo Leonello LEONELLI (*Presidente del Gruppo Partito Democratico*).
Presidente, scusi, ha aperto la discussione sulla mozione, sbaglio?

PRESIDENTE. Scusate, dimenticavo una comunicazione.

OGGETTO N. 2 – COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE DELL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della III Commissione consiliare permanente ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno dell'[atto n. 297/bis](#) - Piano regionale dell'offerta formativa e della programmazione della rete scolastica in Umbria - anno scolastico 2016/2017 – Determinazioni.
Per discutere e deliberare su atti che non siano iscritti all'ordine del giorno è necessaria una decisione dell'Assemblea a maggioranza dei due terzi dei presenti.
L'atto verrà trattato dopo i primi due che avevamo rinviato la scorsa volta.
Procediamo, quindi, con la votazione.
Dichiaro aperta la votazione.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva all'unanimità.

PRESIDENTE. L'atto è iscritto all'ordine del giorno.
La Giunta regionale ha chiesto di trattare questo punto al terzo punto dell'ordine del giorno.
Votiamo l'inserimento dell'atto al terzo punto all'ordine del giorno. Dichiaro aperta la votazione.

Il Consiglio vota.



Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Abbiamo inserito al terzo punto dell'ordine del giorno l'atto n. 297/bis.

Torniamo all'oggetto n. 3.

OGGETTO N. 3 – ADOZIONE DI INIZIATIVE DA PARTE DELLA G.R. PER RISOLVERE IL PROBLEMA DELL'INQUINAMENTO DEI FIUMI MARROGGIA, CLITUNNO, TIMIA E TEVERONE – Atto numero: 186

Tipo Atto: Mozione

Presentata da: Consr. Rometti e Biancarelli

PRESIDENTE. Questo atto era stato illustrato e discusso nella seduta del 01/12/2015, ci eravamo lasciati con la necessità di un chiarimento che ci viene offerto dal Consigliere Giacomo Leonelli. Prego, Consigliere.

Giacomo Leonello LEONELLI (*Presidente del Gruppo Partito Democratico*).

Adesso non vorrei prendermi troppe responsabilità di dare il chiarimento tecnico! Una battuta. Semplicemente, la volta scorsa noi abbiamo esaurito questa discussione, una mozione proposta dai Consiglieri Rometti e Biancarelli, io proposi un emendamento integrativo abbastanza corposo nel dispositivo che fu accettato dai colleghi Rometti e Biancarelli, ci interrompemmo perché dovevamo valutare, a seguito della problematica posta anche dal Consigliere del Movimento 5 Stelle, se i fiumi Marroggia, Timia e Teverone fossero già stati oggetto di procedura di declassamento, perché noi nell'ordine del giorno chiedevamo appunto di evitare il declassamento. Ci dicono dagli Uffici che non è intervenuta alcuna procedura in tal senso, quindi manteniamo la mozione com'è, senza modificarla.

PRESIDENTE. Procediamo, quindi, con la votazione perché la discussione è esaurita, come avevamo concordato.

Dichiaro aperta la votazione.

Prego, mi scusi.

Giacomo Leonello LEONELLI (*Presidente del Gruppo Partito Democratico*).

Presidente, avevamo sottoscritto tutti quell'emendamento, l'emendamento integrativo che avevo proposto.

PRESIDENTE. La votazione che propongo è dell'atto emendato così come il Consigliere Leonelli lo ha esposto e come avete potuto apprendere dalla copia dell'emendamento che vi è stata distribuita.

Silvano ROMETTI (*Presidente del Gruppo Socialisti Riformisti - Territori per l'Umbria*).

E noi accettiamo.



PRESIDENTE. Dichiaro aperta la votazione.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Come concordato la scorsa seduta, ci eravamo impegnati a discutere subito l'oggetto n. 4.

OGGETTO N. 4 – IMPEGNO DELL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA ALL'INSERIMENTO NELLO STATUTO REGIONALE DEI RIFERIMENTI A SAN FRANCESCO D'ASSISI PATRONO D'ITALIA E SAN BENEDETTO DA NORCIA PATRONO D'EUROPA – [Atto numero: 185](#)

Tipo Atto: Mozione

Presentata da: Consr. Ricci

PRESIDENTE. La mozione viene presentata dal Consigliere Ricci, al quale do la parola. Prego, Consigliere.

Claudio RICCI (*Presidente del Gruppo Ricci Presidente*).

Grazie, signor Presidente dell'Assemblea legislativa. Mi corre l'obbligo di ringraziare particolarmente il Presidente dell'Assemblea legislativa che ha voluto cogliere la sensibilità espressa da diversi Consiglieri regionali sul tema e quindi faccio un plauso ampio al Presidente dell'Assemblea legislativa per la cortesia anche istituzionale che ha voluto utilizzare.

Signori Consigli regionali, nell'anno 2005, anche in una specifica convenzione approvata dall'Unesco in tema di diversità culturali, anzi, la dizione era esattamente in tema di "valorizzazione delle diversità culturali", si metteva in evidenza come il rafforzamento delle singole identità era un elemento importante; il dialogo non passa per la diluizione delle stesse identità, il dialogo passa proprio per il rafforzamento della specifica identità. Certo, a seguito di tale rafforzamento poi ci deve essere il cammino insieme di esperienza fra identità che determina il vero senso del dialogo, ma anche il vero senso della creatività e sinanche dello sviluppo di opportunità economiche da tale cammino insieme di identità differenti.

A questo preambolo aggiungo il fatto che gran parte dell'arte europea – e mi riferisco alla nascita dell'arte pittorica in Umbria e al suo senso della prospettiva, mi riferisco alla nascita e alla realizzazione di chiese, di basiliche, di cattedrali, mi riferisco al quadro della rete dei cammini europei, mi riferisco sinanche alle grandi biblioteche – hanno rappresentato punti di riferimento della nostra identità e si sono ispirati, tali oggetti fisici, pittorici, architettonici e anche legati all'economia della nostra Europa, perché i cammini non erano solo itinerari di pellegrinaggio spirituali ma erano anche cammini economici, a grandi iconografie di Santi e in particolare a San Francesco d'Assisi, Patrono d'Italia, e a San Benedetto da Norcia, Patrono d'Europa. Anche



volendone dare una prospettiva meramente istituzionale e laica, e d'altronde in Assemblea legislativa non potrebbe essere diversamente, l'arte, le cattedrali, i cammini, la nostra cultura si pone per gran parte riferita a questi valori e in particolare ai valori del francescanesimo e ai valori del movimento benedettino.

Non a caso alcune parole come il senso della dignità, il senso della comunità, il senso della itineranza, ma anche il valore della sapienza legata ad aver coniugato lo studio con il lavoro in quei complessi benedettini che furono i primi grandi centri di ricerca ed elaborazione intellettuale della nostra Europa, pongono su tali elementi un punto di riferimento che non è confessionale ma è strettamente culturale legato alla nostra identità. Peraltro, terzo elemento di riferimento, questo è anche un valore economico, possiamo anche mettere fra virgolette tale parola, ma di questo si tratta, è un valore anche di promozione culturale della nostra regione, e ricordo anche, facendo un plauso alla Regione Umbria, come una mirabile iniziativa proposta per Expo Milano 2015 poneva la sua attenzione proprio sui valori culturali di Benedetto e di Francesco. Ma del valore economico noi ne abbiamo avuto prova nel quadro degli eventi sismici del 1997 e due anni successivi, quando alcune nostre grandi chiese e basiliche furono chiuse; il 50 per cento del turismo in Umbria si andò a declinare, cioè vedemmo diminuire del 50 per cento il turismo in Umbria con la chiusura di quelle che sono state in quel momento quelle basiliche che poi vennero ricostruite, credo anche con atti legislativi della stessa Regione e dei Sindaci coinvolti, che ancora oggi pongono la Regione Umbria come modello sinanche della ricostruzione post-sisma.

E vorrei concludere questo terzo elemento anche ricordando che il turismo dei pellegrinaggi, il turismo culturale, rappresenta non solo un elemento economico significativo, ma rappresenta anche – per citazione dell'Organizzazione mondiale del turismo – un "passaporto di pace"; taluni si spingono anche oltre, la fruizione dei beni culturali, la fruizione dei servizi turistici è un diritto umano perché chi può fare questo assume una maggiore sensibilità e ha anche prospettive principali per se stesso e per gli altri più ampie.

La mozione intende cogliere queste e altre sensibilità, intende però coglierle, signori Consiglieri regionali, in maniera strettamente culturale e in maniera strettamente istituzionale, anche perché, ovviamente, afferisce alla propria sensibilità personale il quadro invece più tipicamente religioso e non potrebbe essere questo certamente un luogo per declinare tali considerazioni.

Credo anche che i tempi siano maturi rispetto a una già proposizione che avvenne all'epoca in cui fu determinato il nuovo Statuto della Regione Umbria, dove si discusse anche su questo tema, e poi lo stesso tema non venne declinato nella sua forma conclusiva, sono passati numerosi anni e credo che questo sia anche il tempo adeguato, giusto, per cogliere tale ulteriore sensibilità.

La proposta che auspico possa raccogliere le adesioni di tutto il quadro dell'Assemblea legislativa è quella di inserire appunto San Francesco d'Assisi, Patrono d'Italia, e San Benedetto da Norcia, Patrono d'Europa, nel quadro dello Statuto della Regione Umbria. In questa sede l'Assemblea legislativa deve deliberare di attivare le procedure, non può essere questa la sede legislativa opportuna per



determinare oggi la modifica, ma oggi l'Assemblea legislativa deve prendere un impegno per attivare, nei modi e nelle forme che poi saranno decise, le procedure come da previsione del Regolamento della stessa Assemblea legislativa e, in particolare, da previsione dello Statuto per inserire appunto questi due Santi importanti dell'Umbria tra i valori dell'identità e della cultura della nostra regione.

La mozione propone anche che all'articolo 2.1 dello Statuto della Regione Umbria, quell'articolo 2.1 si compone di varie declinazioni, nell'ultima declinazione – che adesso vado a leggere – attualmente lo Statuto recita: il patrimonio spirituale è fondato sulla storia civile e religiosa dell'Umbria, andrebbe aggiunto “legata a San Francesco d'Assisi, Patrono d'Italia, e San Benedetto da Norcia, Patrono d'Europa”, unitamente ai Santi dell'Umbria guardandoli, ripeto, dall'esclusiva prospettiva culturale inerente non solo l'identità della nostra regione, ma finanche i valori portanti dell'identità europea. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Ricci.

Ha chiesto di intervenire il Consigliere Brega; ne ha facoltà.

Eros BREGA (*Gruppo Partito Democratico*).

Grazie, Presidente. Volevo intervenire su questa mozione presentata dal Consigliere Ricci, credo che non serva a me ricordare perché il Consigliere Ricci, con una grande esperienza sul piano amministrativo, sa bene che dovremmo tutti lavorare perché le Istituzioni possano mantenere la loro laicità ed essere sempre più garanti di tutti i cittadini, senza strumentalizzare appartenenze di nessun tipo. Ma fatta questa premessa, tengo a ricordare che le Istituzioni devono rimanere sempre di più laiche ed essere rappresentative dei cittadini e dei loro rappresentanti, credo che l'ispirazione di questa mozione, per quanto mi riguarda, raccolga lo spirito del presentatore, così credo, che sia quella di ricordare la storia dell'Umbria, come quella di Capitini e dunque oggi di San Francesco e San Benedetto e magari di fare una riflessione rimettendo questo atto alla Commissione preposta, che appunto è la Prima Commissione oggi, che poi diventerà, laddove dovesse decidere questa Assemblea di fare una Commissione per la rivisitazione dello Statuto, credo che possa essere nello spirito raccolta questa sorta di idea, questa volontà di richiamo di valori e di storia che, per quello che mi riguarda, mi trova favorevole, considerando che lo Statuto della nostra Regione sicuramente può essere migliorato, ma ricordo che sull'articolo, cui tra l'altro fa riferimento il Consigliere Ricci, già fa riferimento il patrimonio spirituale fondato sulla storia civile e religiosa dell'Umbria; dunque io credo che già nello Statuto siano richiamati quei valori e quelle idee, in qualche maniera a quella storia a cui il Consigliere Ricci oggi fa riferimento, credo che questa Regione in questi anni abbia voluto tenere insieme tutto, e né andare da una parte o dall'altra, ma ribadisco la laicità delle Istituzioni è la cosa principale che deve stare a cuore a ogni amministratore, sia di Enti locali ma anche a legislatori e dunque anche a questa Assemblea, ma nonostante questo se l'intento del Consigliere Ricci è di rivisitare e rafforzare ricordando la storia con dei valori senza essere troppo profondo come lui



presenta questo emendamento, da parte mia c'è la volontà e ci sarà anche la disponibilità nel sostenere di rimandare questo atto in Commissione preposta che è la Prima, e addirittura sono anche disponibile per quello che mi riguarda a essere propositore della ricostruzione magari della Commissione speciale per lo Statuto, perché potrebbe essere utile lì riaprire magari un dibattito per rivedere non solo questa parte dello Statuto ma anche rivederla su altri aspetti, considerando che in questa Assemblea, come ricordato più volte, siamo passati da trenta a venti Consiglieri e sia il Regolamento che lo Statuto è rimasto legato a come eravamo organizzati con i trenta Consiglieri. E dunque in una rivisitazione generale sia dello Statuto che del Regolamento, prendendo spunto anche da questo, ritengo di dichiararmi favorevole a una proposta globale di rivisitazione dello Statuto e dunque accogliere anche questo emendamento all'interno di una discussione più generale e che magari possa iniziare oggi all'interno della Prima Commissione, per poi prendere spazio all'interno di una eventuale Commissione speciale. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Brega.

La parola al Consigliere Liberati.

Andrea LIBERATI (*Presidente del Gruppo Movimento 5 stelle - Beppe Grillo.it*).

San Francesco e San Benedetto: noi siamo favorevoli lo abbiamo già detto. Valori universali, laici, non confessionali, se consideriamo cosa ispira questa Regione.

San Benedetto è ricordato per *l'ora et labora*, e quindi così come San Francesco sul tema della sobrietà, della povertà, parliamoci chiaro, questa storia va avanti da almeno dieci anni, non possono essere accolti da questa Assemblea, perché questa Assemblea non si rifà a quei valori dell'*ora et labora*, ma soprattutto del lavorare, e questo vale anche con riferimento alla *paupertas*, la povertà; la povertà non esiste.

Prima abbiamo visto persone piangere nell'aula accanto, però questo sembra non toccarci; sono ventisette persone, non sono molte, non facciamo abbastanza, sono i precari del terremoto, allora questa Assemblea credo che farebbe cosa seria se cominciasse a mendarsi dalla ideologia e a tornare ai valori. San Francesco amava il Creato, ma questa Assemblea ama il Creato? O meglio, ci sono certamente alcuni tra di noi che amano la natura, però accade che abbiamo una regione con territori letteralmente devastati; allora il richiamo di San Francesco e San Benedetto è necessario, cruciale, però quanto mai lontano da un inveramento, da un incarnare certi valori, non può essere formale, né io accetterei che si vada in Commissione per l'ennesima volta. Io penso che una discussione libera, franca, sui valori che animano questa Assemblea, questi Consiglieri, questi Assessori, questa Presidenza sia quanto mai opportuna e ce ne dà l'occasione, cinque anni fa la componente cattolica del PD, con Brega, Smacchi, Guasticchi, oggi Claudio Ricci. A me pare che questa sia veramente una delle sedute più significative, perché parliamo di ciò che motiva il nostro essere qua.

Valori universali, abbiamo detto. Quale sobrietà? Quale lavorare? Francesco e Benedetto non possiamo inserirli in uno Statuto perché non li sentiamo questi valori,



perché non li inveriamo, perché ci riuniamo poco, perché ci vediamo poco, ci ascoltiamo niente; io quindi come Movimento 5 Stelle certamente ci sto, ci sto da subito. Ricorderei anche, visto che si parla di Santi, che il patrono d'Italia e il patrono d'Europa, Francesco e Benedetto, poi ci sono altri patroni senza discriminare, c'è Valentino patrono dell'amore mondiale, ci sono le Sante, le donne Sante, San Francesco senza Santa Chiara? San Benedetto senza Santa Scolastica, che era la sorella gemella?

Quindi io vi invito riflettere, con serietà, sui valori che stanno dietro a questi Santi, perché non sono i vostri valori, forse non sono i valori di tutti noi, ma questi valori, se è vero che ci sono dentro voi, dovrebbero indurci quanto prima a dare soluzioni concrete, cogenti, a problemi che abbiamo ascoltato poco fa, ma che si accumulano a tanti altri che restano sul tavolo, o finiscono sotto il tappeto. Quindi io vi ringrazio di avermi ascoltato e spero che questa discussione non sia stata vana, in merito al fatto che si può agire sin d'ora su questo delicato tema, che va avanti da decenni forse, e che vede una spaccatura abbastanza ideologica e vieta tra componenti dei vecchi partiti che sinceramente hanno fatto il tempo che trovano.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Liberati.
Consigliere Smacchi, a lei la parola.

Andrea SMACCHI (*Gruppo Partito Democratico*).

Grazie, Presidente. Parlare dopo Liberati è sempre difficile, perché sembra che i valori ce li ha solo lui; vi dico la verità, mi dispiace di aver preso la parola subito dopo perché io penso che, sia a livello di educazione sia a livello di principi, ognuno di noi non debba prendere lezioni da nessuno, però abbiamo questa croce, dato che parliamo di spiritualità, portiamola, e portiamola con noi per cinque anni, spero anche che ci siano dei cambiamenti dal punto di vista delle dinamiche anche di intervento. Perché non vorrei che qualcuno abbia croci più pesanti di altre, che, sa, un giorno si possono anche scoprire le croci, ha capito?

Detto questo, Presidente, guardi, io credo che la mozione che ha presentato il Consigliere Ricci sia una mozione sicuramente importante, un tema che abbiamo preso in considerazione più volte, come giustamente qualcuno diceva, sia in sede di Commissione sia in sede di Consiglio. Vorrei però sottolineare, fermo restando la piena disponibilità da parte della Commissione competente ad affrontare la materia, come formalmente credo sia opportuno fare, che potrebbe rappresentare un caso abbastanza sintomatico se attraverso una mozione noi chiediamo una modifica legislativa, o comunque impegniamo l'Assemblea ad arrivare a una modifica legislativa, perché le modifiche legislative si fanno con proposte di legge o disegni di legge, non con mozioni. Quindi da questo punto di vista, fermo restando la piena disponibilità, anche se ricordo a tutti che quanto abbiamo oggi nello Statuto è frutto di una mediazione e di una sintesi importante, perché quando diciamo all'articolo 2 ultimo paragrafo, nell'articolo identità e valori, che "la Regione assume come valori fondamentali della propria identità da trasmettere alle future generazioni il



patrimonio spirituale fondato sulla storia civile e religiosa dell'Umbria", io penso che diamo già un messaggio importante che può essere magari specificato, ma credo che sia un messaggio importante e omnicomprensivo. Però vorrei sottolineare – e su questo le chiedo un intervento anche come Ufficio legislativo, Presidente – questa possibilità oggi avanzata dal Consigliere Ricci con la sua mozione, che potrebbe aprire dei casi anche per il futuro, di arrivare a delle modifiche legislative attraverso la mozione, perché questo, a mio modo di vedere, non si può fare. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Smacchi.
La parola adesso al Vice Presidente Mancini.

Valerio MANCINI (*Presidente del Gruppo Lega Nord Umbria - Salvini - Lega Umbria*).

Grazie, Presidente. Parlare dopo il Consigliere Smacchi, contrariamente al Consigliere Liberati, è facile! Molto facile, gli rispondo con un proverbio: "Scherza con i fanti ma non scherzare con i Santi", eravamo piccoli e i nostri nonni, caro Consigliere Smacchi, cara Presidente, ci raccontavano questo bellissimo proverbio quando noi, in maniera impropria, andavamo contro quelle che erano le autorità.

Il dovere dei Consiglieri regionali è quello un po' di guardarsi intorno, di quello che arriva dal mondo esterno, non solo da quest'Aula, ma anche ovviamente da Roma. Come si possono ignorare gli ultimi due Papa, Benedetto XVI e l'attuale Papa Francesco, la santità non è una cosa a caso, questi segnali noi bisogna prenderli, bisogna recepirli, anche in un documento che qualcuno ancora ostinatamente non si sa per quale ragione, penso anche arcaica, considera la componente religiosa come qualcosa di marginale che non sia di questa comunità, non sia degli umbri. E' un errore, secondo me, perché il livello di civiltà che questa Regione ha raggiunto è fondato sui valori cristiani della sua popolazione.

Il Consigliere Ricci è stato Sindaco per anni in maniera eccelsa di una città che ha rappresentato e rappresenta questi valori nel mondo. Questo documento non dice: domani andiamo subito a scrivere, dice di prendere atto di quello che chiede il Consigliere Ricci.

(Intervento fuori microfono del Consigliere Smacchi)

Sì, impegna, come vi siete impegnati nell'ultimo Consiglio, Consigliere Smacchi, che avete rimandato, perché io ho capito che metà dei Consiglieri di quest'Aula vuole perdere tempo. Qui ha ragione il Consigliere Liberati, *ora et labora* il meno possibile, perché l'ultima volta eravamo qui in quest'Aula e si è deciso di interrompere con l'impegno di trattarlo, si poteva dire qualcosa quel giorno in quel Consiglio e invece non si è detto; è la cosiddetta "melina", nel calcio funziona, con questa opposizione, Consigliere Smacchi, no.

(Intervento fuori microfono)



Finisco, io non l'ho interrotta, scusi, ogni volta che parlo c'è qualcuno che mi interrompe; o parlo male o parlo bene, io penso di dire cose giuste.

Se ne parla anche dal punto di vista economico, cioè io penso che sia anche una forma di analisi, quella che ha fatto il Consigliere Ricci, di dire che la santità a questa regione porta anche bene, cioè porta anche sostanza, porta anche reddito quindi ben vengano tutte le valutazioni che spettano al Consigliere Ricci che ha firmato questo atto, però disconnettere tutto quello che gravita intorno al mondo della spiritualità, che in questa regione è pervasa in ogni angolo e in ogni chiesa, mi sembrerebbe non solo un errore politico, ma anche un negare la realtà. Io posso dire che si è visto adesso con le banche di come vengono rispettate le leggi, la Costituzione, ma mi limito, andiamo fuori, andiamo oltre oceano, Stati Uniti d'America, il valore del loro Dio cristiano dove lo mettono? Sulla moneta: in Dio noi crediamo. Noi vogliamo dire che in Umbria crediamo nel valore dei Santi, che hanno contribuito a creare belli con le loro opere d'arte i nostri borghi, a insegnarci un certo modo civile di vivere, e questo è un modo auspicato in tante altre parti del mondo, forse ce ne scordiamo noi che lo viviamo. Quindi su questi presupposti invito ovviamente i Consiglieri colleghi a fare una riflessione seria, apolitica, rimanendo proprio sulla bellezza dell'opera che questi due Santi hanno tramandato alla nostra comunità. Grazie, Presidente.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Mancini. La parola adesso al Consigliere Chiacchieroni.

Gianfranco CHIACCHIERONI (*Gruppo Partito Democratico*).

Io di solito non mi appassiono a questa discussione perché ho sempre trovato questa dizione dello Statuto un giusto equilibrio rispondente alla storia della nostra regione. Non si tratta di laicità, si tratta di un rispetto rigoroso di una storia fatta sotto il profilo scientifico e con il rigore che merita l'identità e la storia di una comunità.

Noi parliamo naturalmente dei segni profondi, basta percorrere la Valnerina e si vede quanto Benedetto abbia lasciato traccia di sé in tutti gli angoli, in tutte le piccole chiese, anche fra le meno conosciute dell'Appennino profondo (chiamiamolo così), nella sperduta San Marco, in tante altre località si trova la presenza di San Benedetto, e ciò che Giotto ha descritto della vicenda in parte naturalmente riscontrabile, in parte spirituale, in parte mitologica di Francesco è un lascito per l'umanità. Però ritengo che nello Statuto ci sia un equilibrio che sia qualcosa in più, sia rispettoso della storia l'equilibrio trovato nello Statuto, perché guardate che dopo Francesco e Benedetto contro Perugia la Chiesa ha operato 350 anni di storia drammatica che si è superata solo con il Risorgimento, che non trovano traccia le lotte risorgimentali nella nostra discussione, in quanto etica e morale non hanno da ricevere insegnamenti da nessuno per la storia e per il contributo dato all'istituzione di un concetto di Stato che in questo territorio, in questo luogo si è successivamente mutuato, quello Stato e quel concetto di Stato che era mutuato sicuramente dai principi della Rivoluzione francese. Se vogliamo discutere in maniera rigorosa e seria, ridiscutiamola tutta la nostra vicenda e troveremo che l'equilibrio trovato nello Statuto è rigoroso e non è un



contrappeso tra laici, cattolici, ecumenici e quant'altro. Perché l'immagine bellissima di Francesco che tiene su la Chiesa nel tempo in cui Papa era Innocenzo III nella città di Arezzo, che è nella Basilica Superiore di Assisi, le gerarchie di quella chiesa hanno compiuto ciò che ha compiuto Paolo Farnese, allora Papa, nei confronti della città di Perugia; è la stessa Chiesa che Francesco ha salvato e che è riproposta in maniera plastica in quell'immagine. E allora se vogliamo ripercorrere la storia dello Statuto non deve essere l'esaltazione pubblicitaria e propagandistica di una parte del territorio, deve essere un minimo rigoroso di quella che è stata la nostra storia.

Se ci apprestiamo a rileggerlo, non so in Commissione, è bene che la gente sappia di che cosa stiamo discutendo, allora se appunto lo vogliamo ridiscutere, ne discutiamo alla luce del sole, ne discutiamo facendo un approfondimento con l'ausilio dei suggerimenti e della disciplina storica, che è una disciplina la ricerca storica, non è qualcosa di cui noi possiamo sbarazzarci e così via, e io sono disponibile a parlarne, ad affrontare tutto ciò che c'è da affrontare, facendolo con spirito di servizio per la nostra comunità.

Però l'Umbria ha una storia, ha una grande storia, e di questo non ci sono innamoramenti oppure momenti della cronaca che possono sostituirla, e se ne vogliamo tenere conto poi metteremo i nomi, ognuno mette i suoi, senza sminuire i valori di Francesco e Benedetto. Ho fatto alcuni esempi, potrei parlare un giorno intero della presenza di Benedetto nei vari territori e dei lasciti di Francesco, anche riscoperti da poco, come quello della Scarzuola, della prima immagine della provincia di Terni, che si trova in un luogo abbastanza sperduto, e del messaggio che esso contiene. Quindi se la vogliamo fare approfondiamola, fatta così penso che non porti nulla a nessuno, che sia uno spot pubblicitario, c'è bisogno anche di questo, però non facciamo un servizio alla nostra comunità. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Chiacchieroni.

La parola adesso al Consigliere Rometti.

Silvano ROMETTI (*Presidente del Gruppo Socialisti Riformisti - Territori per l'Umbria*).

Io penso che le affermazioni che ha fatto Sgarbi qualche giorno fa, quando ha detto che il patrimonio storico culturale del nostro Paese è dovuto in gran parte alla religione e alla chiesa, in Umbria hanno un significato particolare, perché in Umbria sicuramente questa affermazione vale anche di più e perché lo vediamo attraverso quelle che sono le bellezze della nostra regione, il grande patrimonio che ha una matrice religiosa, spirituale; l'Umbria è una terra che ha i caratteri mistici, che si ricollegano appunto alla religiosità che fa parte della nostra identità e della nostra storia. Quindi anch'io credo che non si tratti di affrontare questo argomento pensando di non riconoscere queste radici che sono così forti nella nostra regione, però io credo che quando si mette mano allo Statuto della nostra Regione, che ha avuto una discussione ampia, che ha tenuto conto di sensibilità, che ha tenuto conto di una serie di elementi storici, di attualità, senza rinverdire contrapposizioni fra laici, cattolici, che secondo me sono fuori luogo, però in quella discussione io penso che il punto di



caduta che poi nello Statuto è stato trovato con la dizione che è scritta, che dà grandissima dignità e piena dignità alle cose che ho detto fino adesso, io non vedo l'esigenza di aggiungere molto altro a quello. Io non credo che negli Statuti delle altre venti regioni italiane siano indicati Santi o i nomi di coloro che hanno costruito in quella terra magari la dimensione che poi si è determinata attraverso gli eventi storici. Quindi io sinceramente ho delle riserve di mettere mano allo Statuto, soprattutto anche da un punto di vista della procedura forse dobbiamo anche riflettere su quanto diceva il Consigliere Smacchi, cioè se vogliamo cambiare lo Statuto si fa con una proposta di legge e lo cambiamo, e comunque non lo riterrei un percorso auspicabile. Io credo, come ho detto ieri mattina nella Conferenza dei Capigruppo, che noi abbiamo uno Statuto che dovrà tener conto probabilmente anche di aggiustamenti di questo tipo, e non li nego, che dovrà tener conto di un dibattito aperto rispetto al ruolo che avranno le Regioni prossimamente a seguito della riforma costituzionale del Titolo V che è all'attenzione del Parlamento, che deve tenere conto di un Consiglio regionale che è cambiato nei numeri, e quindi è cambiato ed è a caduta, quindi ha determinato una serie di cambiamenti importanti anche nelle nostre regole, con le quali dobbiamo organizzare la vita interna dell'Assemblea legislativa, quindi io penso che eventualmente, se noi vogliamo affrontare un argomento di questo genere, lo si debba fare con un approccio che non è quello di un emendamento specifico che tocca un tema, che peraltro entra in una discussione che sicuramente è stata fatta nel momento in cui è stato predisposto lo Statuto, magari andando a togliere quell'equilibrio che secondo me, invece, in questo momento esiste. Quindi, da questo punto di vista, esprimo le mie riserve su questa iniziativa e su questa proposta che oggi è all'attenzione del Consiglio.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Rometti.
La parola al Consigliere Biancarelli.

Giuseppe BIANCARELLI (*Presidente del Gruppo Umbria più uguale*).

Grazie, Presidente, Presidente della Giunta regionale, Assessori, colleghi. Sicuramente, come ho avuto modo di dire nella seduta precedente, dove l'argomento fu trattato, è un argomento di altissimo valore e anche di grandissima delicatezza, e riconosco al Consigliere Ricci di avere promosso una discussione su un argomento fondamentale, su quelli che sono i valori fondamentali ispiratori della nostra comunità e non solo di essa ma universali.

Il *pax et bonum* e l'*ora et labora* sono valori che non sono solo dell'Umbria, non sono solo di questa terra, sono valori del mondo. Due Papi, gli ultimi due Papi, significativamente ispirano, traggono origine nel loro nome assunto dal Sommo Pontefice della Chiesa romana, dai due Santi che questa terra ha generato. L'argomento, tuttavia, è un argomento di grandissima delicatezza, un argomento che rischia, se non affrontato nel modo giusto, di aprire delle ferite. Io credo bene che la discussione nella Commissione, e mi auguro, auspico, lavorerò perché ci sia, lo dico da diverse volte, una Commissione Statuto all'altezza, che sia in grado di affrontare



organicamente tutte le questioni a partire dai valori di scelta, di scelta di campo, della nostra tradizione, ma ai valori anche più di diverso livello, che possano essere adeguatamente trattati nella Commissione Statuto. In ogni caso, da una parte o dall'altra, l'argomento non può essere utilizzato come un oggetto contundente, né per spostare verso il fronte di un nuovo guelfismo, né per spostare l'argomento sul piano di un solo laicismo.

Per cui credo che la discussione, pur con molta adesione da una parte, ma anche con molte riserve, Consigliere Ricci e colleghi Consiglieri, voterò a favore di questa mozione, ma perché possa essere trattata nella Commissione Statuto, non nella Prima Commissione che si deve occupare di argomenti economici, fondi europei, ma nella Commissione Statuto, la Commissione che riguarda in principio i valori fondativi della nostra Istituzione.

Scriveva un grande esperto del francescanesimo, che non può essere accusato certo di laicismo, che dobbiamo stare molto attenti a questo pericolo, perché Francesco nella storia – scrive – ha subito traduzioni molteplici, fino talvolta a scomparire negli svariati usi cui è stato sovente chiamato; forzature, distorsioni, hanno raggiunto punte ineffabili per non dire di rara comicità, se si ricorda che un autorevolissimo esponente dell'Università italiana ha potuto scrivere negli anni venti – e qui credo sorrideremo, perlomeno chi ascolta – le attualità dello spirito francescano nel fascismo, e che l'immagine di Mussolini affiancato da un leone poteva accompagnarsi in testi di propaganda a quella di Francesco con il lupo di Gubbio, parallelo che richiama anche la mia città, ma un parallelo fatto sicuramente non da un laicista ma che ci invita a guardare con estrema attenzione alle questioni. Noi dobbiamo assolutamente, ancora non è stato ricordato, mi limito a due osservazioni che non ho sentito, la prima vorrei ricordare ai colleghi che Benedetto XVI fu invitato alla Sapienza a tenere una conferenza, e che suscitò una polemica enorme, no? L'antico che sempre si ripropone dibattito fra la vera cultura laica, l'autonomia anche dello studio e le radici cristiane del nostro Paese. Su questo dobbiamo essere molto sereni, io credo che dobbiamo affrontarlo in una maniera laica, né laicista né guelfa, dobbiamo affrontarlo anche dal mio versante in una maniera sicuramente laica. Quindi quello fu un episodio che ci induce molto a riflettere perché Benedetto XVI, invitato, alla fine non accetta di tenere la sua relazione nell'Aula Magna della Sapienza.

E poi un'altra cosa, noi mettiamo qui...

(Brusio in Aula)

Per me non c'è problema, comunque ringrazio i colleghi per l'attenzione, c'è qualcuno che sta attento, quindi io sono per valorizzare sempre positivamente le cose, ci mancherebbe altro. Credo che quelli che parlano sicuramente siano molto più ferrati sull'argomento, quindi ne prendo atto, io in fin dei conti sono un povero Consigliere di campagna, con pochi titoli. C'è uno studio glottologico fatto da un autorevolissimo studioso sul quale non ho motivo di dubitare, quindi che si dica in quel modo.



Concludendo, e mi scuso per il minuto che ho fatto perdere, voglio dire che noi qui sottolineiamo un grandissimo valore universale, ma anche un profondo valore della nostra terra, della nostra spiritualità, del nostro essere umbri. Teniamo presente che fra un po' parleremo di macroregioni, premesso che chi vi parla per certi versi sostiene che "piccolo è bello", e sono anche disposto a portare argomenti a sostegno di questa tesi, ma minoritaria. Però voglio dire che andiamo a proporre una modifica statutaria e rischiando di perdere nella macroregione, che non ho capito bene quale sarà, perché qui a Perugia si è svolto un autorevolissimo incontro di tre Presidenti che rappresentano tre Regioni, Toscana, Umbria e Marche, ma le due proposte che giacciono al Parlamento a firma PD, quindi le più autorevoli, le più col timbro sopra, parlano di un'altra aggregazione. Noi andiamo a fare una grande discussione culturale su un argomento come questo, tenendo conto che fra poco lo scenario cambierà e forse bisognerà anche aggregarci a Santa Caterina da Siena, io ho studiato a Siena, o altri Santi, per esempio, da Tolentino, dell'Italia centrale.

Quindi io voto a favore, perché riconosco al Consigliere Ricci di avere suscitato una discussione che non ritengo conclusa, ma che voglio approfondire nella Commissione Statuto, l'ho detto tante volte in Conferenza dei Capigruppo, e con questo spirito spero che ci sia una riflessione di questa Assemblea superando degli steccati, credo che li dovrò superare io ma anche altri. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Biancarelli. Abbiamo esaurito la discussione. Scusi, Claudio De Vincenzi, non mi ero accorta. Prego.

Sergio DE VINCENZI (*Gruppo Ricci Presidente*).

Io, francamente, resto sorpreso del dibattito e delle cose che sono state dette, dopo l'introduzione e l'illustrazione assolutamente equilibrata del Consigliere Ricci.

Dico questo perché ho sentito parlare anche di laicità, dico questo anche leggendo, e voglio rileggerlo un attimo, l'articolo 2 del quale stiamo parlando: "La Regione assume come valori fondamentali della propria identità da trasmettere alle future generazioni la cultura della pace, della non violenza e il rispetto dei diritti umani – leggasi San Francesco – la cultura della accoglienza, della coesione sociale e delle differenze – leggasi San Francesco – la cultura della legalità e il contrasto della criminalità organizzata e alle mafie, l'integrazione e la cooperazione tra i popoli – leggasi San Benedetto – la vocazione europeista – leggasi San Benedetto – il pluralismo culturale ed economico – leggasi Clemente V con la bolla papale che ha istituito a livello perugino l'Università – la qualità del proprio ambiente – leggasi ancora San Francesco –".

Duemila anni di storia che cominciano qui in Umbria nel secondo secolo con diversi martiri, che hanno dato il sangue per questa regione ma anche per noi, introducendo con San Benedetto, e prima ancora con San Francesco, la fondazione dell'Europa; Europa che si è fondata anche grazie all'invito di Carlo Magno fatto ai benedettini che hanno introdotto una cultura che è quella che poi ha gettato le basi per la cultura, e



possiamo dire anche la scienza, dell'Occidente, e la ricostruzione di un tessuto sociale che era andato disgregandosi dopo la caduta dell'Impero romano.

Io ho sentito parlare di approccio laico, ma laico è un termine che fa riferimento rispetto a una categoria, rispetto, se vogliamo dirla tutta, alla Chiesa laddove ci sono i clerici e ci sta chi non è graduato e non è appunto clericale, non fa parte del ruolo ordinato. Allora il problema vero è che se vogliamo essere laici tutti quanti noi dobbiamo abbandonare l'approccio dogmatico e guardare prima di tutto alla storia, alla realtà, per cui io trovo assolutamente congruo quanto illustrato e proposto dal collega Ricci, soprattutto nella proposizione, laddove si dice di impegnare l'Assemblea legislativa nel quadro di una modifica dello Statuto, cioè oggi si tratterebbe di andare a prendere un impegno e non di modificare, per cui qui mi ricollego a quello che diceva il collega Smacchi: oggi qui non facciamo una modifica dello Statuto, ma prendiamo una decisione in senso positivo nei confronti della citazione di San Francesco e San Benedetto, affinché siano introdotti all'articolo 2, che abbiamo letto si rifanno esattamente a questa storia, questo senza nulla togliere a quanto detto da altri colleghi, ma per una logica anche storica. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere De Vincenzi. A questo punto abbiamo esaurito la discussione. Passiamo se c'è necessità alle dichiarazioni di voto.
Chiede la parola di nuovo il Consigliere Claudio Ricci.

Claudio RICCI (*Presidente del Gruppo Ricci Presidente*).

Grazie, signor Presidente dell'Assemblea legislativa. Spero di stare in un minuto, per dire che la proposizione non nasce certo nel quadro di ambiti che possano portarmi o portarci, come quadro di centrodestra e liste civiche, a promozioni televisive o comunicazionali, nasce perché l'Umbria attende questo dall'anno 2005, nasce semplicemente raccogliendo una istanza che credo più volte anche i signori Consiglieri dell'Assemblea legislativa avranno appreso, e credo che chiederò che la mozione oggi sia votata perché, parafrasando diciamo almeno in parte citazioni evangeliche, a un certo punto però bisogna anche essere sì sì o no no. Il resto poi diventa, senza voler completare la frase perché non la credo appropriata in questo contesto, piuttosto superfluo.

D'altronde siamo nella sede giusta, mi sento di dirlo, sul piano istituzionale, siamo nella sede di indirizzo che è sede propria dell'Assemblea legislativa e del quadro che l'Assemblea legislativa, con proprio regolamento, fa assumere alle mozioni, e ovviamente non si pretende, non è questo lo strumento, che oggi vi sia la modifica dello Statuto, ma si dice, come bene ha esplicitato il mio collega Sergio De Vincenzi, di impegnare nel quadro della modifica dello Statuto, peraltro senza inserire tempi. Se l'Assemblea legislativa vota questo atto si impegna a introdurre San Francesco d'Assisi Patrono d'Italia, sottolineo, come tale, e San Benedetto da Norcia Patrono d'Europa, come tale, sottolineo, non è un fatto superfluo tale sottolineatura, nel quadro della prossima, se avverrà, aggiungo io, modifica dello Statuto, senza peraltro inserire tempi.



Francesco e Benedetto a volte vengono citati senza il “San” e c’è un motivo perché vengono citati senza il “San”, non è una dicotomia semantica, c’è un motivo. Uno è un motivo economico, e mi scuseranno i Santi, magari lo metto tra virgolette per chi crede; il 50 per cento del turismo in Umbria, e quindi un volano economico significativo per la nostra regione, arriva per le basiliche principali legate in particolare ai Santi Benedetto e Francesco. Durante il terremoto ne abbiamo avuto la prova fisica: chiuse le due basiliche papali di Assisi, meno 50 per cento del turismo in Umbria.

Secondo: l’identità europea artistica, architettonica e valoriale, e poi la laicità. Ma Francesco, nell’anno 1219, incontrando il Sultano, non è stato forse il primo dei laici? La domanda non è inopportuna e d’altronde, terzo elemento, Francesco e Benedetto hanno una vita nella storia distante ottocento anni, distano nella storia ottocento anni, e Francesco dista da noi circa ottocento anni; ma milleseicento anni di storia, sedimentata dalla cultura, dagli itinerari francescani, dalle grandi cattedrali e basiliche, e qui dovrei aprire un lungo capitolo fra correlazione anche simbolica tra santità e laicità legata alle grandi cattedrali, io penso che facciano parte di 1600 anni di storia che è così sedimentata, signori Consiglieri dell’Assemblea legislativa, al punto tale che io credo che lo Statuto acquisirebbe maggiore spessore prendendo atto di questo, perché pur nel rispetto di tutta la storia istituzionale, in particolare, e mi sento un privilegiato di far parte di questa Assemblea legislativa, è stato detto da alcuni Consiglieri illustri di tale Assemblea legislativa che stiamo declinando gradualmente verso le macroregioni, è una prospettiva in Europa ormai che si sta determinando, e alla fine anche l’Istituzione che ci vede oggi qui a svolgere il nostro solstizio, magari avrà avuto uno Statuto che nella sua complessità avrà avuto una durata di circa cinquant’anni complessivamente, nelle sue rimodulazioni, e qui stiamo parlando di una storia che ha milleseicento anni di sedimentazione in tutta Europa, in quell’Europa che ha dato una radice a questo mondo significativo e nodale. Concludo dicendo che io chiederò il voto con tutta la tranquillità e il rispetto rigoroso per le posizioni che sono state enucleate e noi come gruppi di centrodestra e liste civiche chiederemo questo voto, ma con una grande tranquillità e con quel rispetto rigoroso per tutte le posizioni, e anche per tutte le giuste sensibilità.

Ricordando però una cosa, che indipendentemente dall’esito di questo voto, indipendentemente, Francesco e Benedetto continueranno a essere quella parte mirabile della storia dell’identità culturale ed europea e soprattutto, indipendentemente da questo voto, qualunque sia la nostra sensibilità, l’Umbria e molte città dell’Umbria sono note al mondo e hanno una potenzialità anche socio-economica e culturale nel mondo per la notorietà di San Francesco e San Benedetto, per la notorietà di questi due nomi nel quadro internazionale, questi due nomi per noi sono anche elementi di marketing e di comunicazione, e questo continuerà a essere indipendentemente dal voto dell’Assemblea legislativa di oggi. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Ricci.

La parola al Consigliere Smacchi per la dichiarazione di voto.



Andrea SMACCHI (*Gruppo Partito Democratico*).

Grazie, Presidente, per la parola. Io le chiederei invece se fosse possibile in questa fase sospendere l'Assemblea per alcuni minuti, perché credo ci sia la possibilità di trovare una soluzione che possa in qualche modo venire incontro anche alle esigenze da più parti emerse, che sono quelle anche di trovare nel dispositivo della mozione un articolato che possa in qualche modo salvaguardare anche la possibilità, per i successivi lavori della Commissione competente, di poter affrontare l'argomento senza vincoli, anche di parole, che possono in qualche modo snaturare la discussione stessa. Quindi se è possibile fare qualche minuto di sospensione al fine di arrivare a un voto, con una modifica però dell'articolato che ci permetta poi di aprire sul tema con una proposta di legge, non con una mozione, il percorso per arrivare alla modifica prospettata dal Consigliere Ricci. Grazie.

PRESIDENTE. Rispetto a questa proposta di sospensione ci sono posizioni contrarie? No, nessuno si è pronunciato in maniera contraria, vogliamo accorpare la sospensione a quella della pausa pranzo e ci rivediamo qui per le ore 15.00? Ci siamo? Alle 15.00 cerchiamo di essere puntuali che riprendiamo la seduta.

La seduta è sospesa alle ore 13.26 e riprende alle ore 15.10.

- Presidenza del Presidente Porzi -
Consigliere Segretario Mancini

PRESIDENTE. Riprendiamo la seduta.

Avevamo fatto una sospensione alla mozione del Consigliere Claudio Ricci dopo un ampio dibattito. Credo che ci sia una proposta del Consigliere Smacchi, al quale cedo la parola. Grazie.

Andrea SMACCHI (*Gruppo Partito Democratico*).

Grazie, Presidente. Volevo intanto ringraziare il Consigliere Ricci che ha dato disponibilità a trovare una formulazione che possa in qualche modo trovare, spero, l'intero consenso dell'Assemblea legislativa. Vi leggo il deliberato su cui abbiamo trovato una sintesi:

“L'Assemblea legislativa dell'Umbria si impegna, nel quadro della modifica dello Statuto, a fare in modo che la Commissione competente esamini una proposta di legge che includa la citazione di San Francesco d'Assisi, Patrono d'Italia, e di San Benedetto da Norcia, Patrono d'Europa”.

PRESIDENTE. Il Consigliere Chiacchieroni ha chiesto la parola.

Gianfranco CHIACCHIERONI (*Gruppo Partito Democratico*).

Ringrazio tutti i colleghi che si sono impegnati in questo dibattito e naturalmente anche il lavoro fatto e la proposta che viene avanzata cercano di comporre una



discussione, però penso che mi asterrò su questa proposta, non per il metodo ma per il merito, perché qualsiasi cosa che faccia fare un passo indietro in questo momento proprio dove c'è l'attacco alla laicità dello Stato e alla nostra cultura, compiuta con i fatti recenti, è un elemento che va evitato. La differenza fra lo Stato che noi abbiamo conosciuto, l'Europa e così via, e gli Stati integralisti e le istanze integraliste che sono state impugnate e che hanno prodotto i disastri di questi giorni, il confronto deve essere di estrema fermezza; difendere la laicità dello Stato in questo momento e portare i propri valori nella vita quotidiana, come diceva qualcuno "io i valori li porto nel cuore", i Santi, la cultura, Dio, ma sottolinearli in atti istituzionali che riguardano la generalità dei cittadini significa fare un passo indietro rispetto alla laicità dello Stato, su questo mi permetto di dissentire con serena franchezza in questo consesso, che rispetto.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Chiacchieroni.
La parola al Consigliere Rometti.

Silvano ROMETTI (*Presidente del Gruppo Socialisti Riformisti - Territori per l'Umbria*).

Anch'io annuncio il mio voto di astensione per le motivazioni che ho espresso questa mattina, pur non rinunciando ad apprezzare anche lo sforzo di disponibilità, però di fatto io penso che un argomento di questo tipo e l'equilibrio che era stato trovato sullo Statuto attuale rispetto a questo argomento meriti una riflessione più approfondita, che tenga conto di tutte le sensibilità, e non penso che una mozione esaminata frettolosamente questa mattina in Consiglio regionale possa consentirci di ridiscutere argomenti e contenuti che sono stati frutto di una discussione complessiva e che hanno riguardato varie sensibilità, vari soggetti, quindi mi astengo, tenendo conto che poi nell'esame in Commissione valuteremo come approfondire questo tema.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Rometti.
Ha chiesto di intervenire, per la sua dichiarazione di voto, il Consigliere Attilio Solinas.

Attilio SOLINAS (*Gruppo Partito Democratico*).

Grazie, Presidente. Io forse per la prima volta dissento dai miei amici e compagni Silvano Rometti e Gianfranco Chiacchieroni, perché io trovo questa proposta di Claudio Ricci sensata e tutto sommato condivisibile, proprio perché va a esaltare due figure che hanno qualcosa di molto superiore rispetto alla semplice connotazione religiosa, perché sono due figure rivoluzionarie, di elevata valenza laica proprio perché esaltano l'umanità, la tolleranza, la spiritualità tesa anche a comprendere la sofferenza del prossimo ed esaltano anche l'uguaglianza. Proprio in questa fase, Gianfranco, credo che vadano esaltate, anche con una piccola modifica dello Statuto della Regione dell'Umbria, che tra l'altro è specifica proprio in un paragrafo dove si parla di patrimonio spirituale, quindi non vedo tutto questo squilibrio e tutto questo terremoto nella stabilità del nostro Statuto. Oltretutto anche la motivazione che ha



portato Claudio Ricci non è del tutto sbagliata, perché ha anche un rilievo promozionale, secondo me. Sono due figure di altissimo valore laico perché Benedetto da Norcia, come diceva Claudio Ricci, ha avviato un percorso di cultura profonda, di ricerca anche umanistica; i suoi seguaci erano amanuensi che riportavano i sacri testi antichi, quindi li scrivevano, insomma, io non vedo tutta questa problematica che è stata esposta stamattina. Quindi penso che se nel nostro Statuto compaiono due figure, che tra l'altro hanno avuto i natali proprio nella nostra regione e che hanno una valenza nazionale anche, uno è patrono d'Italia e l'altro europeo, anche sovranazionale, la vedo come qualcosa di positivo e non vedo perché non debba essere fatta. Poi se la cosa verrà discussa in Commissione io sarò presente, anche perché ho un suggerimento tecnico proprio nella frase, ma ne parleremo eventualmente se andrà in Commissione. Grazie.

Quindi io darò un voto favorevole a questa mozione.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Solinas.

La parola al Consigliere Claudio Ricci.

Claudio RICCI (*Presidente del Gruppo Ricci Presidente*).

Grazie, signor Presidente dell'Assemblea legislativa. Solo per ringraziare i colleghi Consiglieri regionali per le ampie e credo molto interessanti riflessioni che sono emerse nel quadro della odierna discussione, credo anche di dover ringraziare il Consigliere Smacchi unitamente al Consigliere Solinas, il primo perché ha, credo, definito un articolato di proposta che poi rimanda, seppur ci sarà, un voto della stessa Assemblea legislativa, alla specifica nel momento in cui si configurerà Commissione per la modifica dello Statuto, i termini semantici e giuridici nei quali citare San Francesco d'Assisi e San Benedetto da Norcia. E poi volevo ringraziare il Consigliere Solinas perché ne ha dato e sottolineato una dimensione sovranazionale; in realtà, senza entrare in nessun particolare che portarono alla identificazione del Santo Patrono d'Italia e del Santo Patrono d'Europa, anche in quell'ambito ci furono delle armonizzazioni da definire tant'è che, com'è noto, unitamente a San Francesco d'Assisi, è Santa Caterina da Siena co-patrono d'Italia proprio perché ci furono delle armonizzazioni anche in un quadro strettamente ecclesiastico religioso. Certamente i due Santi citati hanno rappresentato anche momenti di innovazione talmente ampi per la cultura europea da uscire loro stessi dal quadro di riferimento spirituale nell'ambito in cui si trovavano e da essere inseriti come tali nelle figure che hanno dato un elemento fondante alla identità e alla storia sia della Regione Umbria che dell'intero continente europeo. Grazie.

PRESIDENTE. Rispetto al nostro Regolamento, faccio presente che la mozione può essere modificata solo se la proposta di modifica viene accettata dal Consigliere proponente che sta confermando la sua teoria, per cui a questo punto possiamo procedere... Scusate, c'è il Consigliere Liberati di cui non mi ero accorta, prego, Consigliere.



Andrea LIBERATI (*Presidente del Gruppo Movimento 5 stelle - Beppe Grillo.it*).

Io auspico che i Santi portino a una conversione dei cuori, in particolare ai nostri colleghi Consiglieri e a tutti, e quindi favoriscano un approccio decisamente diverso alle Istituzioni; questo consentirebbe anche un approccio diverso da parte nostra, e quindi è importante che questo tema della sobrietà con Francesco arrivi poi a una razionalizzazione degli emolumenti, ad esempio, nel breve, per quanto riguarda invece Benedetto ci piacerebbe che la cultura venisse declinata come rispetto dei punti di vista altrui, di modo che le mozioni quando arrivano in Consiglio regionale anche se scomode e imbarazzanti devono avere una risposta. Auspichiamo perché ci sia una seria conversione dei cuori. Grazie.

PRESIDENTE. A questo punto abbiamo terminato le dichiarazioni di voto, procediamo con la votazione che dichiaro aperta.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Procediamo con l'oggetto che abbiamo prima inserito all'ordine del giorno: l'atto n. 297/bis.

OGGETTO N. 123 – PIANO REGIONALE DELL'OFFERTA FORMATIVA E DELLA PROGRAMMAZIONE DELLA RETE SCOLASTICA IN UMBRIA - ANNO SCOLASTICO 2016/2017 – DETERMINAZIONI – [Atti numero: 297 e 297/bis](#)

Relazione della Commissione Consiliare: III

Relatore: Consr. Solinas (relazione orale)

Tipo Atto: Proposta di atto amministrativo

Iniziativa: G.R. Delib. n. 1487 del 09/12/2015

PRESIDENTE. La parola al Presidente della III Commissione, Consigliere Attilio Solinas.

Attilio SOLINAS (*Gruppo Partito Democratico*) – *Relatore.*

Grazie, Presidente. La relazione riguarda una richiesta che è stata esaminata in Terza Commissione in merito al Piano regionale dell'offerta formativa e della programmazione scolastica. Io ricordo ai Consiglieri che l'art. 139 del decreto legge del 1998 ha delegato alle Province e ai Comuni, rispettivamente competenti per le scuole secondarie superiori e altri gradi di istruzione, la redazione dei piani di organizzazione della rete delle istituzioni scolastiche e l'istituzione, aggregazione, fusione e soppressione delle scuole in attuazione degli strumenti di pianificazione. Questo assetto di competenze si è consolidato con la riforma del Titolo V della Costituzione, a seguito della legge costituzionale n. 3/2001, che ha avviato, modificando l'articolo 118, un più ampio decentramento amministrativo. La legge



54/2014, disposizioni sulle Città Metropolitane, sulle Province e sui livelli di fusione dei Comuni, ha confermato tra le funzioni fondamentali delle Province la programmazione provinciale della rete scolastica nel rispetto della programmazione regionale oltre che la gestione dell'edilizia scolastica. E con la deliberazione del Consiglio regionale n. 336 del 16 luglio 2014, linee guida per la programmazione territoriale della rete scolastica in Umbria per gli anni scolastici 2015/2016 e a seguire, fino al 2018, il Consiglio regionale ha definito i criteri per la programmazione regionale dell'offerta formativa per gli anni scolastici 2015/2016, 2016/2017, 2017/2018, di seguito sintetizzate.

Riguardo alle procedure in merito, la deliberazione del Consiglio regionale stabilisce che le richieste formulate dalle Istituzioni scolastiche singole o in rete e dai Comuni, corredate dalle delibere degli organi collegiali delle scuole e da quelle degli Enti locali, vanno presentate contemporaneamente alle Province e all'Ufficio scolastico regionale entro il 25 settembre; le Province, entro il 15 novembre 2015, inviano alla Regione Umbria e all'Ufficio scolastico regionale per l'Umbria, chiamato a esprimere il proprio parere, la proposta di Piano provinciale e organizzazione rete scolastica. L'Ufficio scolastico regionale esprimerà parere motivato in merito alle proposte.

La Provincia di Perugia ha trasmesso le richieste il 2 novembre 2015, pervenute con la relativa istruttoria alla Regione; la Provincia di Terni lo stesso, il 13 novembre ha trasmesso la delibera della Conferenza provinciale in merito alla approvazione della riorganizzazione della rete scolastica. L'analisi della documentazione trasmessa dalle due Province ha messo in evidenza alcune difformità procedurali attinenti sia il trattamento delle richieste pervenute oltre i termini previsti dalla normativa regionale, sia le modalità procedurali con il partenariato locale; sulla base anche delle risultanze della Conferenza di servizio permanente per l'attuazione del decreto legislativo 112/98, convocata il 6 novembre 2015, l'Assessorato ha ritenuto opportuno uniformare i percorsi e i termini istruttori, quindi si evidenzia inoltre che in merito alla normativa "La buona scuola", cioè la legge 107 del 15 luglio 2015, che prevede la riforma del sistema nazionale d'istruzione, formazione e delega per il riordino delle disposizioni legislative vigenti, i nuovi indirizzi e l'organico delle istituzioni scolastiche vengono individuati su base triennale a partire dall'anno scolastico 2016/2017, il che rende quanto mai opportuna una riconsiderazione dei termini previsti dalle procedure vigenti, al fine di consentire un'attenta programmazione del dimensionamento dell'offerta formativa proiettata in un arco temporale.

Quindi, per quanto sopra esposto, l'Assessorato ha posto all'attenzione della Terza Commissione e dell'Assemblea legislativa l'opportunità di valutare tutte le istanze ad oggi pervenute alle Province, indipendentemente dai termini previsti dal DCR 336 del 16 luglio 2014, e riconsiderare l'intero percorso procedurale, in maniera tale da pervenire a una conclusione del processo entro la metà del mese di febbraio 2016.

Pertanto la Terza Commissione ha votato in data 14 dicembre u.s. la proroga fino al 31 gennaio 2016 del termine procedurale per l'approvazione del Piano regionale dell'offerta formativa e della programmazione della rete scolastica in Umbria per l'anno scolastico 2016/2017, puntualizzando a questo proposito che il deliberato



contenuto nell'atto 297/bis venga meglio precisato nei termini appena esposti, infatti nella proposta che avete ricevuto stamattina sono state notate alcune incongruenze, per cui questa fase finale del documento necessita di alcune precisazioni.

Quindi il testo che si propone è: "Delibera di prorogare fino al 31 gennaio 2016 il termine procedurale per l'approvazione del Piano regionale dell'offerta formativa e della programmazione della rete scolastica in Umbria per l'anno scolastico 2016/2017".

Questo è il testo che si propone alla votazione dell'Assemblea, grazie.

PRESIDENTE. Vedo che non ci sono richieste di intervento. Trattandosi di una proroga rispetto al termine di approvazione del Piano, credo sia opportuno passare alla votazione per la stessa.

Dichiaro aperta la votazione.

Prima della votazione vorrei comunque darvi lettura del deliberato che viene così modificato: "Di prorogare fino al 31 gennaio 2016 il termine procedurale per l'approvazione da parte dell'Assemblea legislativa del Piano regionale dell'offerta formativa e della programmazione della rete scolastica in Umbria, anno scolastico 2016/2017.

Vedo che già avete votato, completo anch'io la votazione.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Quindi il Piano è stato prorogato di un mese.

Passiamo ora all'oggetto n. 5.

OGGETTO N. 5 – AUTORIZZAZIONE ALL'ESERCIZIO PROVVISORIO DEL BILANCIO DI PREVISIONE PER L'ANNO 2016 – [Atti numero: 266 e 266/bis](#)

Relazione della Commissione Consiliare: I redigente

Relatore: Consr. Smacchi (relazione orale)

Tipo Atto: Disegno o proposta di legge regionale

Iniziativa: G.R. Delib. n. 1391 del 23/11/2015

PRESIDENTE. Relatore di questa delibera è Consigliere Smacchi, a cui do la parola.

Andrea SMACCHI (*Gruppo Partito Democratico*) – *Relatore.*

Grazie, Presidente. In maniera veloce ricordo ai Consiglieri che con questo disegno di legge di iniziativa della Giunta regionale si chiede fundamentalmente all'Assemblea legislativa l'autorizzazione all'esercizio provvisorio del bilancio di previsione per l'anno 2016; l'autorizzazione all'esercizio provvisorio è disposta con legge da parte del Consiglio regionale e va votata entro il 31 dicembre, permette di dare continuità alla gestione finanziaria dell'Ente per un massimo di tre mesi e quindi sino al 31 marzo 2016.



Questo al fine di evitare vuoti gestionali che si possono verificare qualora, all'inizio del nuovo esercizio finanziario, non sia stato ancora approvato il relativo bilancio di previsione, strumento necessario per autorizzare la riscossione delle entrate e l'effettuazione delle spese. L'autorizzazione all'esercizio provvisorio si rende necessaria in particolare in considerazione del fatto che sono ancora all'esame del Parlamento provvedimenti che possono impattare sul nostro sistema finanziario regionale e, in coerenza a ciò, di solito viene costruita l'attività politica programmatoria regionale.

Questo atto è venuto in Prima Commissione nella seduta del 2 dicembre ed è stato approvato a maggioranza dei Consiglieri presenti. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Smacchi. Vi ricordo che l'atto, essendo stato esaminato in Commissione, come ci è stato ricordato in sede redigente, quindi ai sensi dell'articolo 28 del Regolamento interno, ha la possibilità di essere votato con sole dichiarazioni di voto per le quali vi chiederei di manifestare l'intenzione, se ci sono, altrimenti passiamo direttamente alla votazione.

Quindi passiamo direttamente alla votazione.

Dichiaro aperta la votazione.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Dobbiamo ora votare la dichiarazione di urgenza.

Dichiaro aperta la votazione.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Passiamo adesso all'oggetto n. 6.

OGGETTO N. 6 – PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2014-2024 – [Atti numero: 32 e 32/bis](#)

Relazione della Commissione Consiliare: II

Relatore di maggioranza: Consr. Biancarelli (relazione orale)

Relatore di minoranza: Consr. Ricci - Consr. Liberati (relazione orale)

Tipo Atto: Proposta di atto amministrativo

Iniziativa: G.R. Delib. n. 831 del 13/07/2015

PRESIDENTE. Dopo la discussione generale prevediamo la presentazione degli emendamenti, quindi adesso passiamo la parola al Consigliere Biancarelli per l'illustrazione, dopo la discussione generale chiudiamo la possibilità di presentare emendamenti.



Giuseppe BIANCARELLI (*Presidente del Gruppo Umbria più uguale*) – *Relatore di maggioranza.*

Grazie, Presidente, Presidente della Giunta regionale, Assessori, Colleghi. Prima di accingermi a svolgere questa relazione, desidero ringraziare la struttura che ci ha supportato, desidero ringraziare i Commissari, il Dirigente del settore Diego Zurli e il consulente Ciurnelli; il tutto si è svolto nella massima tranquillità, pacatezza, abbiamo avuto i tempi e le modalità per poter approfondire, speriamo anche che l'esito sia il più positivo possibile.

Lo scenario progettuale del Piano regionale dei trasporti è stato articolato incrociando tre dimensioni territoriali, euro-nazionale, transregionale e regionale, con le tematiche proprie di ciascuna modalità di trasporto. Le reti che riguardano la dimensione europea e nazionale della lunga percorrenza riguardano l'aeroporto di San Francesco, le connessioni ai porti di Ancona, Livorno e Civitavecchia, si focalizza sulle reti transeuropee di trasporto, su interventi ferroviari proposti dal tavolo tecnico di confronto tra Ministero, Regioni eccetera. La dimensione transregionale, ambiti territoriali di cooperazione, in questa dimensione vengono analizzati i possibili ambiti di cooperazione con le Regioni contermini. Mentre la dimensione regionale, che è la terza dimensione del Piano, riguarda gli ambiti, le direttrici, le reti di città e le politiche per la sostenibilità, e in essa vengono analizzati gli indirizzi dei principali strumenti di pianificazione territoriali vigenti, le politiche a favore della sicurezza stradale, la struttura e i principi della rete di mobilità ecologica di interesse regionale, individuata con appositi strumenti di decreto e legislativi, e qui viene anche approfondita la tematica del processo di riordino del trasporto pubblico regionale locale, secondo l'approccio del documento annuale DAP di programmazione. La dimensione europea nazionale riguarda l'integrazione nella grande rete delle regioni d'Europa per ambito spaziale di intervento delle reti lunghe.

L'obiettivo programmatico generale che il Piano si pone è quello di integrare l'Umbria nel sistema delle reti europee e nazionali per il trasporto di passeggeri e merci. Per quanto riguarda la modalità aerea, l'obiettivo generale viene declinato in due obiettivi specifici: migliorare l'accessibilità ferroviaria all'aeroporto di Roma Fiumicino ed affermare il ruolo dell'aeroporto di San Francesco all'interno del bacino centro Italia, sia come scalo destinato prevalentemente al traffico turistico di business, sia come scalo sussidiario rispetto al sistema aeroportuale di Roma per il traffico *low-cost*. Il primo obiettivo viene perseguito attraverso azioni dirette sul sistema ferroviario, prevedendo l'introduzione di sistemi ferroviari regionali veloci, effettuati con materiale rotabile idoneo, a circolare sulla rete di alta velocità, che attestandosi alla stazione ferroviaria dell'aeroporto di Fiumicino in diramazione da Roma Tiburtina, colleghino il bacino dell'Umbria con il principale scalo nazionale. Tale ipotesi si fonda sul fatto che l'aeroporto di San Francesco e il sistema aeroportuale di Roma entrino in un rapporto di complementarietà e sussidiarietà, a servizio di funzioni tra loro non in competizione.

Le politiche devono tendere a promuovere sinergie con aeroporti di Roma e, una volta completati i lavori di potenziamento della Orte-Falconara tra Campello sul



Clitunno e Terni e quelli della Foligno-Ponte San Giovanni, i tempi di collegamento Perugia-Roma risulteranno pari a una ora e quaranta circa.

L'altro obiettivo viene perseguito nuovamente attraverso politiche ed azioni dirette sul trasporto pubblico, con la realizzazione del terminal bus a servizio della linea mercato di lunga percorrenza per il bacino centro Italia presso l'aeroporto di San Francesco, promuovendo politiche di integrazione delle linee a mercato di lunga percorrenza con l'offerta di voli dello scalo aeroportuale san Francesco, e attrezzando il nodo di interscambio ferro-gomma presso la stazione ferroviaria aeroporto, finalizzata al potenziamento dell'accessibilità all'aeroporto e anche a interventi della gestione aeroportuale. Si persegue una strategia di potenziamento dell'accessibilità allo scalo aeroportuale con il trasporto collettivo su gomma, promuovendo l'implementazione di un *travel planner* sul sito web dell'aeroporto san Francesco, che metta a sistema le rotte aeree offerte con i collegamenti terrestri disponibili presso le principali mete del bacino centro Italia.

La modalità ferroviaria, nel Piano vengono perseguiti questi obiettivi: migliorare l'accessibilità alla rete alta velocità da parte del bacino centro settentrionale dell'Umbria, migliorare il collegamento ferroviario verso il nodo di alta velocità di Roma, migliorare l'accessibilità all'aeroporto di San Francesco da parte del bacino regionale e/da per Roma-Firenze e migliorare l'accessibilità aeroportuale verso Roma Fiumicino.

L'accesso all'alta velocità prevede politiche e azioni integrate con al centro l'ipotesi di realizzazione di una nuova stazione – questo è stato uno dei punti importanti e anche di maggiore approfondimento e di discussione – sul tracciato della direttissima Roma-Firenze sulla linea alta velocità, a servizio di Lazio settentrionale, Toscana meridionale e Umbria, sul modello della stazione emiliana Mediopadana, promuovendo in sinergia con la regione Toscana la realizzazione della stazione sulla linea alta velocità e delle infrastrutture per la sua accessibilità multimodale.

La localizzazione – il Piano la lascia libera – è aperta in un intervallo spaziale, da valutare, e dovrà presentare idonee caratteristiche di accessibilità, possibilmente multimodali, rispetto al bacino di traffico prevalente da servire, tendenzialmente correlate anche agli interventi di potenziamento in corso o programmati sulla rete stradale, così da garantire anche l'accessibilità, tramite servizi del trasporto pubblico che appare prioritaria; il Piano ha individuato a tal fine un'azione specifica che è quella di programmare servizi regionali veloci di collegamento del bacino dell'Umbria centro settentrionale con la nuova stazione di alta velocità.

In tale stazione dovrebbero potersi intercettare circa il 10-12 per cento dei 180 treni, 90 coppie, che attualmente transitano sulla tratta e a questo fine il Piano prevede un'azione politica per una interlocuzione con gli operatori di servizi di alta velocità.

Per quanto riguarda il miglioramento del collegamento con il nodo multimodale di Roma, la strategia si fonda per il lungo periodo sul potenziamento della Orte-Falconara; a tal fine tra le politiche e azioni del Piano è inclusa la riaffermazione della priorità del raddoppio Spoleto-Terni in quanto agevola il collegamento verso Roma.



Il perseguimento poi dell'altro obiettivo, che è quello di migliorare l'accessibilità all'aeroporto, è affidato ed è previsto un intervento infrastrutturale puntuale che consiste nella realizzazione della stazione ferroviaria aeroporto San Francesco sulla linea Foligno-Perugia.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico su gomma, l'obiettivo specifico è quello di migliorare l'accessibilità ai nodi primari del trasporto, che il Piano intende perseguire con le politiche e con le azioni richiamate precedentemente per la modalità aerea e ferroviaria.

Per quanto riguarda invece la modalità stradale, relativamente al trasporto privato, cioè a veicoli leggeri, a trasporto mezzi e logistica, gli obiettivi principali sono: miglioramento dell'accessibilità alle reti transeuropee di trasporto terrestri e marittime, migliorare le caratteristiche prestazionali e di sicurezza della rete stradale di interesse nazionale, affermare il ruolo della piattaforma logistica umbra come sistema a servizio di tutto il bacino del centro Italia, garantire adeguati livelli di fluidità e di sicurezza della viabilità primaria in corrispondenza del nodo di Perugia.

Tutti gli obiettivi possono essere perseguiti a livello generale attraverso un'azione che si appoggia al quadro di interventi infrastrutturali programmati a livello nazionale e regionale sulla rete, in particolare per eliminare i colli di bottiglia residui, intervenendo sul potenziamento della rete degli assi appartenenti alla rete globale transeuropea e degli assi di interesse nazionale che la integrano per la connessione alle dorsali stradali adriatica e tirrenica, completando il sistema ed eliminando i colli di bottiglia residui che, prioritariamente, sono quelli in accesso al nodo di Perugia.

Il Piano poi prevede strategie specifiche per l'obiettivo merci e logistica e per l'obiettivo nodo di Perugia. Per quanto riguarda la piattaforma logistica, il Piano parte dal presupposto che l'Umbria può giocare un ruolo strategico nel bacino del centro Italia, sia rispetto ai collegamenti trasversali, che alle connessioni con i porti di Ancona, Livorno e Civitavecchia, grazie alla localizzazione sulla rete stradale delle tre piastre di Città di Castello-San Giustino, Foligno, e Terni-Narni; a tal fine si devono completare le infrastrutture della piattaforma logistica umbra secondo un approccio flessibile che tenga conto delle caratteristiche della domanda espressa dal mercato, in modo da incentivare il concorso da parte di privati nella realizzazione e nella gestione.

Relativamente al nodo di Perugia, confermando la valenza strategica della realizzazione del potenziamento fra Collestrada e Corciano, anche per stralci funzionali e funzionanti, e ne abbiamo parlato abbastanza anche su mozioni discusse in Consiglio regionale, si ritiene prioritario fronteggiare le criticità che si genereranno con la progressiva realizzazione dei potenziamenti infrastrutturali previsti sulla rete extra urbana, vale a dire la Quadrilatero, mettendo in campo una soluzione di breve periodo basata sulla introduzione di tecnologie per l'info-mobilità.

La dimensione transregionale per l'ambito spaziale di intervento che abbraccia la dimensione extra regionale e l'integrazione interregionale, l'obiettivo che abbiamo è quello di consolidare il ruolo dell'intero bacino di traffico coincidente con la Regione, che sia cerniera e che promuova le integrazioni interregionali a geometria variabile tra



i territori dell'Italia centrale, conforme ai modelli e ai bisogni locali, ma orientati alla interconnessione delle aree – aspetto questo importante che caratterizza l'intero territorio – con le reti e i servizi per il trasporto di persone e merci sulla media e lunga percorrenza.

Per quanto riguarda la modalità ferroviaria, l'obiettivo generale viene tradotto in un obiettivo specifico, che è quello di migliorare l'affidabilità, la frequenza, la qualità dei collegamenti ferroviari interregionali con i territori limitrofi, sia per il traffico pendolare che per l'accessibilità turistica. A questo scopo vengono attivate strategie integrate, infrastrutture, materiale rotabile e servizi attraverso la ricerca di accordi con le Regioni limitrofe, titolari di contratti di trasporto pubblico che interessano anche il territorio umbro; il Piano riconosce infatti una rete di interesse interregionale costituita dai servizi inseriti nei contratti di servizio di trasporto pubblico locale della Regione dell'Umbria e delle Regioni limitrofe.

Per quanto riguarda i collegamenti con Firenze, il potenziamento infrastrutturale della linea Foligno-Terontola è per il PRT una priorità, mentre dal punto di vista dei servizi la proposta del Piano è di sfruttare la griglia del Memorario toscano per stabilizzarla, infittirla ed estenderla progressivamente a livello locale sulla direttrice Terontola-Perugia-Foligno, completando, in accordo con la Regione Toscana, l'offerta di treni regionali veloci a cadenza bioraria, prevedendo l'estensione fino a Spoleto, ed eventualmente anche in funzione dell'accessibilità alla nuova stazione. Nella prospettiva del Piano, tale servizio potrà essere integrato da un servizio su gomma effettuato col sistema *bus rapid transit*, che oltre a infittire i collegamenti da Perugia a Terontola permetterebbe di interscambiare con i treni interregionali Roma-Firenze che attualmente da Perugia non è consentito di intercettare a causa del mancato coordinamento degli orari.

Per quanto riguarda i collegamenti con Roma, il Piano intende sfruttare l'azione sul materiale rotabile e sui relativi servizi già intentata con il livello euro-nazionale, sfruttando il materiale rotabile introdotto sulla linea Perugia-Foligno-Terni-Roma, per potenziare anche i collegamenti pendolari con Roma, sfruttando anche il rafforzamento della relazione con i collegamenti garantiti dai treni interregionali che provengono da Ancona e promuovendo l'effettuazione di una programmazione integrata con le Marche dei treni regionali veloci Ancona-Foligno-Roma, migliorando l'accessibilità dell'area eugubino-gualdese, ottimizzando l'offerta sulla Foligno-Orte.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico su gomma, gli obiettivi specifici sono i seguenti: primo, rafforzare la rete dei collegamenti interregionali su gomma tra poli e ambiti non serviti dalla ferroviaria, sfruttando la maglia viaria trasversale potenziata o in via di potenziamento; secondo, integrare il servizio ferroviario regionale in attestamento ai nodi di interscambio e di interesse transregionale.

Per quanto riguarda la modalità stradale, relativamente al trasporto privato, trasporto merci e logistica, gli obiettivi specifici sono: migliorare l'accessibilità di ultimo miglio nodi primari del trasporto, aeroporto san Francesco, piastre logistiche, stazione ferroviaria di Terni, chiamati ad assumere un ruolo per l'intero bacino del centro Italia; secondo obiettivo è quello di migliorare l'accessibilità dalla viabilità minore alla



maglia minore alla maglia di interesse transeuropeo e/o nazionale, potenziato o in via di potenziamento a servizio di ambiti locali a spiccata valenza turistica.

Abbiamo poi la modalità ecologica di trasporto, il cui scopo è quello di integrare l'Umbria nei circuiti del cicloturismo dell'Italia centrale; la politica che il Piano prevede per realizzare l'obiettivo mira a estendere la rete ecologica di interesse regionale, ritenendo strategico integrare l'Umbria nei circuiti del cicloturismo dell'Italia centrale, completare prioritariamente i tratti della rete ciclabile regionale lungo gli itinerari di interesse europeo, Eurovelo, e nazionale, Visitalia, e i tratti ad essi connessi, attuando una comunicazione integrata con la Regione Toscana degli itinerari del cicloturismo e dell'escursionismo dolce, sentieri e ippovie di interesse nazionale o interregionale, ad esempio Sentiero Italia, Sentiero Europa 1, Sentiero Francescano.

A livello della dimensione regionale, tale dimensione riguarda modelli sostenibili di mobilità interna; nel rispetto delle competenze di Province e Comuni, il Piano si pone come obiettivo programmatico generale la messa a punto di un sistema multimodale che garantisca adeguati e sostenibili livelli di mobilità, supportando la funzione interna e il riequilibrio territoriale.

In una prospettiva di medio e lungo termine, il Piano propone inoltre l'introduzione di materiale ferroviario di tipo LRT, *light rail transit*, da impiegare in servizi a corto raggio nei bacini di Perugia e Terni; a tal fine si promuove l'introduzione di tale materiale da impiegare nei bacini di area vasta di Perugia e Terni, compatibili con future brevi penetrazioni in campo urbano, anche completando e attivando l'elettrificazione sull'intera rete ferroviaria di Umbria Mobilità, modalità ferro, e si intendono nello stesso tempo programmare i servizi a corto raggio, effettuati con materiale sempre LRT, a servizio dei bacini di area vasta di Perugia e Terni.

Il Piano promuove un'azione di integrazione tra i soggetti che in ambito regionale operano servizi ferroviari di trasporto pubblico regionale locale, al fine del miglioramento dell'efficienza complessiva del sistema, promuovendo forme di integrazione strutturale tra Trenitalia e Umbria Mobilità ferrovia nella produzione di servizi. Allo scopo di servire anche le aree a minore accessibilità diretta dalle dorsali della rete regionali, il Piano promuove inoltre una politica di integrazione dei servizi sui nodi della linea lenta Firenze-Roma con le regioni limitrofe, e a tal fine intende promuovere con le regioni Lazio e Toscana l'integrazione dei servizi presso le stazioni di Orte e Terontola per l'accessibilità a Terni e Perugia da Orvieto, Fabriano, e Castiglione del Lago.

Sono proposte prioritariamente stazioni di interscambio tra più modalità di trasporto, di parcheggi per auto private e biciclette, la realizzazione dell'attrezzaggio di terra sulla rete ferroviaria di Umbria Mobilità, a partire dall'accesso ai nodi di interconnessione con reti ferrovie per garantire l'interoperabilità tra le reti.

Queste azioni saranno integrate dall'attuazione su scala regionale dell'integrazione tariffaria, realizzando il sistema tariffario unico regionale e altri servizi per i residenti, per i turisti, e dall'altro lato dall'implementazione di tecnologie per l'info-mobilità,



attivando servizi appunto di info-mobilità e monitoraggio del trasporto regionale locale su ferro.

La modalità stradale, per quanto riguarda i veicoli leggeri, il trasporto merci e logistica persegue gli obiettivi di elevare i livelli di sicurezza e ridurre il traffico di mezzi pesanti in accesso alle aree urbane; le azioni previste per perseguirli riguardano aspetti infrastrutturali di rete, con la realizzazione degli interventi previsti dal Piano regionale della sicurezza stradale, eliminazione di tutti i punti critici sulla rete stradale interesse regionale, e dall'altro una politica che impatta sull'ambito urbano promuovendo una logistica attraverso centri di distribuzione urbana delle merci localizzate presso le piastre ombre.

L'obiettivo riguardante il trasporto pubblico su gomma, la mobilità alternativa, la mobilità individuale innovativa, viene declinato dal Piano in obiettivi specifici che sono: favorire la dimensione modale dal mezzo privato verso forme di mobilità individuale maggiormente sostenibili, migliorare l'efficienza, le caratteristiche prestazionali di qualità e accessibilità del trasporto pubblico regionale locale su gomma e migliorare le condizioni dell'interscambio tra mezzi. Le politiche proposte e delineate dal Piano riguardano in primo luogo l'introduzione di un sistema di trasporto pubblico su gomma, come abbiamo definito prima BRT, che possa integrare la rete ferroviaria di interesse regionale con servizi veloci effettuati con mezzi a basse emissioni, ad elevata accessibilità per persone a ridotta capacità motoria, e con caratteristiche di confort prestazionali superiori ai mezzi tradizionali extraurbani. Queste sono in maniera lunga, ma anche, vorrei dire, sintetica, le grandi linee.

L'atto che si sottopone oggi all'attenzione dell'Assemblea legislativa è un atto di grande rilevanza strategica per la nostra Regione, rappresenta lo strumento di programmazione con il quale si definisce l'assetto dei trasporti e delle infrastrutture regionali per i prossimi dieci anni. Il nuovo Piano regionale dei trasporti, che interviene per aggiornare il precedente, integra gli strumenti di pianificazione e di programmazione di competenza della Regione e degli Enti locali.

La legge regionale 37/98 stabilisce una diretta correlazione tra il Piano regionale dei trasporti e la programmazione operativa e il trasporto pubblico regionale locale, effettuata mediante il Piano di bacino, configurando di fatto quest'ultimo come piano attuativo degli indirizzi del Piano dei trasporti e come tale assoggettabile a VAS.

In proposito è stato sviluppato il complesso iter riguardante la VAS, che vi risparmio, ma che comunque è agli atti e che ha avuto forme di notevole approfondimento.

Al di là della VAS, la Giunta regionale ha acquisito il parere del Consiglio delle Autonomie locali, che nella seduta del 20 marzo 2015 ha espresso il parere di competenza prendendo atto dei contenuti del Piano e segnalando tuttavia il grave deficit manutentivo della viabilità regionale, questo è un aspetto estremamente critico, riaffermando il ruolo importante che dovrà avere in futuro l'aeroporto San Francesco e la rete ferroviaria; il CAL ha altresì auspicato che nella stesura definitiva del programma relativo al trasporto pubblico locale si tenga conto della rete dei centri minori esistenti in Umbria.



Al termine di tutta la complessa procedura, gli esiti di questo percorso, aggiornato e reso coerente al parere della autorità competente in materia di VAS, la nuova Giunta regionale, con la deliberazione n. 831 del 13 luglio scorso, ha adottato la proposta di Piano regionale dei trasporti 2014-2024, trasmessa in data 27 luglio all'esame della Seconda Commissione consiliare permanente.

Sulla proposta di atto amministrativo sul quale oltre alla consultazione che la Giunta regionale svolge, il Piano è stato sottoposto, al di là dell'attività di consultazione della Giunta regionale, a due audizioni dalla competente Commissione consiliare Assemblea legislativa, la prima sul testo preadottato è avvenuta il 4 marzo 2015, la seconda il 30 ottobre scorso. Questi due incontri consultivi hanno rappresentato un momento di arricchimento del dibattito e sono stati un'occasione di confronto estremamente importante, che ha complessivamente confermato l'impianto di Piano così come definito dalla Giunta regionale.

In particolare, nel corso della seconda audizione che ha registrato una consistente partecipazione dei soggetti interessati al tema dei trasporti regionali e la formulazione di ben 17 osservazioni scritte, è stato fornito un contributo serio e propositivo estremamente utile al dibattito svolto dalla Seconda Commissione, che ha peraltro tenuto in considerazione i numerosi documenti scritti pervenuti, in particolare quello relativo alla proposta di variante ferroviaria sul tracciato Roma-Ancona.

Nel corso della discussione in Commissione che ha dedicato diverse sedute da settembre ad oggi, è stato condiviso il giudizio positivo espresso dalla Giunta regionale, secondo cui il Piano ha svolto una ricognizione dello stato dei trasporti regionali unitamente a quello strutturale di durata decennale con revisione triennale; è sicuramente uno strumento che non risolverà tutti gli aspetti legati al sistema dei trasporti, ma la possibilità di rivisitazione consentirà di aggiornare, ove possibile, le previsioni del Piano a questo punto quanto mai urgente, poiché la sua approvazione sarà propedeutica all'adozione del contratto di servizio del trasporto pubblico locale.

Concludo dicendo che la Seconda Commissione permanente ha licenziato la proposta di Piano senza modificare quella originaria ricevuta dalla Giunta regionale, ma arricchendola dei contributi ricevuti e di quelli frutto della discussione istruttoria che saranno sicuramente utili in Aula per le valutazioni dell'Assemblea legislativa. Grazie. Mi scuso per la lunghezza, ma l'argomento è estremamente...

PRESIDENTE. ...complesso e articolato. Prima di dare la parola a Claudio Ricci, Consigliere per una delle due relazioni di minoranza, comunico che su questo atto sono stati presentati due ordini del giorno: l'atto n. 309 a firma dei Consiglieri Chiacchieroni, Ricci, Mancini, Liberati, Squarta e Fiorini, concernente "Piano regionale dei trasporti 2004-2024 ex FCU – Interventi di manutenzione straordinaria e strategie future", che verrà svolto successivamente, prima della votazione finale, e l'atto n. 312 a firma del Consigliere Brega concernente il "Sostegno dei cittadini pendolari dei territori locali e regionali per il miglioramento del percorso e dei tempi di percorrenza del treno denominato". I due atti vengono adesso distribuiti.

La parola adesso al Consigliere Ricci per la sua relazione.



Claudio RICCI (*Presidente del Gruppo Ricci Presidente*) – *Relatore di minoranza.*

Grazie, signor Presidente dell'Assemblea legislativa. Debbo doverosamente ringraziare il Presidente della Seconda Commissione consiliare per aver dato ampio riscontro, come doveroso, allo stesso Piano regionale dei trasporti ma soprattutto, e dobbiamo riconoscere tale indicazione, ha consentito a tutti i signori Consiglieri regionali di potersi confrontare ampiamente su tematiche significative per la nostra Regione. Così come ringrazio i progettisti dello stesso Piano regionale dei trasporti, che sul piano tecnico hanno sviluppato un lavoro credo significativo, e la struttura tecnica della Regione Umbria che ha ovviamente collaborato alla stessa stesura del Piano con la usuale e concreta perizia tecnica.

In premessa, signor Presidente dell'Assemblea legislativa, è opportuno evidenziare che il nuovo Piano regionale dei trasporti che viene proposto colma un ritardo e prevede ambiti di verifica e adeguamento che inducono ad alcuni margini di incertezza strategica soprattutto per la reale e concreta fattibilità economica dei progetti.

Il Piano regionale dei trasporti, insieme ai fattori di fiscalità locale, innovazione tecnologica, semplificazione e possibilità di credito per l'attività, è un fattore determinante per lo sviluppo socio-economico e turistico culturale di una regione, e lo è anche in termini di marketing territoriale e attrattività degli investimenti. E da questo punto di vista anche la presenza costante nella stessa Commissione consiliare dell'Assessore con delega, che ringrazio, ha credo contribuito a definire in maniera adeguata le riflessioni che oggi verranno proposte.

La Regione Umbria, signori Consiglieri regionali, è di fatto una città media europea diffusa, lo è perché è configurata da tanti piccoli centri, dove occorre integrare innanzitutto bene i servizi che già esistono, e cercare di creare in questi luoghi dei centri intermodali, dei luoghi quindi di scambio fra vettori e sistemi di trasporto anche diversi; da questo punto di vista il Piano regionale dei trasporti individua circa 80 centri intermodali che dovrebbero essere sempre più – questa è anche una prospettiva mi auguro reale – interconnessi fra di loro e con sistemi tecnologico-informativi, nonché tariffari, tali da determinare anche sempre più biglietti integrati per ottimizzare itinerari e costi.

Il trasporto pubblico locale fa emergere per i sistemi su gomma un dato sostanziale: il 40 per cento degli autobus trasporta in media meno di 10 passeggeri; è un dato su cui riflettere molto, ma è evidente, signori Consiglieri regionali, la necessità di intervenire investendo soprattutto in nuove tecnologie, con sistemi che rilevino in tempo reale la domanda di trasporto e conseguentemente rimodulino l'offerta intesa come numero e tipo di vettori in linea, informando anche i clienti passeggeri in tempo reale e anche programmando servizi punto a punto sul modello taxi-bus.

Per il sistema stradale emergono come macro progetti prioritari per l'Umbria alcuni che sono stati anche oggetto di riflessione in Seconda Commissione consiliare: la rapida conclusione della Quadrilatero Umbria Marche S.p.A., le cui direttrici stradali collegheranno meglio l'Umbria con il Mare Adriatico, le connessioni Terni-Rieti e



Terni-Civitavecchia verso il Mare Tirreno e la strada E 78 che, collegando i due mari, mi auguro possa portare un ulteriore contributo, includendovi ovviamente la risoluzione dei problemi della galleria della Guinza che ormai da venti anni attende di essere completata.

Per quanto attiene la strada E 45, la stessa va vista come dorsale principale dell'Umbria e occorre procedere alla sua riqualificazione e messa in sicurezza evitando il pedaggio – questo è stato un elemento sostanziale di alcune riflessioni – soprattutto per residenti e imprese locali e progettandola, vorrei sottolineare questo passaggio, come asse attrezzato, con servizi informativi, commerciali, per trasformare i nodi, e quindi le aree di ingresso e di uscita, sinanche in centri di smistamento verso itinerari minori dell'Umbria.

Per quanto attiene al nodo stradale di Perugia, così chiamato, essendo la variante per evitare le gallerie, lo stesso deve essere inquadrato come prioritario nazionale, per la viabilità tra il sud e il nord del Paese, sollecitando per quanto sarà possibile, visti i tempi complessi, anche il totale finanziamento del progetto approvato dal CIPE negli anni 2001-2006, con due corsie per senso di marcia sezione tipo B, nei tratti Corciano-Madonna del Piano, Madonna del Piano-Collestrada; sono accoglibili stralci, e in questo senso abbiamo aderito alla proposta di mozione testé presentata, ma solo funzionali e comunque tesi alla completa realizzazione di un'opera fondamentale per lo sviluppo della nostra regione.

Il Piano regionale dei trasporti deve includere, e debbo riconoscere lo fa, come punto centrale un ampio intervento per i sistemi ferroviari, che è l'elemento determinante probabilmente di tutto il Piano, e lo fa a partire anche dalla Ferrovia Centrale Umbra, su cui credo anche durante la enucleazione della sessione odierna dell'Assemblea legislativa vi saranno ulteriori elementi di approfondimento, la Ferrovia Centrale Umbra che deve essere ripristinata in alcuni tratti e ampiamente riqualificata, per quanto attiene a infrastrutture e sistemi tecnologico segnaletici, non nascondendo nemmeno le necessità reali, per farne un oggetto strategico di sviluppo, necessità che prevedibilmente si attestano fra i 30 e i 50 milioni di euro. Ma anche in questo caso la Ferrovia Centrale Umbra deve essere trasformata in un asse attrezzato, questo tra l'altro è il destino di tutte le linee future di trasporto, un asse attrezzato sul piano turistico, commerciale, e socio-culturale, valorizzando le stazioni, che sono dei patrimoni anche di architettura, stazioni come nodi di attività e scambio verso itinerari minori dell'Umbria e dotandola anche di nuovi vettori a tecnologia tram-treni, che in certi luoghi potrebbero finanche entrare in linea urbana. E' opportuno, tra l'altro, che per quanto riguarda i sistemi tram-treni sia previsto un piano strategico di applicabilità nelle principali città dell'Umbria.

Per le linee ferroviarie esistenti, le priorità che il Piano riconosce e su cui ovviamente vanno fatte citazioni positive, sono il raddoppio della Spoleto-Terni, che è un elemento sostanziale del Piano, il raddoppio complessivo ma molto più probabilmente selettivo in fase stralcio della linea Foligno-Terontola e in questo caso prevedendone anche un nodo stazione di connessione con l'aeroporto regionale di Perugia, e il progetto di misure compensative che veniva citato anche durante la



prima mattinata di questa Assemblea, con almeno 18 convogli ferroviari aggiuntivi per il trasporto regionale, nonché sollecitando Trenitalia per un maggiore impiego in Umbria di convogli ferroviari Frecciabianca e Frecciargento che potrebbero determinare una maggiore connessione a velocità ridotta a 180 km/h, della regione Umbria con la rete ferroviaria europea ad alta velocità, e sottolineo questa europea ad alta velocità, perché anche nel momento in cui stiamo discutendo del Piano regionale dei trasporti in Umbria, in tutta Europa le linee ad alta velocità vengono costruite per determinare una rete europea a cui l'Umbria si dovrà in maniera determinata agganciare, perché rappresenterà un'opportunità prospettica di sviluppo.

Per quanto attiene alle stazioni, signori Consiglieri regionali, in Umbria sono 161, ma ci ha sorpreso molto un dato che vorrei riportare a questa Assemblea legislativa: il 92 per cento dei movimenti si sviluppa soltanto in 32 scali, questo ovviamente è un elemento su cui porre un'ampia riflessione.

Emergono anche ipotesi discutibili e complesse sulla stazione ad alta velocità ferroviaria pianificata fuori dai confini regionali, in Toscana, su cui probabilmente e indipendentemente dall'attuale Piano regionale dei trasporti l'Assemblea legislativa farà nei prossimi mesi una riduzione e una riflessione credo significativa.

Si ritiene che il Piano regionale dei trasporti però debba reintrodurre anche il nodo est, certo, mantenendo come prioritario il raddoppio e il potenziamento quindi della Roma-Orte-Falconara-Ancona per toccare i territori dell'area di Nocera Umbra e Gualdo Tadino, ma almeno indicare, almeno per una fase di studio, per una fase di fattibilità, di lungo periodo certamente, quella che viene definita come la variante verso l'area dell'aeroporto, toccando i territori dell'eugubino gualdese

Noi riteniamo che alla fine non sappiamo probabilmente in questo momento quale sarà la soluzione, ma certamente in particolare l'area di Perugia deve puntare a sviluppare, in prossimità dell'aeroporto regionale, una stazione che connetta i sistemi ferroviari e anche che vengano connesse adeguatamente le infrastrutture stradali della Quadrilatero Umbria Marche S.p.A., perché realizzare un grande centro intermodale in quel punto strategico dell'Umbria significa anche poter attrarre opportunità e investimenti.

Sul sistema dei trasporti aerei, si prende atto dell'avvenuta e credo molto positiva riqualificazione dell'aeroporto regionale di Perugia e della concessione ventennale; da certi punti di vista l'aver ottenuto da parte della Sase, della Regione, la concessione ventennale è finanche più importante della riqualificazione; questa concessione ventennale mi auguro possa però portare ad ulteriori elementi di sviluppo per raggiungere l'obiettivo del raddoppio degli attuali movimenti, perché con il raddoppio degli attuali movimenti aerei, signori Consiglieri regionali, si può raggiungere e superare ampiamente il pareggio di bilancio nei prossimi tre anni, e per fare questo sarà comunque importante anche aprire il capitale sociale della Sase a componenti private, per quanto sarà possibile, perché immaginate lo sviluppo che potrebbe avere lo scalo se nella gestione Sase dell'aeroporto entrassero componenti private legate a grandi tour operator internazionali o a grandi compagnie aeree.



E' fondamentale il collegamento permanente fra aeroporto di Perugia e Roma Fiumicino con sistemi ferroviari veloci, e da qui torna l'importanza di avere una stazione ferroviaria e/o sistemi su gomma più efficienti dell'attuale volo Perugia-Roma che comunque va considerato positivo almeno in questa fase intermedia.

Il Piano regionale dei trasporti però deve dare propulsione anche a uno specifico piano operativo per lo spostamento delle merci, altro dato emerso in seconda Commissione consiliare, che il 75 per cento dei trasporti compie in Umbria non più, anche per ragioni geografiche, di 300 chilometri, raccordando lo stesso Piano operativo le piastre logistiche previste e i servizi. Da questo punto di vista, mi consentiranno i signori Consiglieri regionali questo riferimento legislativo, la legge regionale 37/98 dovrebbe essere probabilmente integrata, o meglio, l'Assemblea legislativa dovrebbe dotarsi sinanche di una specifica legge per attivare il Piano regionale della logistica, che credo potrebbe essere uno strumento interessante, come si dice, a valle dello stesso Piano regionale dei trasporti.

Avviandomi alle conclusioni, e doverosamente voglio anche ringraziare l'Assessore Rometti che ebbe a iniziare tale elaborazione importante per la Regione Umbria, a conclusione mi accingo a sottolineare certamente la necessità di un piano di riqualificazione delle strade minori dell'Umbria, citandone anche alcune minori ma comunque importanti per il quadro regionale; certo, siamo a un livello strategico che escluderebbe di per sé le citazioni che sto per fare, ma visto che sono state apportate anche durante le fasi partecipative mi sento nel dovere di ricordarle, mi riferisco alla strada statale 71 e alla bretella 75 bis, nella zona del Lago Trasimeno, mi riferisco al miglioramento dei collegamenti navali verso le isole, mi riferisco alla strada statale 221 e alla strada Apecchiese a Città di Castello verso le aree della regione Toscana, mi riferisco anche a una citazione più recente arrivataci dalla città di Nocera Umbra afferente alla necessità dello svincolo lungo la nuova Flaminia, sinanche alla realizzazione del traforo del Cornello verso le Marche, peraltro in parte già realizzato. Fra le considerazioni conclusive tecnico-strategiche è importante che Terni sia sempre più connessa con Roma Capitale e Città Metropolitana, anche ipotizzando la connessione diretta stradale Terni-Soratte-Roma e potenziando l'asse Terni-Perugia. e qui torna l'interesse alla valorizzazione della Ferrovia Centrale Umbra.

In questo quadro regionale Orvieto, già collegata con importanti infrastrutture stradali ferroviarie di livello nazionale deve trovare un potenziamento come ulteriore centro intermodale e porta dell'Umbria. Si erge in sintesi una chiara consapevolezza: questo Piano tende a superare il ritardo dell'Umbria nel sistema dei trasporti e in particolare nei trasporti ferroviari; nella lettura del Piano, dal punto di vista tecnico, questo emerge con grande chiarezza, come emergono ovviamente dei dubbi sulle attuali risorse finanziarie che potranno nel breve medio periodo dare sostanza operativa allo stesso Piano. Le necessità economiche sembrerebbero attestarsi per la realizzazione almeno in forma accettabile di questo Piano in circa 45 milioni di euro all'anno per i prossimi dieci anni, una cifra rilevante ma che almeno questo Piano tende a sottolineare nei suoi elementi strategici principali.



La prospettiva diventa ancora più incerta nel quadro della visione delle macroregioni, che renderebbero marginale soprattutto il centro nord dell'Umbria in assenza di un potenziamento appunto del centro intermodale di Perugia, aeroporto, stazione ferroviaria ad alta e media velocità vicino all'aeroporto, con le connessioni con la Firenze-Roma, nonché le correlate nuove strade della Quadrilatero Umbria Marche S.p.A.; questo per Perugia diventerà un punto centrale, Perugia e zone ovviamente limitrofe, mentre Terni potrebbe continuare a sviluppare, come dicevo poc'anzi, connessioni strategiche con Roma e Civitavecchia.

L'ultimo stralcio della mia relazione è che la forza politica dell'Umbria è una forza afferente a un milione circa, anzi meno di un milione di persone, che è piccola rispetto ai sessanta milioni del nostro Paese, e che deve quindi essere potenziata ben oltre anche la reale consistenza numerica, attraverso un lancio strategico, attraverso una prospettiva nuova strategica che ponga la Regione Umbria al centro di un'iniziativa per attivare un forte raccordo di collaborazione con la Toscana e le Marche, in qualche modo prospettando questa Regione fra i due mari che debbo dire, anche su proposta del Presidente della Regione Toscana, sembra cominciare a far parte di alcune riflessioni strategiche, includendo anche parti del Lazio affini storicamente all'Umbria.

Un valore politico percepito in aggiunta al peso reale che una gestione amministrativa lungimirante dovrebbe attivare e sostenere, visto che nella storia socio-politica e anche economica il rapporto fra sistemi di trasporto e sviluppo dei territori è stato da sempre un elemento fondante e determinante per le prospettive di una comunità regionale e nazionale.

E' certo un piano strategico, dà certo delle linee d'indirizzo, ma i piani strategici legati ai trasporti hanno sempre avuto, nella storia dello sviluppo socio-economico, una importanza determinante in questo caso per la comunità regionale. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Ricci. Prego, Consigliere Liberati.

Andrea LIBERATI (*Presidente del Gruppo Movimento 5 stelle - Beppe Grillo.it*) – *Relatore di minoranza.*

Grazie, Presidente. Ci troviamo ad affrontare il tema del Piano trasporti regionale 2014–2024, sin dagli esordi, dal titolo che viene dato al Piano, capiamo che c'è qualcosa che non va, perché siamo alla fine del 2015, quindi cominciamo dal dire che questo è un punto da emendare, come avevamo segnalato in Commissione, Piano trasporti 2015-2024; ora parliamo però di quello che, a nostro modo di vedere non va nel Piano, ovviamente ringraziando tutti gli attori che si sono prodigati e avvicendati, gli Assessori, gli ingegneri, i consulenti, i dirigenti, però ci sono delle cose che non vanno, a nostro modo di vedere.

Il primo elemento è quello di un'Umbria "corridoio", e sostanzialmente questa è la foto anche di dieci anni fa. L'Umbria corridoio significa un'Umbria ancora sottoposta ed esposta a un forte inquinamento da emissioni di veicoli, questi veicoli, quelli di oggi; quindi sappiamo anche, sempre restando al tema dell'Umbria corridoio, che la



nostra E 45, la spina dorsale dell'Umbria sotto il profilo della gomma, è attraversata diversamente dalla A 1, da un flusso veicolare di camion e di tir, 20 per cento extra regionali, tremila al giorno, più vecchio rispetto all'altro asse, quello appunto di Roma-Firenze. Questo è un problema, perché sappiamo che quei camion generano un inquinamento pari a dieci volte quello di un tir euro 6, tanto per dirne una, quindi il tema della sostenibilità del Piano trasporti 2015-2024.

Poi c'è un altro elemento che non va, a nostro modo di vedere, dove non si va ad incidere, anzi, dove si va a peggiorare la situazione: il *bus rapid transit*, il fatto di prevedere l'attrezzaggio, anche delle superstrade, con delle fermate per i passeggeri che volessero salire o scendere lungo la superstrada, immaginiamo delle fermate apposite, che a me ricorda un po' Lima, San Paolo, situazioni estremamente disordinate in Sud America, ma anche altrove nel mondo, quindi questo è un passo indietro notevole a nostro modo di vedere, che fa il paio con il fatto che si ridurranno i treni sulla FCU da Perugia a Terni, tanto per dire una tratta significativa, da 10 a 3, questo prevede il Piano, dalle attuali 10 coppie di treni si passerà a 3 coppie al giorno, con una ferrovia che sarà chiusa, sulla Perugia-Terni, per circa 90 giorni su 365. Quindi si pongono dei problemi, a fronte dei quali si risponde con il BRT, *bus rapid transit*; ovviamente la risposta non può essere questa, dovrà essere quella del tram-treno, è stato ricordato, l'unico modo sostenibile per approcciare in maniera innovativa, in realtà modulando altre esperienze di Europa e non solo, alle nostre città.

Altre risposte che non vanno non mancano, a nostro modo di vedere; siamo già intanto al collasso infrastrutturale, bisogna guardare alla realtà, non è di oggi con i lavori in corso che sono presenti sulla Perugia-Bettolle, non è di questi giorni il collasso, c'è una situazione grave che sarà amplificata con l'apertura ovviamente auspichiamo rapida, naturalmente con tutti i controlli del caso, della Quadrilatero, sarà amplificata perché il nodo di Perugia sarà un collo di bottiglia ancora peggiore di quello di oggi. Che tipo di risposta dà il Piano? Di fatto non la dà, perché quando si prevedono delle strade senza che sostanzialmente ci sia una partecipazione politica al tentativo di trovare poi risorse economiche, ammesso, ripeto, che quelle strade occorrono, pensiamo appunto alla digitalizzazione anche della mobilità e quindi a tutto ciò che nei prossimi anni sarà possibile avere nelle nostre vetture e quindi il fatto di poter evitare le code attraverso dei sistemi real-time, tutto questo ci fa riflettere sul fatto che il Piano agisca con un approccio non proprio moderno, contemporaneo.

Il collasso dell'intero sistema è stato cagionato da una mancata prolungata manutenzione ordinaria di tanti e tanti anni, e su questo bisognerebbe vedere cosa era scritto nel Piano precedente, come dire, far fare il tagliando ai Piani avrebbe un senso, verificare ciò che c'è scritto, ciò che effettivamente si fa, ha un senso, invece evidentemente non si fa. Il ripensamento dunque è sostenibile, siamo lontani.

Se pensiamo ad esempio al fatto che la Ferrovia Centrale Umbra è elettrificata quasi tutta, è percorsa da vecchi locomotori diesel, quando a Umbertide ci sono quattro elettrotreni da circa 30 milioni di euro fermi lì da lungo tempo, e quindi capiamo come l'elettrificazione sia stata un mero spreco se effettuato in questo modo; però non



è finita, ci sono i rami secchi, come dire, *ex ante*, come quello di Pierantonio, nella zona industriale sostanzialmente inesistente, e poi ci sono i raddoppi secchi, quello della Terni-Cesi assolutamente assurdo, o altri ancora, tali da determinare uno spreco addizionato ad altri sprechi. E' una situazione sinceramente imbarazzante per chi la vive, osservando ciò che accade nella nostra regione.

Com'è potuto accadere che la Ferrovia Centrale Umbra sia ferma sostanzialmente tra San Gemini e Acquasparta e a Umbertide da diverso tempo, e quindi sia scarsamente percorribile? Ricordiamo che nel Piano si prevede, dopo cento anni, un passaggio, un incremento di velocità della FCU, che però contestualmente, contemporaneamente, viene ad essere appunto chiusa per novanta giorni, da 45 km/h di media a 60, quindi dopo cento anni noi incrementiamo la velocità di 15 km/h, non so con quali costi perché nessuno peraltro ne parla, quindi questo è l'altro grande tema, una FCU che a noi serviva anche, e qui sta uno dei due buchi neri del Piano – peraltro necessitati anche da una normativa regionale che evidentemente non è adeguata – che è quello della mancanza di un Piano trasporti logistico, l'altro riguarda la visione trasportistica turistica.

Tornando alla FCU, restando su questo tema, oggi c'è un buon emendamento, ritengo, da parte di alcuni Consiglieri, prima firma Chiacchieroni, sollecitato anche dal Movimento 5 Stelle, su appunto il tema dell'uso, del tentativo di riutilizzo, quindi di adeguamento della FCU per le aziende che sono lì. Abbiamo visto come numerose di esse continuino, siano forzate a portare il proprio materiale lungo la superstrada quando esse stesse avevano chiesto, rispondendo a una sollecitazione di Sviluppo Umbria nel 2012, di poter utilizzare la FCU, e ricordiamo tra le altre l'industria Toppetti e la Briziarelli, parliamo quindi di una realtà complessa, industrialmente parlando, che però è alla base anche di una possibile conversione sostenibile, se ci sono politiche attive su questo fronte da parte della Giunta, politiche che invece mancano evidentemente.

Quindi abbiamo ricordato uno dei buchi neri, l'altro è appunto sulla politica trasportistica e turistica, è importante questo. Partiamo da Roma, binario est, 500, 700 metri dalla piattaforma ordinaria di Roma Termini e cerchiamo di portare un turista in Umbria, gli facciamo fare questa bella scarpinata, dopo che per altro magari è venuto da Roma Fiumicino, che sta dalla parte opposta della stazione di Roma Termini, binario est, e poi lo mettiamo su un bel carro bestiame, perché questo sono, e lo spediamo in Umbria; quando arriverà, arriverà ovviamente con decine di minuti di ritardo, se è estate farà una bella sudata, se è inverno si dovrà coprire bene, e questa purtroppo è una realtà che dura da troppo tempo. Perché? Qui io avrei voluto interrogare quella sedia vuota, ma è un problema evidentemente, chiedere a lei, perché questa situazione, a Catuscia Marini, perdura da così tanto tempo; c'è un problema di qualità del servizio su cui questa Regione deve avere la capacità di incidere e confido in lei, Assessore, perché possa arrivare a rovesciare qualche tavolino nelle sedi appropriate e farsi sentire perché è ora, perché lo chiedono i pendolari.



Quando noi diciamo, e ringrazio ovviamente il Presidente della Seconda Commissione, che abbiamo fatto le audizioni è vero, però i Consiglieri hanno audito, o meglio la maggior parte di loro ha audito, ma non ascoltato, perché c'è un grido di dolore che sale dalle associazioni, dai pendolari, dai lavoratori dunque, e da tutti coloro che vogliono visitare questa bella regione, ma che evidentemente non vengono presi in considerazione sufficientemente dalla Giunta regionale; eppure sarebbe facile, perché noi siamo in effetti beneficiati da una intuizione doppia, tripla, di 150 anni fa, quella della Orte-Falconara e poi ancora la FCU, 130 anni fa, e 100 anni fa a seconda delle tratte realizzate, un'intuizione felice, pensate veramente è come una mela, come piastre, noi possiamo pensare che siamo circondati di strade ferrate proprio a forma di mela, spaccate a metà dalla FCU che percorre tutta la Valtiberina e poi giunge fino alla Conca Ternana, però non riusciamo a dare un senso. E questo peraltro, lo dico da cittadino umbro, ternano, lo vediamo anche sulla ferrovia Terni-Rieti quando, avendo mezzo milione di turisti alla cascata delle Marmore, non riusciamo a portarne uno sulla strada ferrata perché non è mai stata realizzata quella stazione di Marmore accanto alla cascata che ovviamente valorizzerebbe, attrarrebbe turisti su turisti. Nel 1968 la Spoleto-Norcia fu chiusa dall'allora Ministro Scalfaro.

Io credo che noi andiamo purtroppo verso la stessa dismissione, appunto la stessa politica dei rami secchi, oggi è un pezzo tra Umbertide e San Sepolcro, magari domani un altro, fino a quando arriverà, come sta per arrivare, Ferrovie dello Stato o non so chi altro, l'assorbirà e la butterà via; io non credo quindi che, lo dico come Movimento 5 Stelle, sia questo il futuro, l'abbiamo elettrificata, vogliamo dare un senso? Per non parlare di quello che accade sulla E 45 e anche qui, a mio modo di vedere, manca una visione tesa alla sostenibilità nel Piano.

Perché dico questo? Perché sulla E 45 c'è stato in intervento corretto, necessario e doveroso da parte di questo Consiglio finalmente per contenere queste emissioni *sine limite* dei bisonti della strada, ma non basta, cioè qui occorre un rapporto nuovo con ANAS, ora c'è un nuovo capo compartimento, c'è bisogno di una presa di coscienza da parte del Presidente della Giunta; è vero che stanno per arrivare improvvisamente, per cercare di colmare un gap, che ormai è una divaricazione forse insanabile, forse 300 o 400 milioni, ma c'è un problema relativo al fatto che la manutenzione ordinaria non esercitata per anni, decenni, o meglio portata avanti con materiali scadenti, perché questo la Procura di Arezzo sta verificando, con materiali che non si compattano con quelli sottostanti, ecco, noi rischiamo di subire entro breve una chiusura, un'interdizione che va molto al di là quindi di quello che avevamo pensato per contenere la deflagrazione, il costo, il danno che 44 tonnellate che passano su questa strada che evidentemente non è del tutto adatta, questi costi devono in qualche modo essere ripagati da qualcuno, a fronte di questo, la Procura di Arezzo potrebbe decidere l'interdizione completa ai tir per la pericolosità della strada.

Questi sono, a nostro modo di vedere, grandissimi temi e criticità che non vengono sufficientemente affrontati, non solo direi nel Piano, ma proprio come assunzione di impegni, di consapevolezza da parte della maggioranza; mi viene da dire quando c'erano le auto blu, perché ce n'erano molte di più, la macchina sulle buche veniva



distrutta, ma non era la loro, ora che è la loro perché molti prendono doverosamente la loro, c'è un problema che anche voi comuni cittadini eletti affrontate, dinanzi al quale sarebbe bene che si provveda quanto prima. Non può essere una risposta, anche considerando che i costi socio-sanitari sono ben sopra la media, ricordiamo che il Piano dice: ci sono fra i 90 e 180 milioni di svantaggio competitivo a carico del sistema regionale che vanno a pregiudicare la crescita. Questi sono i costi socio-sanitari dell'incidentalità, perché anziché favorire le strade ferrate – e vi chiederei un po' di silenzio – anziché favorire le ferrovie si va ancora a premiare la gomma.

La velocità media del resto, lo abbiamo ricordato prima, se arriva a 60 deve confrontarsi con i 120 chilometri orari di media registrati, devo dire qui l'ottimo lavoro che ha fatto in termini statistici di registrazione dei dati la Regione dell'Umbria, c'è un confronto che purtroppo è perdente perché se è vero che il treno arriva nelle città, ci arriva troppo tardi. Non siamo d'accordo sul tema della Medioetruria, perché a fronte di questi problemi non possiamo pensare di gettare altri soldi su un progetto che deve dimostrare, a rischio a pericolo di gettare appunto decine di milioni, di continuare a consumare suolo, quando ad Arezzo ci sono già oggi tutte le condizioni, quindi allungando da Terontola, per arrivare sostanzialmente a Milano in poco più di tre ore da Perugia, e quindi anche su questo direi che non vengono ascoltati sufficientemente associazioni, comitati, privati cittadini. Penso che la risposta ragionevole, ma del resto lo ha detto anche l'Università di Perugia, non è la stazione Medioetruria, ma è quella di passare sull'alta velocità attraverso il raddoppio selettivo, questo sì, che c'è nel Piano tra Foligno e Terontola per poi proseguire verso nord.

L'intermodalità, altro grande tema che non è sufficientemente affrontato; tornando su un piano meramente selezionato sulle piastre logistiche, partendo dalle piastre logistiche noi vediamo che anche lì non si va a premiare quelle che sono le strutture esistenti, le intuizioni esistenti, felici anche qua, che ebbero i nostri predecessori decenni e decenni fa, quindi da una parte osserviamo come le piastre logistiche siano delle cattedrali nel deserto, da Città di Castello a quella di Narni, a Foligno, tuttora chiuse o non collegate alla ferrovia. Peraltro con delle assurdità tipo quella di portare nella Conca Ternana i camion diretti alla ThyssenKrupp, anziché tenerli adeguatamente e doverosamente fuori, prima intendo dire, quindi dov'era previsto, nella zona di San Liberato o comunque attorno allo svincolo di Orte, dove sarebbe stato anche facile collegarsi alla rete ferroviaria senza andare a consumare eccessivamente suolo.

Le piastre logistiche non interconnesse, lo abbiamo ricordato, io direi che non ci piace nemmeno il tema dell'ottimizzazione "lemma" che viene utilizzato della mobilità attraverso la ferrovia; ci sono tutti segnali chiari che portano a una situazione non bella, a una situazione di fatto di chiusura, il tutto mentre il contratto di servizio è scaduto e non sappiamo che fine abbia fatto, quello non Trenitalia, e su questo abbiamo presentato alla Giunta un'interrogazione ormai cinque mesi fa che è rimasta inevasa.



Come Movimento 5 Stelle dunque non possiamo approvare questo Piano, tanto più considerando che, ad esempio, la Orte-Civitavecchia che naturalmente è nella Regione Lazio, ma che questa Regione avrebbe dovuto per tempo portare avanti, considerando le necessità dell'Umbria meridionale in particolare in questo caso, ma la Orte-Civitavecchia, quella Civitavecchia-Orte-Falconara, costituirebbe indubbiamente una trasversale necessaria, e anche qui non ci siamo, non è sufficiente, non parliamo quindi della superstrada perché è una cosa ben diversa, non si può continuare a pensare a portare il 90 per cento delle nostre merci su gomma e siamo peraltro in Umbria sopra la media nazionale, nonostante ci sia così tanto ferro, più cura del ferro. Siamo contro il completamento della galleria del Cornello a Nocera Umbra, quello è uno spreco assurdo che va avanti da 25 anni, ma questo non ci autorizza a continuare con gli sprechi. Quello è un vero monumento nazionale allo spreco, noi abbiamo già la Quadrilatero Foligno che va verso il mare e poi a Fossato di Vico si procederà verso il mare allo stesso modo, verso Ancona, la Perugia-Ancona è in corso di completamento, noi riteniamo che non sia cosa buona occupare con altro cemento un'altra valle a quindici, diciotto chilometri di distanza dalle altre direttrici. Quindi questo volevamo dire, mi scuso per essere stato un po' lungo, forse non vi sono piaciuto, ma questo è il Movimento 5 Stelle e crediamo che le nostre idee debbano in qualche modo trovare accoglimento. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Liberati.

Intanto vi comunico che è stato presentato un altro ordine del giorno che vi verrà distribuito, i tre relatori hanno pressoché esaurito il tempo a loro disposizione, che sono i trenta minuti. Diamo adesso spazio al dibattito, abbiamo sette interventi prenotati.

Iniziamo con il Consigliere Squarta.

Marco SQUARTA (*Presidente del Gruppo Fratelli d'Italia - Alleanza Nazionale*).

Grazie, Presidente. Io farò un intervento breve, anche perché il portavoce del centrodestra e delle liste civiche Claudio Ricci ha ampiamente enunciato in maniera esaustiva ciò che noi volevamo appunto sostenere nell'analisi del Piano regionale dei trasporti. Io ringrazio l'Assessore per la disponibilità con cui è venuto in Commissione, sicuramente anche l'ingegner Ciurnelli.

Credo che questa materia sia una materia che deve andare al di là delle appartenenze politiche di destra e di sinistra, perché noi abbiamo a che fare con il bene dei nostri cittadini, e quindi analisi faziose credo siano inutili e superflue, però il dato oggettivo lo dimostra il fatto stesso di parlare con le migliaia di persone che percorrono quotidianamente le strade in Umbria, che prendono i treni, gli aerei nel nostro aeroporto, come sistema oggi in Umbria di collegamenti ferroviari, stradali e anche di aeroporto sia un sistema veramente quasi da Terzo Mondo; basta percorrerlo, basta sentire le persone che quotidianamente fanno le tratte che citavo, per dire che noi partiamo dall'anno zero, oggi l'Umbria è fuori da ogni tipo di modello normale di



collegamenti ferroviari, stradali e aeroportuali, è un dato di fatto, lo dicono tutti quindi partiamo dall'anno zero, e quindi c'è veramente tanto da fare.

Io apprezzo il lavoro svolto dall'Assessore, la disponibilità anche nel ricevere alcune richieste, alcune osservazioni che sono partite dal centrodestra e dalle sue liste civiche, e speriamo che tutto quello che c'è scritto all'interno del Piano regionale trasporti di buono possa essere realizzato in maniera effettiva e non rimanga solo fumo, altrimenti noi perderemmo un'occasione importante per l'economia della nostra Regione ma anche per il turismo, perché parlare di questo tipo di collegamenti non può che prescindere da collegamenti veri e soprattutto capaci di rendere credibile la nostra comunità regionale.

E' chiaro che vanno analizzati degli aspetti. Inizio da ciò che riguarda il sistema dei servizi TPL della nostra regione, io capisco che ci sono molte difficoltà, che la situazione è difficile, mi riferisco alla questione di Umbria Mobilità, capisco che c'è il rischio oggettivo nella creazione di questa nuova Agenzia unica che questi fondi destinati alla stessa possano essere aggrediti da terzi creditori, che la situazione finanziaria è difficile, quindi che la prudenza non è mai troppa, perché rischieremmo di fare dei danni importanti, però allo stesso tempo è necessario che tutti quanti noi cogliamo l'occasione, in questo momento, per poter mettere mano definitivamente a tutto ciò che riguarda l'affidamento dei servizi TPL, arrivando ad una soluzione che permetta o alla creazione di questa Agenzia unica regionale dei trasporti perché vi ricordo che nel 2013, quando fu unificata l'azienda, vi fu un prestito, un'anticipazione di cassa di 17 milioni di euro, in tutti questi anni solo 3, 4 milioni sono stati restituiti, perché questa azienda non è in condizione di restituire cifre, e più gliene diamo più non le otterremo, quindi è necessario arrivare a una soluzione forte, al di là delle differenze di destra e di sinistra, altrimenti non ne usciremo più. La creazione di questa Agenzia unica, con le prudenze giuste portate avanti da lei Assessore, ribadisco che il fatto stesso che questi fondi possano essere pignorati da terzi creditori è un soggetto sicuramente utile da capire e non affrontare con leggerezza, però è arrivato il momento che tutti quanti insieme affrontiamo questo problema, al di là del risparmio dell'anno per quanto riguarda la detraibilità dell'Iva, ma soprattutto per arrivare ad una situazione che permetta di dire che cosa prevede la legge Delrio, cioè la separazione tra il soggetto gestore e il soggetto affidatario, per poter procedere alle gare che permettono l'affidamento dei servizi TPL, che risalgono al 2005.

Anche perché, come ben sapete tutti quanti voi, la partita del TPL, quindi in generale non solo dell'agenzia, è una partita importante in riferimento anche ai criteri che vengono stabiliti a livello nazionale per il riparto alle varie Regioni del Fondo nazionale dei trasporti, quindi è una partita fondamentale che tutti noi dobbiamo giocarci con senso di responsabilità per poter riuscire a superare quella situazione che io vedo preoccupante di stallo, perché abbiamo una società che rischia di portare i libri in Tribunale, arrivare a un concordato e quindi noi con grande responsabilità non possiamo sottovalutare questo problema.

Per quanto riguarda gli altri aspetti del Piano regionale trasporti, apprezziamo quello che dice il Piano, però noi vorremmo che questo Piano fosse, come dicevo prima, non



solo fumo, ma che possa veramente realizzare quel cambiamento che tutti auspichiamo, perché quando io ho detto più volte che parlare di alta velocità oggi, con i collegamenti ferroviari che abbiamo, è come pensare di fare i Mondiali di calcio in un campo da calcetto, quindi prima avrei specificato e avrei preso degli impegni concreti, per esempio sul raddoppio effettivo della linea Perugia-Terontola, che è importante, con l'utilizzo di treni regionali che possano appunto sostituirli a quelli esistenti, al raddoppio concreto anche della tratta che da Terni arriva a Foligno per poter fare Terni-Foligno e Foligno-Terontola, perché tutti quanti voi sapete benissimo che se una persona oggi deve prendere un treno da Perugia per arrivare a Firenze rischia di fare il viaggio della disperazione, figuriamoci da Terni, quindi questi raddoppi che sono previsti nel Piano regionale trasporti vorremmo che fossero stati messi con maggiore incisività, perché in queste due tratte noi riteniamo che sia necessario un intervento per un profondo investimento di riqualificazione e di ristrutturazione, così come il raddoppio della Orte-Falconara. Io sono personalmente favorevole al raddoppio di questa tratta, è un raddoppio necessario e importante perché permette di arrivare anche a zone che oggi sono completamente dimenticate da ogni tipo di collegamento possibile, provocando dei danni importanti, come dicevo prima, non solo all'aspetto turistico della nostra regione, ma anche soprattutto all'aspetto imprenditoriale e della nostra economia; quindi andiamo a insistere in maggiori investimenti, in una maggiore attenzione per i collegamenti esistenti effettivamente all'interno della nostra regione, poi parliamo di alta velocità. Anche qui non ho capito la posizione della Giunta sull'eventuale fermata, se Rigutino o se Farneta, perché sicuramente Rigutino può avere una prevalenza rispetto al fatto che c'è il collegamento ferroviario, ma è chiaro che se il collegamento ferroviario rimane come quello che è oggi, cioè che ci vuole un'ora e un quarto, un'ora e venti per arrivare con il treno a Rigutino, conviene andare a Firenze; diverso è se c'è un impegno serio, concreto ed effettivo per cui ci sono tempi di percorrenza rapidi per arrivare a Rigutino in pochi minuti, non dico in dieci minuti, ma in venti, venticinque, trenta minuti al massimo, a quel punto può avere senso parlare della fermata di Rigutino. Così come parlare della fermata di Farneta, sì, può essere più vicina al capoluogo, a determinate zone, ma non c'è il collegamento ferroviario; allora lì scegliamo Farneta, però c'è l'impegno effettivo e immediato di un collegamento su gomma efficiente che permetta di collegare in maniera seria e credibile, oppure rischiamo di fare una stazione dell'alta velocità che rimane lì, completamente scollegata con gli attuali collegamenti ferroviari disastrosi, e quindi non portano alcun beneficio per la nostra comunità regionale.

Continuo ovviamente per quanto riguarda la mobilità alternativa, che prima ho dimenticato di effettuare, anche qui apprezzo l'aspetto che c'è nel Piano regionale trasporti, però ci sarebbe voluta maggiore incisività perché, sapete benissimo, il fatto che il concorso al finanziamento della mobilità alternativa mediante il Fondo unico regionale prevede naturalmente che le mobilità alternative abbiano determinate caratteristiche, dalle linee di trasporto a fune, dagli impianti meccanizzati, però noi vorremmo che questi sistemi di mobilità alternativa, che ormai alcuni Comuni non



riescono più a sostenere ma che sono fondamentali per la rete del trasporto della comunità regionale stessa, fossero in maniera non sporadica inseriti all'interno del Fondo unico regionale trasporti, ma che ci sia un'inclusione organica, rispettando naturalmente i parametri che la legge regionale prevede.

E l'ultimo punto, anche perché ripeto il mio è un intervento che va a focalizzare alcuni passaggi che poi sono stati ampiamente e significativamente illustrati da Claudio Ricci, è quello che riguarda la E 45, il nodo di Perugia; io sono fortemente convinto di aver fatto bene ad aver sottoscritto, insieme a Raffaele Nevi e Andrea Liberati, la mozione che prevede il pedaggiamento dei tir superiori a 3,5 tonnellate provenienti da fuori regione, che determinano non solo un forte inquinamento della strada stessa, ma che la massacrano, e che per la maggior parte vengono utilizzati da questi camion, provenienti da fuori regione, esclusivamente per evitare il pagamento della autostrada, come una forma importante di scelta innovativa in questa direzione, perché queste risorse noi le potremmo reimpiegare nella riqualificazione e messa in sicurezza della E 45. E mi rivolgo anche ad alcuni colleghi del centrodestra, che hanno in alcune circostanze sancito il no al pedaggio, il nostro non era un pedaggio, non vogliamo mettere il pedaggio nella E 45 per i residenti o per tutte quelle persone che lavorano, che hanno anche attività di autotrasporti nella nostra regione, il pedaggio noi lo abbiamo voluto mettere esclusivamente per i tir che vengono da fuori regione e che massacrano tutti i giorni la nostra regione, e questo è importante dirlo e non cercare di massificare l'argomento e dire: no, noi siamo contrari al pedaggio ed è stato messo, va specificato che tipo di pedaggio è stato voluto essere introdotto, ovviamente sentendo le autorità competenti.

Il nodo di Perugia è una partita importante, e concludo, perché rappresenta il capoluogo della nostra regione, perché vediamo quotidianamente i disagi innumerevoli che ogni giorno subiscono le persone che percorrono quel benedetto nodo; basta un semplice tamponamento per bloccare per ore il capoluogo della città e anche tutte quelle persone che debbono passare di lì per motivazioni di carattere lavorativo, non solo di carattere turistico. Poiché crediamo che spesse volte la politica debba andare al di là delle divisioni, abbiamo anche lì sostenuto e votato personalmente la mozione che aveva previsto il Consigliere Rometti per il mini nodo che collegava Madonna del Piano a Sant'Andrea delle Fratte, però anche lì è insufficiente; noi vogliamo che la Giunta si impegni perché venga sollecitato quel progetto l'altra parte del collegamento, quindi da Madonna del Piano a Collestrada, perché noi se riusciamo a determinare questo nodo in maniera chiara e precisa, riusciamo a risolvere la gran parte dei problemi di collegamenti della E 45 in riferimento al nostro capoluogo.

I lavori recenti che sono stati fatti, che stanno svolgendosi da parte dell'ANAS, capisco improcrastinabili, anche qui magari i Governi ci hanno dormito perché se sono lavori per messa in sicurezza che determinano rischi pesanti non penso arrivino all'ultimo minuto, vuol dire che per decenni la situazione è stata sottovalutata e oggi ci troviamo davanti a lavori che dureranno otto mesi; se la politica negli anni passati



avesse affrontato con maggiore determinazione la questione del nodo, noi oggi quei problemi non li avremmo.

Quindi chiudo il mio intervento ribadendo la necessaria consapevolezza che spero e auspico, al di là delle differenze politiche, Assessori, che questo Piano possa essere attuato nella migliore maniera possibile per fare uscire la nostra regione, la nostra comunità regionale, da un sistema oggi di quasi e totale isolamento. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Squarta.

La parola va adesso al Consigliere Eros Brega.

Eros BREGA (*Gruppo Partito Democratico*).

Grazie, Presidente. Colleghi, cercherò in pochi minuti di rappresentare alcune idee e alcune riflessioni su questo Piano. Questo è un Piano, e chi come me era presente nella passata legislatura sa che lo portiamo da tempo, che ha visto un dibattito importante, che a fine della legislatura scorsa non abbiamo avuto la possibilità di portare a compimento e che oggi con questo dibattito cerchiamo di chiudere un percorso e un processo. Io devo dire che non sono mai intervenuto su questo tema negli anni e nel tempo passato, anche se alcune riflessioni oggi, visto che sono le 17, senza polemica con nessuno, considerando che giustamente si dà molto spazio anche a mozioni e quant'altro, io credo che temi come questo del Piano, dove l'Assemblea può esprimere, può legiferare, può incidere, siano le basi principali di un'Assemblea legislativa e credo che ci sia data la possibilità di rubare qualche tempo per qualche riflessione più appropriata.

Quest'ultimo periodo ho sentito in quest'Aula, anche su giornali e quant'altro, che si è dibattuto molto per esempio, dibattito che viene da lontano, il collega Rometti prima Assessore, sul tema se la fermata era Rigutino o Farneta rispetto all'alta velocità; personalmente, per come ho la visione io, una visione da ripetente, è una visione diversa, mi sarei più preoccupato personalmente di capire come collegare l'Umbria, da una parte verso Roma, una parte verso Firenze, e agganciarla alle due alte velocità, a Roma c'è una linea dell'alta velocità, l'altra è Firenze, cercare di capire se era possibile invertire un dibattito cercando di capire, visto il grande dibattito politico che c'è oggi a livello nazionale, dell'allargamento delle regioni, delle Città Metropolitane e quant'altro, di capire, visto che poi qui il dibattito avanza quotidianamente rispetto al tema politico e anche istituzionale, come rafforzare l'asse verso Roma, magari per una parte dell'Umbria e velocizzare il collegamento, e per un'altra parte velocizzare il collegamento verso Firenze, cercando di evitare secondo me un dibattito che non so dove ci porterà, rispetto a dove fermare o no l'alta velocità.

Io rimango di questa idea, mi auguro che si possa riaprire questo dibattito perché ritengo che una regione come l'Umbria debba sempre di più agganciarsi alle due alte velocità, anche in previsione di un dibattito politico importante, che ho visto da più parti che si apre anche rispetto a rapporti tra Regioni e, ribadisco, anche considerando che l'Umbria si trova tra due grandi Città Metropolitane, a nord Firenze e verso sud Roma. Questo è un dibattito secondo me che mi auguro possa essere riaperto,



laddove non fosse possibile mi sono permesso di portarlo all'attenzione di quest'Aula perché lo ritengo, per quello che mi riguarda, interessante.

Non voglio più di tanto allungarmi, però alcune riflessioni le voglio fare su un tema particolare, che è un tema dove tra l'altro io ho presentato un ordine del giorno sottoscritto da me e da altri undici Consiglieri regionali che ringrazio, che poi mi permetterò di darne una brevissima lettura, che si lega un pochino a quello che sto per dire adesso, legato al raddoppio della Spoleto-Terni, previsto tra l'altro nel Piano, e ringrazio per questo, che è legato da tanti aspetti; sull'ordine del giorno che io ho presentato, che tra l'altro è un ordine del giorno presentato al Consiglio comunale di ieri di Terni firmato da tutte le forze politiche di maggioranza e di opposizione, voi sapete che da Terni parte il Tacito, il treno che collega con Milano, uno dei treni più antichi, più storici di questa regione, che oggi è ridotto a essere poco più di un regionale veloce, non è neanche un intercity, e mi dispiace che in questo periodo non ci si è posti anche per un fatto storico, di collegamenti importanti rispetto alla tradizione di questa regione e alla tradizione della città da cui parte questo treno, che non partiva per caso da Terni per collegare Milano, e che sia stato lasciato in questi anni un pochino senza una riflessione adeguata e giusta. Ne riparlo oggi visto che ieri nell'assise dell'Amministrazione comunale di Terni c'è stata questa presa di posizione forte di cui dobbiamo tutti tenere conto, e dico che riguarda Foligno e Spoleto perché è un pezzo del raddoppio di Spoleto, non è solo lì, ma come sa bene il Consigliere Rometti che conosce questo tema, trova un imbuto, un rallentamento importante. Colgo con piacere che sul Piano è previsto questo impegno di fattibilità, questo studio che ci consente di legare le due situazioni, di dare un ruolo e una forza al Tacito e risolvere questo problema del raddoppio Spoleto-Terni.

Questo raddoppio della Spoleto-Terni, che potrebbe non vederci oggi principalmente interessati all'interno di questo dibattito, vorrei ricordare che riguarda un fatto di collegamento stradale, perché noi è da una vita che in Umbria ormai siamo protagonisti della famosa Tre Valli e che non abbiamo mai scelto fino in fondo; c'è stato un orientamento forte verso la Tre Valli, una parte dell'Umbria, un'altra parte non lo era, abbiamo investito tantissimo su quel progetto. Come qualcuno sa benissimo, c'è stato anche uno studio di fattibilità fatto dalla Camera di Commercio di Terni per cercare di capire come agire su quel collegamento Terni-Spoleto, la famosa Somma.

Pertanto, se in questo piano prevediamo un impegno, caro Assessore, per quello che riguarda il collegamento ferroviario, con un approfondimento forte, visto che per quello della viabilità già c'è uno studio di fattibilità fatto dalla Camera di Commercio, cogliamo l'occasione per rafforzare e dare un segnale forte, al di là della Tre Valli di cui sappiamo tutti le difficoltà; chiediamo all'ANAS, in virtù anche di quel piano di fattibilità, di impegnarsi, di riprenderlo e di mettere insieme queste due possibilità, andando fino in fondo sul collegamento viario tra Spoleto e Terni, chiudendo così in maniera sostanziale l'anello dell'Umbria.

Capisco, come prima ribadito, che non era magari appropriatissimo questo dibattito, però legandolo al fatto del progetto del raddoppio ferroviario mi permettevo di



ricordare questo elemento che poteva avere secondo me una forza e un senso per un territorio che ormai è voglioso di un interesse forte ed è voglioso di un interesse forte senza campanilismo, Assessore, e anche qui citerò un tema che non è proprio appropriato rispetto al dibattito, ma lo voglio citare perché so che su questo anche la Presidente Marini si è spesa tantissimo e so che è un qualcosa a cui lei tiene tantissimo, che è il discorso della variante della ThyssenKrupp, che ritengo che sia prioritaria perché ritengo che dopo decenni finalmente ci si renda conto che al di là che la ThyssenKrupp ci possa essere simpatica o antipatica ma la più grande multinazionale presente in questa regione ha una strada che la taglia in mezzo, credo che al di là di tutto non sia più possibile pensare che si possa continuare ad avere una strada simile.

Dato che so dell'impegno suo, Assessore, so dell'impegno della Presidente Marini su questo tema, credo che sia importante prevedere un impegno economico per fare questo progetto, e di prevederlo quanto prima, ma proprio come premessa, io su questo non ho voluto presentare un ordine del giorno per non mettere in difficoltà nessuno, però chiedo a lei di prendersi un impegno vero affinché su questo tema, in particolare modo quest'ultimo di questa variante sia un impegno concreto, vero, forte che venga messo nel bilancio subito per fare un progetto e che possa veramente materializzarsi nel 2016, perché è una risorsa, un impegno per tutti noi ma non solo per la comunità ternana ma credo per la comunità regionale. Altrimenti ogni volta che noi avremmo – e la Presidente Marini su questo lo sa bene – temi particolari di confronto magari con i sindacati e con quelle realtà, lì in qualche maniera ci viene sempre sollevato questo tema, visto che è condiviso da tutti e visto che so che è una priorità vostra, vi chiedo un impegno forte e concreto affinché in tempo brevissimo possano essere trovati i fondi per far partire il progetto.

Concludo ricordando la presentazione dell'ordine del giorno, che credo sia stato distribuito, inizialmente sottoscritto da me e dai Consiglieri Fiorini, Nevi e Liberati, onde evitare di farlo dai Consiglieri di una parte dell'Umbria, per evitare che il mio amico Assessore Paparelli si potesse sentire offeso, è stato sottoscritto anche dai Consiglieri De Vincenzi, Squarta, Ricci, Guasticchi, Biancarelli, Carbonari e Smacchi. È l'ordine del giorno che chiede questo impegno di attenzione rispetto al Tacito denominato ICT, che credo sia il treno con la storia più importante della nostra regione che attraversa l'Umbria e collega con il nord. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Brega. Intanto vi comunico che è stato presentato un ulteriore ordine del giorno dai Consiglieri Nevi e Squarta che vi sarà distribuito. Intanto do la parola al Consigliere Nevi per il suo intervento.

Eros BREGA (*Gruppo Partito Democratico*).

Presidente, scusi, sull'ordine dei lavori chiedo solo se gentilmente, prima di passare alla votazione degli ordini del giorno e di quant'altro, si potesse accordare una sospensione di cinque minuti perché avendo visto che ci sono diversi emendamenti, anche di maggioranza, vorrei dividerli con la Giunta e prima di arrivare a una



votazione poter discuterne insieme. Dopo che la Giunta ha risposto, prima di passare alla votazione. Grazie.

PRESIDENTE. Al termine della discussione, l'intervento della Giunta e poi una breve pausa. Per adesso continuiamo con gli interventi. Consigliere Nevi.

Raffaele NEVI (*Presidente del Gruppo Forza Italia*).

L'occasione dell'approvazione del piano dei trasporti con circa tre anni di ritardo è un'occasione importante per fare un po' il punto di quello che è successo negli ultimi... Ridi, ridi, ma sai che dico la verità.

(Intervento fuori microfono del Consigliere Rometti)

Per fare il punto sul settore forse più disastroso in assoluto dal malgoverno della sinistra. Partiamo chiamando le cose per nome, Rometti, perché tu hai sempre questa tendenza a dire che tutto il disastro non è dipeso da te, però io non so da chi è dipeso, sicuramente va in capo a chi ha gestito l'Umbria in questi anni passati. E ogni tanto mi chiedo, Rometti, – ma vedo che sta diventando anche una moda di esponenti autorevoli del centrosinistra a livello nazionale – se ci fossimo stati noi del centrodestra, a fare questo disastro, cosa sarebbe successo? Forse in Umbria ci sarebbe stata una mezza rivoluzione, o una rivoluzione totale.

Invece, grazie a una sorta di benevolenza nei confronti dei governi di centrosinistra, perché qui partiamo dall'anno 2005, quando io sono entrato in Regione – lei c'era anche in quegli anni comunque, Rometti ci sta da sempre – e la Lorenzetti ci diceva che il sistema di trasporto regionale era un fiore all'occhiello della nostra regione, e che nonostante ci fossero delle aziendine di serie B (v. ATC, Spoletina) c'era una grande azienda regionale – vedo che Zurli acconsente!, no, non acconsente ma si ricorda questi passaggi – la gloriosa, magnifica, strabiliante APM, che compensava questi poveracci di Terni, che avevano bilanci invece un po' ballerini. Va bene? E quindi dice: allora sai che c'è? Facciamo una grande azienda regionale e così alla grande APM, con i suoi grandissimi risultati, facciamo digerire queste piccole e malmesse aziendine locali e ci serve anche per andare a gestire i trasporti pubblici negli Stati Uniti d'America, nel Sud America, in giro per il mondo, tanti progetti.

Dopodiché, un giorno ci siamo svegliati e abbiamo visto abbiamo visto che purtroppo c'era un problemino che quotava circa 50, 60, 70, c'è chi dice 100 milioni di euro di sbilanciamento, ma insomma piccole cose che hanno generato un piccolo terremoto istituzionale, cioè piccola scossettina, perché non governava il centrodestra, se avesse governato il centrodestra, sarebbe venuto giù tutto, ci avrebbero arrestato tutti.

(Intervento fuori microfono del Consigliere Chiacchieroni: "E avrebbero fatto bene!")

E avrebbero fatto bene, certo! Dopo abbiamo dato la colpa ai fascisti di Roma, a quelli che gestivano il Comune, la Regione, che in seguito sono cambiati, ma i problemi non



sono stati risolti, anzi, si sono aggravati, si sono aggravati e arriviamo al punto che il sistema sostanzialmente salta, e solo grazie a una bella operazione, lo riconosco, che noi abbiamo appoggiato – Rometti per fortuna si ricorda – di privatizzazione, lo dicevamo anni prima che forse era meglio privatizzare, che forse era meglio andare a consegnare questa roba in mani più serie, ma lì c'era la grande APM, che invece faceva tutto. E quindi abbiamo privatizzato, ringraziando il cielo e anche Moretti oltre che al cielo, siamo riusciti almeno a mettere una toppa, ma il problema non è risolto perché ancora oggi abbiamo dei gravi problemi.

Al punto che – fatto molto grave a mio avviso – siamo ancora titubanti e si naviga un po' a vista perché si aspetta la botta: la botta sarebbe il fallimento di Umbria Mobilità. E allora il punto è che questo ha bloccato – forse anche giustamente, non voglio dire che sia campata per aria la cosa – la costituzione dell'agenzia regionale, che secondo i tecnici ci porterebbe a risparmi anche molto significativi e importanti.

La prima cosa che volevo dire è che, Presidente, è ora di prendere un verso perché non basta dire 'ma sì, l'agenzia, adesso vediamo perché poi se succedesse qualcosa ci potrebbero essere dei riflessi non tanto simpatici e quindi dobbiamo essere attenti'. Noi abbiamo bisogno che nasca questo ente perché ci comporterà un risparmio significativo. L'unica cosa che non ci possiamo permettere è che passi il tempo così in cui non si sa che cosa aspettiamo, perché se ne parlava a gennaio, anzi, se ne parlava a novembre 2014, quando il mio ex collega Zaffini (che da sempre si è occupato di questo settore nella precedente legislatura) fornì all'Assemblea legislativa, grazie anche al contributo di Manlio Mariotti a onor del vero, un testo di legge che fu portato un po' per le lunghe e alla fine approvato.

Ma, visto che mi occupo anche della mia veste di Presidente del Comitato di controllo e garanzia di attuazione delle leggi, da quel giorno è rimasta lì, e quindi ancora oggi siamo in una fase di grave incertezza in cui non si prende una strada decisa.

Io capisco che ci possano essere dei problemi tecnici e anche delle preoccupazioni, ma bisogna affrontarli con strumenti tecnici adeguati e in tempi rapidi, nel senso che dobbiamo metterci in mano a professionisti affermati a livello anche nazionale per capire bene come fare ma bisogna farlo, perché ogni mese che passa purtroppo ci sono dei problemi che si acuiscono e non si risolvono. Anche se mi risulta, come risulta a tutti quanti, che si sta lavorando (e ci mancherebbe altro) per vedere che cosa si può recuperare di quella mirabolante stagione, fantastica e straordinaria, dei contratti su Roma. Io sono molto scettico su questo, però spero di sbagliarmi. Ma non è che possiamo aspettare questo per costruire un sistema che sta in sicurezza e che ci genera dei risparmi, dobbiamo farlo in tempi rapidissimi, e dobbiamo finalmente uscire da questa situazione di gravissima incertezza, per dirla con un eufemismo.

Secondo tema collegato è questo della FCU. Siccome al terzo mandato uno diventa anche più distaccato, o più sereno, non lo so come diventa, sul tema della FCU è inutile che continuiamo a prenderci in giro, a dire di fare gli investimenti, di elettrificare, qualcuno dice del trasporto merci, il mio amico Chiacchieroni, ma di che parliamo? Qui bisogna sbrigarsi a consegnarla, com'è stato fatto con Umbria Mobilità, a chi può mantenerla in vita e fare in modo che non sia un ulteriore gravissimo flop.



Anche questa era tra le azioni mirabolanti perché ci ricordiamo la stagione in cui Brozzi sembrava che dovesse fare concorrenza alle Ferrovie dello Stato, ormai stavano lì, Moretti e Brozzi si equiparavano sostanzialmente, ed eravamo quasi arrivati a superare le Ferrovie, quando veniva in Commissione era straordinario! Poi un giorno ci siamo svegliati e ce l'hanno chiusa al 50 per cento e sta lì e dobbiamo fare scendere la gente, farla salire sul pullman, un disastro colossale. Qui continuiamo a fare mozioncine e gli ordini del giorno in cui diciamo di investire per riaprire, andiamo dai pendolari a dirgli che fra quindici giorni, un mese, due mesi, nel prossimo bilancio troviamo le risorse, ma di che parliamo? Bisogna sbrigarsi! Come diciamo già da tempo, e metterla in mano a chi può farla forse vivere, che già sarebbe qualcosa, e alleggerirci di quest'altro fardello spaventoso che abbiamo, perché se no anche questa finisce veramente male.

Ancora parlando chiaramente, abbiamo di fronte il tema – caro Rometti, tu lì eri Assessore al Comune, stai sempre in mezzo, su tutto, però sembra che non c'entra mai nulla –: Minimettrò. Quando è stato fatto il Minimettrò – con il mio amico Squarta ci scherziamo spesso – avete sbagliato, anche lì il Minimettrò sembrava fosse l'opera più avanzata del mondo, anche i giapponesi ce la dovevano invidiare. Grandi cose, grandi conferenze stampa, manifestazione, la Grande Perugia, la più moderna opera di arte contemporanea del mondo, cioè di tutto e di più abbiamo detto. E poi un giorno, caro Chiacchieroni, ci siamo svegliati e abbiamo visto che c'era uno sbilanciamento tra costi e ricavi di 7-8 milioni di euro, ma insomma piccole cose che si risolvono, adesso non stiamo a guardare i soldi, no?

Quindi abbiamo anche questo problema, che abbiamo inserito nel piano dei trasporti e di cui dobbiamo farcene carico, a meno che non decidiamo di prendere e smantellarlo, penso che questo non sia possibile. Dobbiamo occuparcene ed evitare che oltre al Minimettrò vada dietro anche il Comune di Perugia che ha questo fardello sulle spalle, e quindi organizzare i trasporti in modo tale che sia una mobilità di trasporto alternativo e che possa rientrare nel tema di come finanziare il trasporto.

E allora queste sono le azioni sulle quali faremo la gara europea cosicché io e il collega Squarta abbiamo presentato un ordine del giorno, anche qui, cioè c'è da sistemare qualcosa, no? Perché dopo tanti anni, stratificazioni, questioni che ci portiamo dietro dal passato, ci ritroviamo con alcuni comuni per i quali il trasporto pubblico pesa pesantemente, e comuni dove invece il trasporto è interamente pagato dalla Regione. Questo non va bene, cioè noi dobbiamo fare una cosa che funzioni e che sia equilibrata per tutti. Non mi si venga a dire 'ecco sempre quello che ce l'ha con i piccoli comuni, che vuole chiudere il trasporto pubblico nei piccoli comuni'. Assolutamente no. *(Intervento fuori microfono)*

Questo è il tema, e ti rispondo già, io so perché tu sei stato anche Presidente dei piccoli comuni, ma non si riferisce a questo. Perché poi la questione dei piccoli comuni, come diciamo da cinque anni a questa parte, non si risolve con l'autobus di linea che ci costa un sacco di soldi: si risolve con una sana sussidiarietà orizzontale coinvolgendo il privato, che ci costa un terzo di meno, no? E che va in giro con un pulmino da dieci posti e non con quello da cinquanta posti. Oggi queste cose ci sono



scritte sul piano, noi ne parliamo da cinque anni, però il problema non è scriverle, perché questa è la cosa più semplice, il problema è farlo, finalmente, e cercare di passare veramente dalle parole ai fatti.

Alta velocità. Anche qui, un piano dovrebbe essere in teoria una cosa seria in cui si indica qual è l'opzione che scegliamo. E qui invece non si dice. Io sono tra quelli che sono favorevoli alla Medioetruria, lo dico perché così Liberati ha l'occasione per fare un altro comunicato stampa. Sono favorevole alla Medioetruria, certo sono più favorevole se si fa a Farneta piuttosto che a Rigutino (anche perché mi ricorda quella con un'altra T è una cosa piacevole per me). Qui invece non si sceglie, da buoni democristiani non scegliamo, nel senso che tra le due cose meglio lasciare perdere che hai visto mai che dobbiamo litigare con qualcuno. E quindi ho la preoccupazione che alla fine, purtroppo, si arrivi a una scelta, che magari va bene per una parte dell'Umbria ma che è totalmente inefficace e inefficiente per l'altra parte dell'Umbria. Al riguardo ho avuto occasione anche di fare un intervento pubblico, quindi non vado oltre, però abbiamo capito di cosa stiamo parlando. Allora le scelte alla fine bisogna farle in qualche modo, bisogna assumersene la responsabilità.

Tra l'altro, sull'opzione Farneta non vedo quali potrebbero essere le zone che hanno questa grande contrarietà, dopodiché non è che lo decidiamo noi, lo decidono le Ferrovie, il Ministero e via dicendo, ma noi dobbiamo andare con una proposta. E la proposta, secondo me, era più serio farla precisa, perché tanto il tema sappiamo qual è: scegliere questo o questo. La Regione, come al solito, rinuncia, forse – come ho detto all'Assessore Chianella – per non dare fastidio al potente Assessore regionale della Toscana, e lo capisco perché di questi tempi la Toscana per voi è un riferimento assoluto, perché non solo il PD è governato da un toscano, ma anche il Partito Socialista è governato dal toscano, quindi la Toscana è l'America per voi.

Ad ogni modo queste sono cose serie e io mi sarei aspettato che in un piano strategico ci fosse questa indicazione, anche per rappresentarla al Governo.

Per quanto riguarda le ferrovie, diciamone una definitiva, c'è anche un atto che è arrivato sul quale io esprimo grandi perplessità. Noi abbiamo fatto una guerra vera per mettere dentro questo benedetto raddoppio della Orte-Falconara. Ora questo dibattito sulla variante – Luca Barberini se lo ricorda – c'è stato, penso, dieci anni fa. Io mi ricordo la Lorenzetti, facemmo una discussione in Consiglio regionale e si discuteva della variante, Fossato di Vico, Gualdo, Gubbio eccetera. Ora quella è stata superata, c'è stato un accordo Stato-Regioni che ha coinvolto tre Regioni, Lazio, Marche e Umbria, abbiamo siglato patti. E le difficoltà di quel patto sapete quali sono, questo accordo quota 600-700 milioni di euro, quindi non è una cavolata.

Il Governo deve essere incalzato a realizzare subito questo discorso che è il vero nodo che blocca tutto, e noi qui ci mettiamo a ragionare della variante. Ora, a me sembra poco serio, anzi, molto pericoloso perché rischia di farci tornare indietro a un dibattito di fronte al quale al Ministero possono dire: 'sai che c'è? siccome non c'è accordo sul raddoppio della Orte-Falconara, vediamo di passare a qualche altra priorità'. E questo non lo dico così, perché me lo disse un autorevolissimo dirigente nazionale (finito poi in galera, ma questo è un altro discorso) delle Ferrovie, del Ministero, che disse:



guardate che mentre parlate di queste cose questa è una bella scusa per qualcuno per cambiare le priorità del Governo. Perché il Governo fa innanzitutto le cose condivise, non quelle in cui ancora si discute.

Quindi io faccio un appello accorato anche ai presentatori a rifletterci bene perché questa è veramente pericolosa. Io capisco che c'è "Gubbio über alles", c'è la rincorsa l'uno con l'altro, c'era anche nella passata legislatura, però state parlando di cose serie, e questa rischia di mettere in difficoltà pesantemente una intesa che tra l'altro riguarda altre regioni, proprio carta straccia, perché senza l'accordo di altre regioni non si fa niente ma che rischia di essere utilizzata come scusa per fare ulteriormente dilazionare i tempi rispetto all'obiettivo fondamentale, che è quello di sanare questa strozzatura su Spoleto e per il raddoppio della Orte-Falconara.

Inoltre dobbiamo spingere molto – questo Claudio Ricci fa bene a ricordarcelo sempre – sul tema del collegamento dell'aeroporto, perché ora non abbiamo più scuse, prima si dice 'sì, investiamo sull'aeroporto', poi magari l'aeroporto ce lo declassano. Adesso non c'è più questa scusa: l'aeroporto è stato riconosciuto dal Governo nazionale, grazie al Ministro Lupi quando ce lo abbiamo messo noi a fare il Ministro, e quindi adesso bisogna procedere, cioè collegare la struttura alla Foligno-Terontola e cercare in tutti i modi di far rispettare dal Governo l'accordo per velocizzare, quantomeno raddoppiare la Foligno-Terontola.

Questa è la vera strategia: Orte-Falconara e Foligno-Terontola. Oltre al tema dell'alta velocità, ma che forse secondo me è meno importante, perché la Foligno-Terontola, la stazione all'aeroporto e soprattutto la Orte-Falconara sono fondamentali, in particolare senza la Orte-Falconara l'aeroporto è isolato perché non si raggiunge.

Ancora, ho sentito il Consigliere Brega parlare della Somma, ossia della strada che collega Spoleto a Terni, che penso sia davvero fondamentale, sulla quale occorre, Assessore, forse anche cambiare un po' marcia perché se ne parla veramente poco. Tanto, parliamoci chiaro, la Tre Valli chi la mette in discussione, ci mancherebbe altro, ma insomma, ci siamo capiti, di questi tempi parlare di quelle somme significa forse avere qualche problema in più. Intanto la strada della Somma è assolutamente fondamentale perché poi la gente oggi passa da lì, non è che passa dalla Tre Valli, e forse con una spesa inferiore, di molto inferiore, si può realizzare un collegamento veloce che anche a fini turistici è molto importante, anzi io penso che questo collegamento andrebbe pensato non per i camion, ma proprio per il turismo che speriamo passi sempre più in grande quantità in quella zona.

In questo piano – parliamoci chiaro – ci sono degli elementi di novità, tanto che di alcune questioni ne discutiamo da quindici anni, perché le affrontava il centrodestra anche prima che arrivassi io, e che non sono state mai attuate. Quindi ciò che ci lascia interdetti è appunto questo fatto, e chi si è scottato con l'acqua calda ha paura anche di quella fredda. Cogliamo degli elementi di novità e di innovazione che prima non avevano nemmeno dignità di entrare nel dibattito, e quindi pensiamo anche di aver fatto un buon lavoro di stimolo come opposizione, però è chiaro che il tema del piano dei trasporti non è tanto il piano dei trasporti: è come attuarlo e in quali tempi, e su questo noi siamo invece molto preoccupati perché i tempi stringono, la situazione è



veramente al limite, al collasso. E questo è uno di quei temi, insieme ai rifiuti, sul quale, ripeto, ricollegandomi alle parole iniziali, c'è stata decisamente in questi anni una criticità, e speriamo che questa sia l'occasione per ripartire, anche considerando che siamo all'inizio della legislatura. Grazie, Presidente.

- Presidenza del Vicepresidente Guasticchi -

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Nevi. La parola al Consigliere Rometti.

Silvano ROMETTI (*Presidente del Gruppo Socialisti Riformisti - Territori per l'Umbria*).

Raffaele Nevi, come solitamente fa, la butta un po' in politica, però di fatto ha elencato puntualmente gli obiettivi e i contenuti del piano. Su una cosa ha ragione: il piano è un quadro strategico a cui tendere per poter migliorare il sistema della mobilità nella nostra regione, è chiaro che è un piano che va guadagnato, va poi attuato e questo non è tutto nelle mani della Regione perché altrimenti ci daremmo da una parte del colpe e dall'altra un po' di onnipotenza che purtroppo non abbiamo. Non è nelle mani della Regione nel senso che se il Governo centrale non riprende una politica degli investimenti sulle infrastrutture, se troviamo di fronte a noi una situazione per cui – è vero che abbiamo parlato poco di servizi in questa discussione – i tagli sul trasporto pubblico sono stati in questi anni, a partire dal Governo Monti, di due cifre se non più, è ovvio che il piano dei trasporti nei prossimi anni troverà grosse difficoltà di attuazione.

Tuttavia io credo che il piano sia uno strumento fondamentale, l'atto più importante che approviamo in questo primo scorcio di legislatura, è un piano che tende a superare a migliorare i collegamenti esterni della Regione. E ne parliamo da sempre, Claudio Ricci lo sottolinea in continuazione, visto che ha un profilo e un'attenzione verso l'attrattività turistica di questa nostra regione, quindi collegamenti esterni e anche migliorare la relazione tra le nostre città, e quindi le nuove domande di mobilità che si sono determinate negli ultimi anni, le funzioni che si sono spostate, invece la nostra programmazione dei servizi che andava avanti un po' con una ripetizione storica di quello che avevamo nel passato. Quindi un punto chiaro, una visione organica e una programmazione seria, anche innovativa, sostenibile – e qui dopo, Andrea Liberati, dirò qualcosa – era opportuna.

Nevi parlava di ritardi. È chiaro che questo piano completa un enorme lavoro di riorganizzazione del trasporto in questa regione, che è partito con l'azienda unica, unica in Italia, poi con la legge regionale sul trasporto, e poi con il piano. Noi abbiamo di fatto un quadro normativo e organizzativo completo per quel che riguarda le prospettive del trasporto in questa Regione. Abbiamo incontrato in questo percorso due difficoltà enormi, che hanno prodotto qualche sfasatura, qualche ritardo: la crisi di Umbria Mobilità derivata dalle questioni dei servizi fuori regione sicuramente ci ha sottratto energie, tempo e soldi, e quindi probabilmente questo piano negli intendimenti si poteva approvare non tre anni fa, tre anni fa non avevamo neanche la legge, ma un anno fa sicuramente sì. Così come il taglio dei finanziamenti



e delle risorse al trasporto, che ha visto in Italia – non so se avete un quadro nazionale – ma aziende pubbliche fallite, aziende che non hanno avuto i problemi di Umbria Mobilità per le questioni che conoscete sono fallite, aziende che per il 50 per cento chiudono i bilanci in rosso.

In questo caso, secondo me, la Regione Umbria ha dimostrato una grande capacità di governo perché noi abbiamo creato una situazione in Umbria ottimale per il futuro perché abbiamo un unico gestore, un bacino unico, regionale, un gestore solido e robusto com'è il gruppo di Ferrovie dello Stato, con questo si possono intavolare operazioni sia sul versante degli investimenti che sul versante del miglioramento dei servizi. Fra parentesi: vedo circolare dei pullman nuovi, molto nuovi, cosa a cui non eravamo abituati; vedo circolare treni nuovi, molto nuovi, a cui non eravamo abituati. E quindi evidentemente questa azienda, che ha una capacità di investimento notevole, può apportare quei miglioramenti che servono al servizio e che non avremmo potuto fare.

Quindi, al di là della teatralità e della polemica politica, è stata un'operazione dove dal male è nato il bene, secondo me. Pensate voi ad avere oggi, con i problemi che ha il trasporto, un'azienda solo in mano alle due Province, ai Comuni: con le situazioni che hanno i bilanci degli Enti locali voi pensavate che un'azienda di questo tipo potesse dare delle certezze per i servizi? Io non credo. Ora noi siamo nelle condizioni...

(Intervento fuori microfono del Consigliere Nevi)

Avete sostenuto. Quindi io credo che il piano abbia delle premesse organizzative favorevoli. Essendo uno strumento complesso, affronta le varie modalità, il tema delle infrastrutture, il tema dei servizi.

La modalità aerea: sono d'accordo con quanto ho sentito, veniamo da una legislatura in cui noi fortunatamente abbiamo ora un aeroporto, un bell'aeroporto, di dimensioni e di capacità sufficienti, più che sufficienti per una regione come la nostra, ben collegato, riconosciuto fra gli aeroporti di interesse nazionale con una concessione ventennale; ci sono tutte le possibilità di svilupparlo e di far sì che da trenta, come ho detto qualche volta, si faccia trentuno nel senso che si vada verso un potenziamento effettivo dei collegamenti, cosa che peraltro in parte si sta già facendo.

Credo che serva un gestore più solido, serva un partner di interesse nazionale, che dovremo reperire perché altrimenti una gestione tutta umbra a livello regionale, con le risorse regionali, forse non ci consente di fare le cose di cui abbiamo bisogno.

Il piano parla molto di ferrovia, di servizi ferroviari, perché? Perché secondo me il trasporto ferroviario è la vera debolezza infrastrutturale di questa Regione.

Molto spesso noi ci piangiamo un po' addosso, ma credo che sul versante della rete stradale, una volta completate le trasversali, se il Governo rispetta l'impegno di migliorare e fare una manutenzione, un adeguamento robusto della E 45, noi abbiamo una rete, con la E 78 (sulla quale oramai sono state appostate le risorse, da quello che mi dicono al Governo), la Terni-Civitavecchia, che è un'altra opera



fondamentale nel piano triennale ANAS; io credo che l'Umbria abbia poco da lamentarsi. Mentre dal punto di vista ferroviario oggettivamente è il punto debole della nostra regione perché abbiamo una rete risalente a un secolo fa, i miglioramenti sono stati pochissimi, pochi interventi, c'è questo intervento sulla Campello-Spoleto che peraltro va avanti un po' a singhiozzo. Quindi sulla ferrovia bisogna insistere. Infrastrutturalmente le priorità sono quelle del piano, le conosciamo, si è cercato di agire sul versante dei servizi migliorando soprattutto il materiale rotabile nella interlocuzione con Ferrovie dello Stato e quindi credo che lì dovremo nei prossimi anni soprattutto intervenire per far sì che il trasporto ferroviario in questa regione raggiunga i livelli che ha nelle altre regioni. Però anche qui parliamo sempre di soldi, perché se penso alla vicina Toscana... e questa è una debolezza storica, se volete, dell'Umbria che non fa riferimento né all'ultima né alla penultima legislatura, Raffaele, parliamo di risorse: noi spendiamo per il trasporto pubblico 100 milioni l'anno e non siamo attraversati dalle grandi direttrici nazionali.

(Intervento fuori microfono della Presidente Marini: "la Regione")

La Regione. La Toscana col contratto di servizio ne spende 550, la Toscana è quattro volte più grande di noi, ergo spende il trenta-quaranta per cento più di noi e ha le grandi direttrici. Quindi c'è un problema di risorse, quando parliamo di servizi. E abbiamo una dispersione demografica, una regione come la nostra, dove naturalmente anche nell'organizzare i servizi per piccoli centri abbiamo difficoltà che magari in altre regioni non ci sono. Noi dobbiamo da questo punto di vista continuare quella battaglia già iniziata perché i criteri che ci pone il decreto legislativo del 2013, cioè che dobbiamo rispettare il 35 per cento di copertura del servizio, che dobbiamo avere un certo rapporto costi/ricavi, per una regione come la nostra è un problema serio, e quindi su questo punto penso che dovremmo un po' tornare a battere i pugni col Governo nazionale, perché quei criteri ci penalizzano ora e ci penalizzeranno in prospettiva.

Però io sono molto d'accordo che sul trasporto ferroviario si sia fatto un punto chiaro, si siano messe in file le priorità e si sia aperto con Ferrovie dello Stato un percorso che vede un ammodernamento del materiale rotabile, e che anch'io auspico veda anche Ferrovie dello Stato protagonista per quel che riguarda la gestione della Ferrovia Centrale Umbra, perché da soli probabilmente non riusciremo a fare quello che non abbiamo fatto fino ad oggi.

Dicevo, si è parlato poco di servizi, però anche qui il piano secondo me fa alcune scelte innovative, ad esempio questa previsione del metrobus, cioè far sì che su alcune adesso direttrici fondamentali non si dopmino le corse partendo dalle singole località, in ogni località con un mezzo di trasporto, questo impone una rottura di carico ma determina economie, un'efficienza nel servizio che altrimenti non avremmo avuto.

C'è il tema dei servizi a domanda debole. Io penso che anche questa programmazione, sommata a quello che fa l'azienda, con quel panorama di aziende private site nella nostra regione – teniamo conto che nel sistema di aziende private in



Umbria lavorano circa mille persone, che sono l'equivalente di quelle che lavorano nell'azienda pubblica – possa vedere una collaborazione nella futura gara fra l'azienda pubblica, cioè fra l'azienda regionale che è pubblica perché è di Ferrovie dello Stato ma non è più del patrimonio regionale, e il sistema delle aziende private, al fine di migliorare i servizi e di dare anche un'economia al nostro tessuto di aziende. Il ferro può essere utilizzato dove c'è un'alta domanda, la gomma dove i numeri sono più bassi. Naturalmente c'è il tema della manutenzione, qui l'ho detto e credo che debba essere affrontato rapidamente. Io rivendico anche qui con il piano, rivendico, insomma, io penso che sia stato positivo fare quello che è stato fatto solo in Umbria: parliamo di sostenibilità, di sistemi di trasporto a basso impatto, sappiamo che il trasporto incide per il 40 per cento sul livello di emissioni in atmosfera, e allora le città che investono sulla mobilità alternativa non possono essere lasciate sole, questo è vero. Quindi la legge c'è, il piano lo prevede, mi rendo conto che è sempre una questione di soldi, però nel momento in cui la mobilità alternativa diventa sostitutiva di servizi tradizionali credo che dobbiamo fare di tutto per cercare di sostenerla. Peraltro, nella vecchia programmazione comunitaria la Regione Umbria ha investito 150 milioni forse sul tema accessibilità, riqualificazione urbana, e con queste risorse molto spesso i Comuni hanno realizzato questi sistemi di trasporto, per cui a questo punto bisogna essere coerenti.

Io credo che abbiamo una grande occasione: l'occasione di avere un gestore unico in questa Regione, un gestore solido che può creare le condizioni per sviluppare ulteriormente i servizi, che può fare investimenti, a cui possiamo chiedere anche nel rinnovo del contratto di servizio alcuni investimenti prioritari, che peraltro sono stati già individuati, che sono all'interno del piano. Quindi mi sembra che ci troviamo di fronte a un piano completo che tiene conto sì delle difficoltà, che chiaramente dà ragione ai problemi che ci sono stati, ma che nello stesso tempo può guardare a una prospettiva, avendo idee chiare e avendo le condizioni per sviluppare ulteriormente e migliorare i servizi, nell'interesse anche dei lavoratori perché è un settore che comunque vede impegnati molti lavoratori, degli utenti perché sappiamo che la mobilità è uno di quei servizi che incide molto sulle dinamiche di sviluppo di un territorio. Per cui da questo punto di vista penso che, essendo a inizio legislatura, possiamo guardare ai prossimi anni con una prospettiva di miglioramento ulteriore di quello che si è fatto finora.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Rometti. La parola al Consigliere Chiacchieroni.

Gianfranco CHIACCHIERONI (*Gruppo Partito Democratico*).

La discussione sul piano dei trasporti in tempo di crisi è una discussione difficile e anche un po' frustrante, però siamo chiamati a pensare, a progettare, a programmare il futuro. Sul bilancio di assestamento, insieme ad altri Consiglieri, non abbiamo presentato un ordine del giorno che impegnava risorse perché abbiamo pensato appunto di lavorare sul piano regionale dei trasporti decennale.



Ora l'ordine del giorno che con alcuni Consiglieri abbiamo stilato riguarda il tema della FCU. Io ci vedo, ci vediamo una riattualizzazione per due motivi: uno per la questione del clima, oggi è rimesso il trasporto su ferro al centro da questo impegno che le nazioni del mondo si sono prese di contenere le emissioni in atmosfera, e con il completamento della elettrificazione si può dare un buon contributo anche per quanto riguarda il trasporto, a cui si deve quasi il 50 per cento delle emissioni.

Vi è inoltre una ripresa di attenzione anche al trasporto verticale. L'Italia è uno stivale, non è la Penisola iberica, e quindi per comunicare nell'ambito del nostro Paese si va da nord a sud e da sud a nord. L'infrastruttura che abbiamo di fronte e di cui parla l'ordine del giorno è la FCU, che compie cento anni con il primo tratto, e qualcuno dice che li dimostra tutti. Noi poniamo quindi alcune questioni: una è la verifica del possibile utilizzo per il trasporto merci nelle ore vuote. Esiste l'interscambio con Ferrovie dello Stato, esistono già scali ben attrezzati, già in passato, per quanto riguarda il carbone, il trasporto merci in braccio di Pierantonio e così via. Esiste un'ottima officina con ventiquattro dipendenti per la manutenzione a Umbertide. Esiste un processo di elettrificazione che va completato, come detto prima.

Il completamento del raddoppio Ponte San Giovanni - Sant'Anna avrebbe la funzione per la città di Perugia del completamento delle tratte del Minimetra, in quanto corrisponderebbe al collegamento rapido dell'altro polo di Perugia, area di Ponte San Giovanni - centro. Così come poniamo l'accento sulle questioni del completamento della galleria di San Gemini, della manutenzione del tratto di Cesi e di iniziare la progettazione da subito del tratto Umbertide - Città di Castello facilitando un'eventuale trattativa con Trenitalia.

Quindi questo sono un po' gli obiettivi che poniamo nell'ambito del piano per quanto riguarda la FCU, anche eventuali sperimentazioni tipo tram-treno e altre innovazioni che possano migliorare l'appeal di questo mezzo di trasporto.

Quindi abbiamo voluto porre un elemento operativo sul quale la stessa azienda sta lavorando e noi cerchiamo di tenere l'attenzione sul prosieguo di questi lavori e sul pieno efficientamento di detta tratta.

Un altro elemento vorrei toccare che non c'entra niente con l'ordine del giorno da me sottoscritto e dai Consiglieri Ricci, Mancini, Liberati, Squarta e Fiorini, ordine del giorno che invito tutti i Consiglieri a sottoscrivere e a votare.

Un ultimo tema che vorrei sottolineare è la Orte-Civitavecchia come superstrada, grazie all'iniziativa, sollecitata dalla Presidente Marini insieme alla Presidente Polverini, noi abbiamo spinto fortemente con la Regione Lazio, che è il soggetto che ha cofinanziato insieme con ANAS, un tratto di sette chilometri nella zona di Monteromano, rimangono quattordici chilometri per collegare il Porto di Civitavecchia e completare la quattro corsie, località Cinelli, e questo diventa un altro elemento che toglie l'Umbria dall'isolamento perché il Porto di Civitavecchia sta diventando il porto più importante del Mediterraneo per passeggeri, turismo e merci, basta andarci e vedere che è raddoppiato.

Questo aspetto non fa parte del piano perché l'arteria non è nostra, però io continuo a sostenere l'azione della Presidente Marini – allora con la Polverini ottenemmo un bel



risultato – per andare avanti e completare questi ultimi chilometri che rimangono, che comportano un costo importante, parliamo di 200-300 milioni di euro, perché consegnerebbe un collegamento con una infrastruttura oggi di grandissima importanza per tutto il Mediterraneo. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Chiacchieroni. La parola al Consigliere Smacchi.

Andrea SMACCHI (*Gruppo Partito Democratico*).

Presidente, colleghi Consiglieri, vorrei iniziare ringraziando il Presidente della II Commissione perché credo che abbiamo fatto in Commissione un buon lavoro sia per quanto riguarda l'approfondimento, trattandosi di un piano che era già stato in qualche modo presentato a Consiglieri nel precedente mandato, sia per quanto riguarda il rinnovo della partecipazione, com'è stato detto anche da altri Consiglieri, rinnovo che non era scontato perché già questa fase era stata effettuata anche in maniera ampia nel precedente mandato. Quindi un ringraziamento al Presidente, un ringraziamento all'Assessore Chianella, che ha di fatto assunto il ruolo con un piano regionale abbastanza già impostato dall'ex Assessore Rometti. Un ringraziamento alla struttura che ci ha assistito e al consulente che anche con mezzi tecnici importanti ci ha illustrato, sia in sede di Commissione sia in sede di audizione seminario, lo stesso. Parto da questo perché su uno degli atti fondamentali di questa legislatura ci siamo trovati tutti d'accordo, almeno per quanto riguarda la documentazione, i tempi e il rispetto delle forme, e su questo a prescindere dal merito credo che dobbiamo comunque essere favorevoli a continuare in un percorso del genere.

Io mi sono scritto alcune cose, poi arriverò anche a un emendamento che abbiamo presentato con alcuni Consiglieri, e su questo in particolare facendo riferimento al Consigliere Nevi, che prima mi ha preceduto, vorrei fare alcune considerazioni.

Che cosa dice questo piano? Questo piano prevede una maggiore integrazione dell'Umbria nella grande rete delle regioni d'Europa. Questo è l'ambizioso progetto del nuovo Piano regionale dei trasporti 2015-2024, un orizzonte di dieci anni per consentire agli umbri di salire sui treni ad alta velocità senza dovere andare a Roma o a Firenze, di avere un aeroporto appetibile per turisti e operatori economici di tutto il Centro Italia, di viaggiare su strade più moderne e sicure e ben collegate con le grandi direttrici europee in un quadro di politiche integrate per la mobilità.

Muoversi velocemente e in sicurezza è sempre più una necessità, è una delle basi per essere competitivi tra aree del Paese e dell'Europa. I costi economici del muoversi non sono una variabile indipendente dello sviluppo di una regione e non lo sono neanche i consumi energetici o l'impatto sull'ambiente, sia in termini di infrastrutture che in termini di emissioni inquinanti. Il tema della domanda di mobilità, in particolare in ambito urbano, rappresenta una priorità per favorire una migliore qualità della vita dei cittadini, per favorire le relazioni sociali e culturali per creare nuove opportunità economiche e di sviluppo. La domanda di mobilità produce dei costi esterni: emissioni di gas serra, inquinamento atmosferico e acustico, congestione da traffico,



incidentalità, consumi energetici; fatti su cui è necessario intervenire con politiche di ampio respiro.

Tra i temi da affrontare per riannodare i fili della rete delle città in Umbria c'è la necessità di avere una buona mobilità materiale e immateriale, un trasporto pubblico efficiente, una rete stradale moderna e sicura, una logistica che permetta scambi commerciali veloci e a basso costo.

L'Umbria, in questi anni, ha mantenuto la propria peculiare connotazione di regione policentrica, ma ha in parte sviluppato parallelamente la dimensione di rete che richiede una società sempre più globalizzata. Questo richiederà scelte strategiche diverse dal passato in termini di risorse economiche da investire che dovranno anche concentrarsi, oltre che sulla componente fisica delle infrastrutture di trasporto, anche su quelle delle grandi autostrade dell'informazione, quali la banda larga. Entrambe le componenti, quella fisica e quella immateriale, sono indispensabili per il futuro dell'Umbria e credo che il lavoro che sta facendo l'Assessore Paparelli in merito sia un lavoro importante.

Semplificare, razionalizzare, efficientare sono sempre più termini che entrano con forza nelle nostre discussioni al fine di recuperare risorse da investire in settori nevralgici per i nostri territori.

Il PRT 2015-2024 sui temi sopra esposti rappresenta un banco di prova e una opportunità unica per l'Umbria tutta. Il Piano regionale dei trasporti è stato strutturato in modo da affrontare sotto il profilo programmatico tre ambiti territoriali su cui si sviluppa il sistema della mobilità: l'ambito europeo nazionale, quello transregionale e quello regionale e urbano. Per ciascun ambito vengono definiti gli indirizzi di fondo relativi a ciascuna modalità di trasporto, in uno scenario disegnato dagli atti di pianificazione e programmazione di rango regionale, nazionale e comunitario, che influenzano il sistema dei trasporti e della mobilità, anche in relazione ai possibili effetti che possono determinarsi sull'ambiente e sul territorio.

Quattro sono gli elementi strategici che riguardano questo piano, lo abbiamo detto, lo abbiamo sentito: sono l'aeroporto di San Francesco, il potenziamento della rete ferroviaria, il trasporto pubblico su gomma, gli interventi sulle infrastrutture stradali. Partiamo dall'aeroporto di San Francesco. Diventerà sempre più un punto nevralgico al fine di integrare l'Umbria nel sistema delle reti europee e nazionali. Per fare questo si prevede di migliorare l'accessibilità ferroviaria, affermare il ruolo dell'aeroporto all'interno del bacino Centro Italia, sia con vocazione turistica e business sia come alternativa al traffico *low-cost* rispetto al sistema aeroportuale di Roma. Sappiamo tutti che sono previsti lavori di ampliamento programmati sull'aeroporto di Fiumicino. È prevista a breve la chiusura dell'aeroporto di Ciampino. L'aeroporto di Fiumicino diventerà *hub* di primo livello con la conseguenza che attrarrà su di sé un interesse maggiore da parte delle compagnie estere, sia business che a basso costo. Inoltre, l'entrata in gioco da parte di Etihad renderà ancora più difficile fare concorrenza a detto scalo.

Pertanto lo scalo umbro dovrà essere ricollocato in un contesto geografico che oltre all'Umbria dovrà guardare alle Marche e alla bassa Toscana, cercando dei



collegamenti, oltre a quelli centroeuropei, anche in quei paesi che attualmente stanno emergendo come traffici Est e Turchia. Riteniamo inoltre che i collegamenti con Fiumicino vadano necessariamente migliorati e, viste le attuali difficoltà ferroviarie nel breve periodo, è ipotizzabile un collegamento veloce via strada, anche se le tempistiche di collegamento richiesto sotto le due ore sono per ora di difficile attuazione. L'aeroporto si dovrà inoltre contraddistinguere nel doppio ruolo di complementarietà e sussidiarietà con gli aeroporti di Roma, si propone inoltre di rafforzare e valorizzare la vocazione dell'ambito territoriale, che ricomprende l'area dell'aeroporto di Perugia con le sue infrastrutture stradali e ferroviarie, che dovranno essere sviluppate come un vero e proprio centro intermodale, dove si prevede una stazione ferroviaria, raccordi logistici con le strutture stradali e il terminal bus, a servizio delle linee di lunga percorrenza da e per il bacino del Centro Italia.

Tutto ciò sarà possibile anche attraverso la previsione di una variante al tracciato sulla ferrovia Orte-Falconara che colleghi il territorio eugubino-gualdese all'aeroporto San Francesco e che potrebbe diventare l'asse strutturante dell'intero sistema.

Ho aggiunto questo inciso perché vorrei ricollegarmi a quanto diceva il Consigliere Nevi. Qui, Consigliere Nevi, nessuno vuole far perdere risorse a questa Regione, nessuno vuole dare scuse o alibi a chi in qualche modo potrebbe vedere eventuali proposte alternative come ipotesi per poter in qualche modo insabbiare ragionamenti già fatti dieci anni fa. Da un lato, però è vero che bisognerebbe capire se quei ragionamenti fatti dieci anni fa siano ragionamenti corretti, e questo dato che, come dice Nevi, però il passato è passato, andiamo avanti. E' altrettanto vero che in questa fase – e qui è il senso dell'emendamento che abbiamo proposto, e sul piano c'è – dobbiamo comunque prevedere, sia dal punto di vista cartografico sia dal punto di vista lessicale, un passaggio che dia una prospettiva, che dia una speranza a un territorio che dieci anni fa non è stato preso in considerazione, che è il territorio dell'Alto Chiascio, che è il territorio dell'eugubino-gualdese.

Quindi in questo senso si auspica che quel territorio venga comunque considerato come strategico. Non ci importa e non è da questo punto di vista imperativo che si parli di percorso strategico dal punto di vista ferroviario; quello che a noi interessa è che quel territorio dal punto di vista infrastrutturale sia considerato strategico e da questo punto di vista si prenda in considerazione uno studio di fattibilità per capire come migliorare il collegamento di quel territorio con la città di Perugia e con l'aeroporto San Francesco. Quindi questo emendamento ha questo senso: dare un segnale a un territorio in grande difficoltà, non mettere in difficoltà nessuno né dal punto di vista delle risorse né dal punto di vista di piani già approvati; l'obiettivo che ci interessa è di far sì che quel territorio sia considerato strategico per il futuro.

Potenziamento ferroviario. Per quel che riguarda le infrastrutture ferroviarie resta prioritario potenziare i collegamenti con Firenze e Roma, al fine di risolvere definitivamente l'isolamento storico della nostra regione. Per il collegamento con Roma nel lungo periodo diventa strategico potenziare la Orte-Falconara e su questo siamo tutti d'accordo, Consigliere Nevi, per noi questa è la priorità: il raddoppio della Orte Falconara sia chiaro per noi è la priorità. Per il collegamento con Firenze e Nord



Italia la creazione della stazione Medioetruria rappresenta nel breve-medio-lungo (ormai bisogna dire tutti e tre i termini) periodo una svolta sicuramente importante anche in un'ottica di ridefinizione e riagggregazione delle regioni. La stazione Medioetruria rappresenta una svolta importante. La scelta fra Rigutino e Farneta deve essere fatta in un'ottica di accessibilità reale dell'Umbria all'alta velocità valutando i bacini di utenza e la intermodalità tra vettori. Sarebbe sbagliato di fare di questa vicenda, come ho sentito anche nel corso dell'ultima partecipazione, una questione di campanilismo.

Naturalmente, in questo piano vengono adottate anche soluzioni per il breve-medio periodo al fine di facilitare il collegamento con Firenze e con Roma per rendere possibile l'accesso ai servizi di alta velocità in direzione nord-sud. In attesa degli auspicabili investimenti per il potenziamento infrastrutturale della rete, che richiederanno comunque tempi non brevi, assume priorità la messa a disposizione di materiale rotabile, con velocità di fiancata dai 180 ai 200 km/h, per assicurare il mantenimento della circolazione dei servizi regionali veloci sulla linea direttissima nella tratta Orte-Roma, da prevedere nel nuovo contratto di servizio ferroviario con Trenitalia. Dobbiamo quindi sempre più entrare in un'ottica di rete interregionale, nazionale ed europea, valutando le relazioni tra territori al fine di agevolare la mobilità tra persone e merci.

Trasporto pubblico su gomma. La qualità dei nostri trasporti e delle nostre infrastrutture non può passare che attraverso una maggiore integrazione ed efficientamento dello scambio ferro/gomma - gomma/ferro; si persegue, quindi, un duplice obiettivo: da un lato, si cerca di incentivare forme di mobilità individuale maggiormente sostenibili, dall'altro, si vuole migliorare l'efficienza, le caratteristiche prestazionali di qualità e di accessibilità del trasporto pubblico su gomma.

Con riferimento a quest'ultimo aspetto si introduce il *bus rapid transit*, un sistema di trasporto pubblico su gomma che ha come fine quello di integrare la rete ferroviaria ad interesse regionale con servizi veloci effettuati con mezzi a basse emissioni, evitando sovrapposizioni di servizio e rendendo il servizio stesso maggiormente accessibile ai cittadini. Tale modalità di trasporto dovrà integrare la rete ferroviaria di interesse regionale nel periodo strettamente necessario alla realizzazione degli interventi che ne rendono possibile la messa in sicurezza prevedendo altresì la realizzazione di collegamenti lungo le direttrici portanti convergenti sui nodi urbani di Perugia e di Terni, anche al fine di ridurre le sovrapposizioni tra urbano ed extra urbano.

Interventi per quanto riguarda le strade. Oltre agli interventi sulla ferrovia, sull'accesso all'alta velocità, sul ruolo dell'aeroporto come punto intermodale, di importanza strategica – inutile negarlo – è il completamento delle nostre infrastrutture stradali – e parlo di completamento non di nuove infrastrutture – al fine di valorizzare ancor di più gli interventi e le azioni che sono contenute nel piano. A tal proposito sempre più urgente e centrale è la prevista realizzazione di interventi di messa in sicurezza e di miglioramento della Orte-Ravenna, che si prevede di



includere nei programmi ordinari ANAS, abbandonando definitivamente l'ipotesi di trasformazione in autostrada a pedaggio.

Il nodo di Perugia. È di oggi un ultimo incidente che ha completamente bloccato di nuovo la città di Perugia, e quindi la circolazione lungo le direttrici nord-sud della nostra regione. Il nodo di Perugia, colleghi, non è più una questione che riguarda Perugia o la nostra regione, ha ormai una dimensione nazionale. In questo piano si prevede il completamento della variante Madonna del Piano - Collestrada al fine di ridurre il traffico anche sul primo tratto del raccordo Perugia-Bettolle. È inoltre prevista la realizzazione di una viabilità di raccordo tra il nuovo svincolo di Madonna del Piano e l'area di Sant'Andrea delle Fratte (Ospedale Silvestrini) con caratteristiche di strada extraurbana secondaria, creando un'alternativa all'uso del raccordo autostradale per una parte del traffico di scambio.

Un'opera del genere – mi ricordo che l'ex Consigliere regionale Locchi ci parlava di un monitoraggio in cui di fatto nelle ore di punta vi erano migliaia di automezzi all'ora su quella direttrice – insieme al completamento della Perugia-Ancona, speriamo nell'inaugurazione – io sto toccando ferro – nella primavera 2016, nonché la Fano-Grosseto a nord e la Macerata-Foligno, per quanto riguarda il tratto Foligno-Civitanova, rappresentano ormai una necessità, non più una opportunità, una necessità soprattutto per migliorare la viabilità, la vita dei cittadini in termini di velocità e di sicurezza. Proprio in questo quadro gli interventi sul nodo di Perugia saranno di fondamentale importanza e costituiranno una priorità, come ho detto, non più regionale ma nazionale.

In conclusione, colleghi, la mobilità rappresenta una delle più grandi conquiste economiche e sociali dell'età moderna e contemporanea. È diventata ormai parte integrante della nostra quotidianità, permettendo il movimento e lo spostamento di persone e merci da un luogo all'altro. Nel corso della storia questo concetto è stato soggetto a cambiamenti e ha visto crescere in parallelo una serie di problematiche. Se in passato si era alla continua ricerca e costruzione di un mezzo con cui rendere la mobilità il più veloce possibile, oggi invece, oltre la velocità, esistono anche altre variabili in grado di influire su di essa; ad esempio, è necessario, come detto, salvaguardare il benessere della popolazione, curare paesaggio e ambiente circostante, limitando i consumi di fonti energetiche non rinnovabili, senza tuttavia trascurare la libertà di movimento delle persone e riducendo il più possibile i costi.

La mobilità è quindi diventata un fatto economico e sociale. Migliaia di persone ogni giorno si muovono da e per le nostre città e in questi anni scelte restrittive, fatte dai diversi governi, non hanno certo aiutato lo sviluppo di politiche in tal senso; basti pensare ai pendolari che per ragioni di lavoro utilizzano mezzi di trasporto pubblico e che nel corso degli anni hanno visto scemare qualità e quantità del servizio.

Concludendo, il PRT 2015-2024 raccoglie una sfida importantissima: riorganizzare e investire in una mobilità efficiente e connessa alla rete nazionale ed europea. Sono convinto che le scelte che abbiamo inserito rilanceranno il ruolo dell'Umbria e delle nostre comunità. Grazie.



- Presidenza del Presidente Porzi -

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Smacchi.

A questo punto dichiariamo chiuso il dibattito e chiediamo al rappresentante della Giunta, all'Assessore Chianella, se vuole intervenire. Logicamente, è anche chiuso il termine per la presentazione degli emendamenti. Prego.

Giuseppe CHIANELLA (*Assessore alle infrastrutture, ai trasporti, alla riqualificazione urbana e valorizzazione delle città*).

Grazie, Presidente. Io cercherò di essere sintetico, avevo preparato un intervento, ma cercherò di limitarmi.

Innanzitutto grazie al Presidente della II Commissione, grazie a tutti quanti voi perché è stato un lavoro anche lungo e ripetuto in Commissione con dovizia di particolari, e quindi c'è stata una partecipazione, devo dire anche una passione anche questa sera al dibattito, quindi grazie per questo.

Devo dire subito che il Piano regionale dei trasporti di fatto è uno strumento di programmazione e come tale è un insieme di scelte e regole organizzate nel tempo per il conseguimento di un obiettivo o di più obiettivi. Gli obiettivi possono essere, anzi, sono sicuramente diversi per il piano regionale, cioè: un assetto ottimale del sistema plurimodale, una maggiore efficacia delle comunicazioni con il contesto nazionale, un potenziamento e una riqualificazione, per esempio, delle infrastrutture, una riduzione dei costi, e non ultimo ovviamente un concorso in materia di tutela ambientale. Siamo alla chiusura della Conferenza di Parigi, nella quale Conferenza – è già stato detto in un intervento – è stato sottolineato che il traffico rappresenta il 40 per cento mediamente delle emissioni nelle città.

Quindi, per tornare al Piano regionale dei trasporti, noi dobbiamo contestualizzare questo strumento di programmazione, cioè in un periodo sostanzialmente di recessione, di difficoltà economica di carattere più generale. Ricordo – è stato detto anche qui in uno degli interventi, credo da Silvano – il fondo nazionale dei trasporti nel giro di pochi anni è passato da 6,5 miliardi a 4,9 miliardi, quindi questo la dice lunga sulle disponibilità dal punto di vista economico-finanziario delle regioni e degli enti concedenti a gestire la questione dei trasporti rispetto alle risorse in campo. Aggiungo io, fino a pochi giorni fa, la firma del contratto nazionale è stata caricata, come avviene da diverso tempo, sul fondo nazionale, quindi di fatto questa costituisce una decurtazione delle risorse a disposizione. Per l'Umbria questo conta – bisogna che ci diciamo queste cose – circa 6-6,5 milioni secchi, parliamo di cifre, non di altro.

Ecco perché io ho sempre sostenuto che il Piano regionale dei trasporti, così come è stato congegnato e che io avevo conosciuto prima ancora di essere nominato assessore in qualità di sindaco, è improntato a un grande realismo, tenuto conto della crescente scarsità di risorse nel campo dei trasporti, sia dal punto di vista degli investimenti sia per la parte gestionale. In questo quadro più generale ci sono tuttavia alcune note di positività: l'una, come detto a più riprese, sulla questione E 45, le



dichiarazioni del Ministro, del Governo sostanzialmente, di voler attribuire una risorsa importante per la riqualificazione di questa arteria E 45 di circa 1,6 milioni nei prossimi quattro anni fino al 2019, considerando che l'Umbria rappresenta il 50 per cento dell'infrastruttura (un po' meno, io ho letto le dichiarazioni, questo hanno riportato) significano importanti investimenti. Dall'altra parte, la volontà da parte del Governo convertire le risorse dell'alta velocità invece sulla velocità lenta. Quindi queste sono dal punto di vista più generale, ovviamente, dichiarazioni che in qualche maniera ci confortano perché probabilmente speriamo che in uno scenario di breve-medio termine ci sia una riconversione, soprattutto per l'Umbria che è stata considerata regione "marginale", sulle risorse.

E' stato detto anche in diverse relazioni, in particolare da parte del Consigliere Ricci, sul versante del trasporto aereo, in piena continuità con gli investimenti effettuati sull'aeroporto di San Francesco, che sono stati tanti in questi anni, io ricordo e ho partecipato anche l'altro giorno a un convegno-conferenza tenutosi all'aeroporto, avevo già partecipato due mesi fa a un'altra conferenza, lì noi abbiamo avuto finanziamenti importanti: la Regione ha investito 21-22 milioni in questi ultimi anni, con un investimento complessivo di oltre 50 milioni che ha riqualificato questa infrastruttura in maniera anche piacevole. Certo, dobbiamo lavorare in quel senso, cioè raddoppiare l'utenza sostanzialmente, raddoppiare l'utenza significa fare una politica di un certo tipo. Dalle nostre informazioni noi abbiamo in nostro possesso che il pareggio di bilancio forse riusciremo a conseguirlo nel 2016, massimo 2017.

Considerando anche lo stato di altri aeroporti (tipo Falconara o altri), io credo che alla fine la situazione dell'aeroporto San Francesco sia una situazione di tutto riguardo, data la concessione ventennale ottenuta dall'aeroporto, come ricordato dal Consigliere Ricci, che non era del tutto scontata, questo riconoscimento di essere aeroporto di importanza nazionale, dobbiamo lavorare perché abbia un rapporto di sussidiarietà e complementarità con gli aeroporti di Roma e su questo dovremo lavorare.

Sul versante del trasporto ferroviario, il piano riafferma la priorità del completamento della linea Orte-Falconara, a partire dalla Spoleto-Terni, e successivamente sull'altra tratta, e nel contempo di aumentare la capacità della linea anche a vantaggio del trasporto merci, devo dire in questo senso oggi penalizzato.

Il collegamento alla rete Alta Velocità verso nord. Anche qui io credo che in una prospettiva medio-lunga comunque noi oggi dovremmo lavorare per riqualificare le infrastrutture che abbiamo e nei limiti delle possibilità non aggiungere altre. La intercettazione dell'alta velocità è fondamentale, direi anche in funzione della valorizzazione dell'aeroporto stesso. Questa Commissione mista Toscana-Umbria, Ministero, Università, diverse Università, ha lavorato, ha lavorato attentamente, ha dato delle indicazioni sulle quali oggi il Governo, il Ministero e l'Azienda dovranno ovviamente prendere le loro decisioni. Il problema non è Rigutino o Farneta, il problema è avere la stazione dell'alta velocità, se a Rigutino o a Farneta è un problema "secondario" in questo senso.



Di pari importanza è l'azione prevista dal piano sul versante del rinnovo del materiale rotabile. Anche questo è stato detto in diversi interventi per i servizi regionali veloci, che collegano l'Umbria a Roma, Firenze e Ancona. L'intervento intende scongiurare il rischio, tutt'altro che remoto, di una progressiva espulsione dei treni utilizzati dai nostri pendolari per i collegamenti verso Roma e verso Firenze, a seguito del progressivo incremento del traffico dell'alta velocità sulla direttissima Roma-Firenze. La proposta del piano è quella di coinvolgere possibilmente anche la Regione Marche e la Regione Toscana in un'operazione di rinnovo del materiale rotabile, puntando all'acquisizione di treni per il trasporto regionale in grado di circolare con velocità, com'è stato detto, di punta tra i 180 e i 200 km/h.

Per quanto riguarda la rete stradale di collegamento nazionale e interregionale, è stato detto, considerato il progressivo completamento della Quadrilatero, l'attenzione del piano si è spostata sulla E 45, che riafferma l'esigenza di prevedere la progressiva messa in sicurezza, agendo sia sul versante di interventi infrastrutturali che delle politiche di governo della domanda. E quindi noi dovremo lavorare sicuramente prioritariamente sul nodo di Perugia. E' stato oggetto di discussione in Consiglio regionale, su quello noi ci stiamo concentrando e quindi l'attenzione da parte della Giunta regionale in questo senso è assolutamente massima.

La questione della E 78. Il potenziamento dei collegamenti verso la Toscana che è tornata all'attenzione dal settembre scorso in qua e ci sono state diverse iniziative e riunioni presso il Ministero: ciò che sta venendo avanti è quello di proporre una infrastruttura a quattro corsie da Grosseto fino alla E 45, a doppia corsia la parte successiva con il raddoppio della galleria della Guinza.

Altre questioni che sono state toccate dai Consiglieri. La questione del Tacito, citata dal Consigliere Brega, è una questione anche alla nostra attenzione. Non è ovviamente un problema di campanile, se si parla di Tacito, ma un problema della nostra comunità regionale e dei collegamenti che essa deve avere con le altre parti della nostra Italia.

Sulla variante della ThyssenKrupp, stiamo valutando alcune questioni, tra l'altro era un'attenzione che la Presidente aveva avuto già diverso tempo fa, abbiamo un'idea e la valuteremo, la verificheremo anche a breve rispetto a questo.

Sulla Spoleto-Terni: la Spoleto-Terni, rispetto alle dichiarazioni del Consigliere Brega, viene riportata nel piano alla pagina 355, quindi all'attenzione del Piano regionale dei trasporti.

Sulle altre questioni, su cui non mi dilungo, il discorso è che le difficoltà sono diverse, nonostante le contestazioni che possono esserci in alcuni momenti, le performance – e questo è un dato assolutamente statistico e incontrovertibile – per esempio dei trasporti su ferrovia, per quanto riguarda l'Umbria, sono calcolati al quarto posto in Italia. Che cosa significa? Non è che dobbiamo andare al quinto, possibilmente bisognerà lavorare per andare al terzo, ma questo è il dato. Lo dico perché è chiaro che ogni approccio a qualsiasi problema non può escludere il verificare le situazioni anche nel nostro intorno, perché sennò saremmo non corretti. Quindi da parte nostra c'è la massima disponibilità.



Ultima questione, che è una questione tecnica ma che diventa anche di merito e non solo di metodo, cioè eventuali modifiche al Piano regionale dei trasporti con aggiunte di infrastrutture o meno sulle tabelle, che implicano l'individuazione temporale 2015-2024, rischiano di inficiare la VAS che il Piano regionale dei trasporti ha già avuto. Quindi io chiedo ai Consiglieri che hanno presentato i diversi emendamenti, di cui alcuni siamo disposti a discuterli, altri possono essere anche ritirati, per esempio – non se c'è Mancini in sala – quello di Lerchi di fatto è una questione che sta nella E 78, quindi è inutile prevedere una infrastruttura che verrà eventualmente risolta nel giro di un quinquennio, settennio, ottennio con una infrastruttura che sta in discussione a livello ministeriale.

Detto questo, io non aggiungo altro, credo che il dibattito sia stato abbastanza intenso, anche interessante per tanti aspetti, e ritengo che ci dovremmo adesso concentrare sulla valutazione degli emendamenti e sugli ordini del giorno che sono stati presentati, grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore Chianella. Abbiamo finito con la discussione. C'era una richiesta del Consigliere Brega, che non so se è ancora valida, o se possiamo?

Eros BREGA (*Gruppo Partito Democratico*).

Sì, raccogliendo tra l'altro quello che ha detto l'Assessore, visto che ci sono diversi emendamenti, sia di maggioranza che di opposizione, anche diversi misti, se in cinque minuti riusciamo a capire, invece di andare a votarli superare gli emendamenti, o passare a ordini del giorno, o, secondo l'Assessore, molti recuperati sostanzialmente nella sua relazione; se sospendiamo tre minuti, rimando in aula, se il Presidente è d'accordo, senza allontanarci, proviamo a trovare la soluzione in aula trovando una mediazione sugli emendamenti. Grazie.

PRESIDENTE. Siamo tutti d'accordo su questa ipotesi? I Consiglieri del Movimento 5 Stelle? Sì. Okay, sospendiamo per pochi minuti, se rimaniamo in aula così evitiamo di disperderci, grazie.

La seduta è sospesa alle ore 18.40 e riprende alle ore 18.50.

- Presidenza del Presidente Porzi -
Consigliere Segretario Mancini

PRESIDENTE. Riprendiamo i lavori? Chi ha la proposta? Abbiamo qui l'Assessore Chianella.

Risulta già ritirato l'emendamento n. 1. L'emendamento n. 2 rientra nello scenario 2024-2030. Idem per l'emendamento n. 3. La stessa cosa per l'emendamento n. e per il n. 5.



Ricapitoliamo. I tecnici mi stanno chiedendo che per lo spostamento degli emendamenti dal 2 al 5 nella prospettiva 2024-2030 dobbiamo specificare meglio la contestualizzazione perché, così come mi è stata indicata, non è sufficiente per poter procedere.

Torniamo agli emendamenti: il n. 1 è stato ritirato, i nn. 2, 3, 4, 5 vengono ritirati dalla tabella in cui si trovano e vengono inseriti nella tabella 85 dello scenario evolutivo 2024-2030, punto 4.5.12.

Questa è la modificazione a cui siamo addivenuti. Io direi di procedere alla votazione di questo spostamento, se siamo tutti d'accordo. E logicamente ne risulta modificata la relativa cartografia che subirà le modificazioni del caso.

Siamo tutti d'accordo? Apriamo la votazione di questi quattro emendamenti. Se lo abbiamo concordato, possiamo votarli tutti e quattro assieme.

Procediamo alla votazione separata.

Emendamento n. 2. Con la modifica che vi ho illustrato procediamo alla votazione dell'emendamento n. 2 – di cui avete copia – era quello che recitava: Interventi di nuova previsione introdotti dal PRT della relazione del Piano regionale dei trasporti da 2014-2024 passiamo a 2024-2030, con lo spostamento dalla tabella 83 alla tabella 85. Firmato dai Consiglieri Mancini e Fiorini.

Ci siamo? Possiamo, quindi, procedere alla votazione.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Passiamo adesso alla votazione dell'emendamento n. 3 che recita: Interventi di nuova previsione introdotti dal PRT della relazione generale del Piano regionale dei trasporti 2014-2024. Completamento del traforo del Cornello che collega con la zona industriale Casilini di Nocera Umbra con l'alta valle del Potenza in territorio marchigiano. Avete concordato la variazione dalla tabella 83 alla tabella 85 dello scenario evolutivo 2024-2030. Apriamo la votazione.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento n. 4 relativo alla variante di San Secondo che collega il bivio di Falerno con via Eugenio Curiel, presentato da Valerio Mancini ed Emanuele Fiorini. Anche questi vengono spostati nella tabella 85 dello scenario evolutivo 2024-2030. Aperta la votazione.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.



PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento n. 5, anche questo presentato dai Consiglieri Mancini e Fiorini: la variante di Lerchi collega la zona artigianale con i vocaboli di Casenuove e di Fondi. Anche qui votiamo l'inserimento nella tabella 85 dello scenario evolutivo 2024-2030. Aperta la votazione.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. L'emendamento n. 6 è stato ritirato e trasformato in un ordine del giorno. Adesso abbiamo finito con gli emendamenti e riprendiamo dagli ordini del giorno.

OGGETTO N. 124 – PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2014/2024 - EX F.C.U. (FERROVIA CENTRALE UMBRA) – INTERVENTI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA E STRATEGIE FUTURE – [Atto numero: 309](#)

Tipo Atto: Proposta di ordine del giorno

Presentata da: Consr. Chiacchieroni, Ricci, Mancini, Liberati, Squarta e Fiorini

PRESIDENTE. Esattamente ci troviamo all'esame del primo ordine del giorno, che è l'atto n. 309, a firma dei Consiglieri Chiacchieroni, Ricci, Mancini, Liberati, Squarta e Fiorini, concernente il Piano regionale dei trasporti 2014-2024. Ex FCU: interventi di manutenzione straordinaria e strategie future.

Chi vuole illustrarlo? Cinque minuti di tempo per l'illustrazione.

(Intervento fuori microfono del Consigliere Chiacchieroni: "Lo abbiamo illustrato prima")

È stato illustrato prima, quindi se non ci sono dichiarazioni di voto, si passa al voto dell'atto n. 309. Dichiaro aperta la votazione.

(Interventi fuori microfono)

È l'atto n. 309. Come non ce lo avete? Li hanno distribuiti prima.

Stiamo votando l'ordine del giorno che è stato distribuito durante il pomeriggio a firma dei Consiglieri Chiacchieroni, Ricci, Mancini, Liberati, Squarta e Fiorini: Piano regionale dei trasporti 2015-2024.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva all'unanimità.

OGGETTO N. 125 – MIGLIORAMENTO DEL PERCORSO E DEI TEMPI DI PERCORRENZA DELLA CORSA FERROVIARIA DENOMINATA INTERCITY TACITO, A BENEFICIO DEI CITTADINI E DEI PENDOLARI DELLA CITTA' DI TERNI E DEI TERRITORI LOCALI E REGIONALI – IL TRENO COME



MODALITA' DI TRASPORTO PER ECCELLENZA AI FINI DI UNO SVILUPPO GREEN - INIZIATIVE DA ADOTTARSI AL RIGUARDO DA PARTE DELLA G.R.

– [Atto numero: 312](#)

Tipo Atto: Proposta di ordine del giorno

Presentata da: Consr. Brega, Liberati, Fiorini e Nevi

PRESIDENTE. Procediamo ora all'esame del secondo ordine del giorno, che è l'atto n. 312 a firma del Consigliere Brega: a sostegno dei cittadini e pendolari dei territori locali e regionali e per il miglioramento del percorso e dei tempi di percorrenza del treno denominato Tacito. Anche a Terni transita l'alta velocità. Il treno come sviluppo green sostenibile. Il Consigliere Brega vuole intervenire? No.

A questo punto possiamo procedere alla votazione dell'ordine del giorno n. 312. Dichiaro aperta la votazione.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva all'unanimità.

OGGETTO N. 126 – ADOZIONE DI INIZIATIVE DA PARTE DELLA G.R. AI FINI DELL'INSERIMENTO – NEL PROGRAMMA TRIENNALE DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLA VIABILITA' ORDINARIA DELL'ALTO TEVERE – DELLA PREVISIONE DI INTERVENTI SULLA STRADA REGIONALE 221 E SULLE STRADE PROVINCIALI 103 E 100 – [Atto numero: 313](#)

Tipo Atto: Proposta di ordine del giorno

Presentata da: Consr. Mancini e Fiorini

PRESIDENTE. Procediamo all'esame del terzo ordine del giorno, che è l'atto n. 313, a firma dei Consiglieri Mancini e Fiorini, concernente il programma triennale di manutenzione straordinaria della viabilità ordinaria dell'Alto Tevere.

(Interventi fuori microfono)

A me non risulta ritirato. Vuole illustrare, Consigliere? La parola al Consigliere Mancini per la presentazione.

Valerio MANCINI (*Presidente del Gruppo Lega Nord Umbria - Salvini - Lega Umbria*).

Presidente, mi scusi, io ho presentato in II Commissione, qualche giorno fa, al Presidente Biancarelli, erano presenti anche gli Uffici tecnici, ho sollevato il problema, e mi hanno detto di fare l'emendamento. ...Si fa per dire, ma insomma, dall'emendamento mi dicono che bisogna trasformarlo in ordine del giorno. La domanda è: le buche in Alto Tevere le vogliamo chiudere o lasciare aperte?

(Intervento fuori microfono della Presidente Marini: "Che c'entra? Il piano dei trasporti è il piano dei trasporti")



(Interventi fuori microfono)

Scusi, Presidente. Prendiamo atto che la viabilità... va bene, se non è ricevibile, lo bocciate, mi dite che non è ricevibile. Assessore Cecchini, scusi, qui c'è gente che ha parlato trenta, quaranta, sessanta minuti, abbiamo la viabilità in questa regione secondo i governatori, quindi se facciamo anche gli interventi secondo i consiglieri, possiamo anche farlo in due parole, perché questo è un fatto, no?

Io ho semplicemente sollevato all'Assessore competente e al Presidente: questo problema come si può interpretare? Prego.

Giuseppe CHIANELLA *(Assessore alle infrastrutture, ai trasporti, alla riqualificazione urbana e valorizzazione delle città).*

Scusami, Valerio, io tra l'altro non ho diritto di voto, ma questo non è un argomento da piano regionale dei trasporti: questo è un ordine del giorno. E' manutenzione straordinaria, che sta nell'Alto Tevere come intorno a Terni. Io ti chiedo di ritirarlo, se è possibile.

Valerio MANCINI *(Presidente del Gruppo Lega Nord Umbria - Salvini - Lega Umbria).*

Ma scusate, gli Uffici tecnici mi dicono che era ammissibile come ordine del giorno, perché dovrei ritirarlo? Votate perché è inammissibile, farete le vostre votazioni.

PRESIDENTE. La parola al Consigliere Leonelli.

Giacomo Leonello LEONELLI *(Presidente del Gruppo Partito Democratico).*

Il tema della manutenzione delle strade è un tema che noi abbiamo a cuore, devo dire che abbiamo fatto già una mozione qualche tempo fa, della quale io e il Consigliere Chiacchieroni eravamo sottoscrittori. Abbiamo, peraltro, evidenziato in sede di assestamento di bilancio l'importanza del milione di euro in più oltre ai cinque milioni già stanziati sul tema della manutenzione delle strade regionali, proprio a dimostrazione che c'è da parte nostra un interesse alle manutenzioni perché riteniamo che oggi il tema manutenzioni non sia semplicemente un tema ordinario, ma sia un tema significativo per gli umbri e soprattutto per la partita che l'Umbria vuole giocare in prospettiva. Quindi sicuramente il tema delle manutenzioni dell'Alto Tevere ci interessa come quello delle manutenzioni sul Ternano piuttosto che sul Perugino piuttosto che sul Trasimeno piuttosto che sull'Appennino.

Ora, il tema è che però anche noi riteniamo questo strumento non congruo e sicuramente fuorviante rispetto all'atto che noi oggi stiamo discutendo, per cui non c'è tanto una valutazione di merito, una valutazione di metodo; non ci convince sinceramente l'idea di apporre un ordine del giorno su questo tema al piano dei trasporti, per cui non voteremo favorevolmente all'atto.

(Intervento fuori microfono del Consigliere Squarta: "votiamo, votiamo")



PRESIDENTE. Quindi procediamo alla votazione, Consigliere Mancini? Sì, aperta la votazione.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio non approva.

OGGETTO N. 127 – SPEREQUAZIONI, VERIFICATESI IN PASSATO, NELLA RIPARTIZIONE AI COMUNI DEL FONDO REGIONALE DEI TRASPORTI – ADOZIONE DI INTERVENTI DA PARTE DELLA G.R. VOLTI ALLA ISTITUZIONE DI UN TAVOLO TECNICO FINALIZZATO ALLA RIMODULAZIONE DELLA RIPARTIZIONE MEDESIMA, NELLE MORE DELLA PREVISTA INDIZIONE DI UNA GARA EUROPEA – [Atto numero: 314](#)

Tipo Atto: Proposta di ordine del giorno

Presentata da: Consr. Nevi e Squarta

PRESIDENTE. Passiamo adesso all'ordine del giorno n. 314, a firma dei Consiglieri Nevi e Squarta, concernente l'istituzione di un tavolo tecnico ai fini a di rimodulare fin dall'esercizio 2016 i trasferimenti ai Comuni.

Qualcuno vuole illustrare oppure possiamo procedere?

(Intervento fuori microfono del Consigliere Nevi: "Se serve lo illustriamo, però questo è chiaro")

E' chiaro, quindi procediamo alla votazione. Aperta la votazione.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva all'unanimità.

OGGETTO N. 128 – CONFERMA DELLA PRIORITA' DEL RADDOPPIO E POTENZIAMENTO DELLA TRATTA FERROVIARIA ORTE-FALCONARA – PREVISTO ASSE STRATEGICO, IN VARIANTE, PER LE AREE EUGUBINO/GUALDESI FINO ALL'AEROPORTO INTERNAZIONALE DI PERUGIA – EFFETTUAZIONE DA PARTE DELLA G.R. DI UNO STUDIO DI FATTIBILITÀ COME ASSE, NON SOLO FERROVIARIO, STRATEGICO PER L'INTERA UMBRIA – [Atto numero: 315](#)

Tipo Atto: Proposta di ordine del giorno

Presentata da: Consr. Ricci, Fiorini, De Vincenzi, Mancini, Biancarelli, Smacchi e Brega

PRESIDENTE. Abbiamo adesso l'ordine del giorno risultante dalla trasformazione dell'emendamento n. 6 che mi è stato consegnato scritto a mano, quindi chiederei cortesemente al Consigliere Ricci di poterlo leggere all'Assemblea. Grazie.



Claudio RICCI (*Presidente del Gruppo Ricci Presidente*).

Grazie, signor Presidente dell'Assemblea. L'ordine del giorno che è stato rimodulato in maniera convergente fra i firmatari del precedente emendamento così recita – mi riferisco all'emendamento n. 6 ritirato –:

“Facendo riferimento agli atti presentati – tra cui quindi anche l'emendamento in aula n. 6 ritirato – e alla discussione svolta, confermando la priorità del raddoppio e potenziamento della tratta ferroviaria Orte-Falconara e prendendo atto che il PRT (Piano regionale dei trasporti) include già – nelle sue cartografie oltre che nelle dizioni semantiche – l'asse strategico in variante per le aree dell'eugubino-gualdese sino all'aeroporto di Perugia; si auspica che tale asse venga considerato come strategico non solo ferroviario per l'Umbria e si proceda a uno studio di fattibilità”.

PRESIDENTE. Credo che a questo punto si possa procedere con la votazione. Apriamo la votazione.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. A questo punto pongo in votazione l'intero atto così com'è stato emendato. Apriamo la votazione. Dichiarazione di voto, pardon, del Consigliere Leonelli. Leonelli e Ricci, non ho registrato, hanno rinunciato? No, Ricci non rinuncia, quindi a Ricci la parola, a questo punto neanche Leonelli. Scusate, io non mi ero accorta, quindi concedo più dei cinque minuti, quanto volete.

Claudio RICCI (*Presidente del Gruppo Ricci Presidente*).

Grazie, signor Presidente dell'Assemblea legislativa. Soltanto qualche secondo per annunciare che il Gruppo di centrodestra e liste civiche si asterrà nel quadro del voto al Piano regionale dei trasporti, comunque delineando per alcuni aspetti un apprezzamento per il lavoro svolto e per altri elementi di criticità che sono stati enucleati dai signori Consiglieri regionali del centrodestra e liste civiche.

Io faccio soltanto tre considerazioni conclusive. La prima è che il Piano regionale dei trasporti è uno strumento di indirizzo strategico: sono delle linee guida per certi aspetti di impegno a trovare le risorse, che poi dovranno sostanziare in maniera conclusiva le scelte che vengono definite nello stesso piano.

Il secondo punto, che avevo omesso nella relazione introduttiva, è che c'è il tema della mobilità alternativa – che è stato citato dal Consigliere Marco Squarta che ringrazio – che include molti aspetti, le scale e i tappeti mobili, people movers come il Minimetrò, il metrobus, gli ibridi, i tram-treni; una serie di elementi che credo giustifichino, sempre a valle del Piano regionale trasporti, forse un piano strategico su questi sistemi che in varie parti dell'Umbria sono in itinere di progettazione, alcuni di questi già sono stati realizzati. Anche per capire nel quadro del TPL quali e quante risorse possono essere destinate in maniera permanente alle stesse gestioni.



Terza e ultima considerazione. Nel concordare fortemente sulle priorità del sistema ferroviario, raddoppio della Spoleto-Terni e sul raddoppio selettivo, credo più probabilmente selettivo, della Foligno-Terontola, mi auguro che in questo raddoppio selettivo della Foligno-Terontola si guardi con particolare attenzione al primo raddoppio selettivo, forse proprio in prossimità dell'aeroporto, che consentirebbe di determinare anche la prospettazione della stazione ferroviaria in tempi, direi, medi, anche forse concependo il progetto della stazione ferroviaria all'aeroporto con il prioritario raddoppio selettivo in quel punto della linea Spoleto-Terni come un qualcosa meritevole sinanche di un concorso per idee internazionale che dia anche un segno di architettura di un certo interesse, tale da far diventare l'aeroporto un centro intermodale aria-ferro, quindi stazione e connessioni logistiche con le strade in generale e in particolare quelle della Quadrilatero Umbria Marche S.p.A. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Ricci. Per le dichiarazioni di voto sono iscritti Giacomo Leonelli, Liberati, Mancini e Brega.

Giacomo Leonello LEONELLI (*Presidente del Gruppo Partito Democratico*).

Rapidamente perché il dibattito è stato ampio, ma credo che innanzitutto vada in qualche modo evidenziato come noi oggi in Umbria non siamo all'anno zero, da qualche anno si sta lavorando con impegno per colmare un *gap* ultraventennale. Abbiamo dei dati importanti, possiamo citare anche alcuni esempi, se pensiamo all'aeroporto: l'aeroporto di Perugia nel 2006 aveva meno di 50.000 passeggeri, sei anni dopo li quadruplica e supera i 200.000, nel 2015 arriva a 250.000 con un incremento del 30 per cento rispetto all'anno precedente.

Questo sicuramente è frutto di un lavoro importante, di una regione che in questi anni ha voluto investire sul suo futuro. Così come ha voluto investire sul suo futuro per esempio rispetto anche ad altre infrastrutture, ad altre opere, penso sicuramente al Quadrilatero, lo abbiamo detto più volte: noi con il completamento del Quadrilatero nei prossimi anni, di fatto, colmeremo un *gap* ventennale, se pensiamo, tra l'altro, che l'ultima grande quattro-corsie forse realizzata nella nostra regione è il completamento della Flaminia da Foligno a Spoleto.

Quindi credo che da questo punto di vista noi dobbiamo prendere atto del lavoro importante fatto in questi anni, ma dobbiamo altrettanto prendere atto che oggi con questo piano dei trasporti ci giochiamo una scommessa fondamentale rispetto alla quale dobbiamo essere pronti a immaginare l'Umbria del futuro.

Su questo credo che il piano dei trasporti abbia avuto un approccio intelligente rispetto alle varie esigenze dei territori. Siamo una regione piccola ma sappiamo bene che dentro questa regione ci sono territori diversi con vocazioni diverse e con esigenze diverse. Forse dal punto di vista politico l'elemento che assume più rilevanza in una visione strategica di medio e lungo periodo è il tema dell'alta velocità e quindi dell'investimento sulla fermata Medioetruria riportata nel piano, perché l'alta velocità ha più significati, tra questi: una regione che lascia in soffitta finalmente lacci e laccioli che l'hanno zavorrata in passato, lascia in soffitta o,



meglio, ha l'aspettativa di lasciare in soffitta l'isolamento e il campanilismo per troppi anni presenti in questa regione o, meglio, forse il campanilismo nell'isolamento, anche una distorsione, una degenerazione del campanilismo stesso. Non prendiamoci in giro, l'Umbria forse si è impigrita troppo tempo in questa condizione. Noi oggi con questo piano dei trasporti abbiamo l'obiettivo di voltare pagina, lo facciamo con interventi mirati, con interventi diversificati, sapendo quella che è la realtà della nostra regione.

Spero che questa scommessa ovviamente sia vinta. Il Partito Democratico ha tutte le aspettative migliori perché crediamo che sia un piano centrato e che dagli interventi delle opposizioni in particolare questo sia emerso, anche con un atteggiamento non aprioristicamente critico. Su questo ovviamente rinnovo l'invito della Giunta regionale a lavorare in maniera proficua non solo per la realizzazione del piano e di quello che compete nella nostra regione, ma sul tema dell'alta velocità perché, ripeto, l'alta velocità può dare davvero il significato di una regione che gioca la scommessa del futuro tra due delle città più visitate al mondo forse, come Roma e Firenze, attraverso un territorio del Trasimeno dalla straordinaria rilevanza paesaggistica, che può diventare davvero la porta di accesso per la nostra regione per tanti mercati ad oggi ancora inesplorati.

Lo vuole l'Umbria, lo vogliono tanti imprenditori e tante persone che operano nel settore turistico del nostro territorio e spero che su questo l'Umbria si faccia valere nel rapporto con la Toscana e con il Governo.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Leonelli. La parola al Consigliere Liberati.

Andrea LIBERATI (*Presidente del Gruppo Movimento 5 stelle - Beppe Grillo.it*).

Noi voteremo contro. C'è una sfiducia di fondo, lo ammetto: come può risolvere il problema chi l'ha creato? E' un bel tema. Noi abbiamo apprezzato molto il lavoro degli Uffici dal punto di vista anche statistico, però se la diagnosi è corretta la terapia è sbagliata.

Non colgo dal dibattito che abbiamo registrato segni di nuova attrattività nel senso dell'immagine o di tipo industriale o turistica, capisco che si tratti di poli opposti, e ho piuttosto notato, osservato il continuo chiacchiericcio di questa Assemblea, un'assemblea dominata da WhatsApp, da uno scambio digitale notevole che mi pare quanto mai incongruo perché nessuno ascolta nessuno o, meglio, pochi ascoltano tutti. Non ci mettiamo in cattedra, semplicemente segnaliamo il fatto che non siamo maleducati noi, non ci riteniamo tali perché abbiamo ascoltato tutti, ma non è bello questo atteggiamento.

Tra l'altro annuncio il fatto che non vi darò il buon Natale perché mi auguro che gli altri otto atti residui all'ordine del giorno siano affrontati entro il 23 dicembre, così da evitare anche agli occhi dei cittadini il fatto che ci siano ben ventisette giorni senza Assemblea. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Liberati. Consigliere Smacchi.



(Interventi fuori microfono)

In realtà possono intervenire tutti i Consiglieri, questo è il Regolamento, però se abbiamo finito. Per difformità, Brega?

Eros BREGA (*Gruppo Partito Democratico*).

Io ho chiesto la parola in difformità dal mio Capogruppo, credo che ancora il Regolamento in questo Consiglio regionale abbia un senso, Assessore Paparelli, o è stato cambiato?

Volevo soltanto dire che il mio voto oggi sarà favorevole a questo piano, ma non è che questo voto che io darò in maniera positiva è legato all'iscrizione al gruppo. Perché se qualcuno pensa di non portare rispetto ai Consiglieri regionali in quest'aula e che in qualche maniera vengono anche..., qualche settimana fa in quest'aula qualcuno si è alzato dicendo che se non veniva chiesto scusa a un gruppo non si sarebbe più presentato e ha riconsegnato la tessera.

Io non sono così, io voto perché credo che il senso di responsabilità mi porti a votare questo piano perché l'ho condiviso cinque anni fa e lo condivido oggi. Ma attenzione, Presidente! C'è il rispetto delle persone, lo dico a lei, lo dico al Capogruppo, perché il rispetto della persona esula le Istituzioni, esula tutto. Da oggi in poi, io voto, ma – lo dico con grande serenità, lo dico qua in modo che si eviti di dire non lo ha detto – l'appartenenza a un gruppo non significa vincolare il voto e da oggi in poi, per quello che mi riguarda, o c'è rispetto e condivisione sulla persona o io non legherò più l'appartenenza al gruppo al voto né favorevole né contrario all'interno di quest'aula, grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Brega. La parola al Consigliere Mancini.

Valerio MANCINI (*Presidente del Gruppo Lega Nord Umbria - Salvini - Lega Umbria*).

Grazie, Presidente. Per finire, dato che il Presidente Biancarelli non ho avuto modo di ringraziarlo per il suo lavoro, ma ci siamo dati dei tempi in cui abbiamo lavorato intensamente, anche gli Uffici tecnici hanno fatto del suo.

Tuttavia quello che ci è stato sottoposto era un atto sostanzialmente, Presidente Marini, già scritto nella passata legislatura, quindi con tutti i difetti della passata legislatura, ne prendiamo benissimo atto, malgrado sicuramente l'intervento migliorativo dell'allora Consigliere Nevi non è riuscito a migliorarlo, quindi lo abbiamo preso così com'è.

Io ci ho scritto sopra – che lo depositerò nel mio ufficio – queste belle parole: “vorrei ma non posso. Libro dei sogni”, perché questa dizione? Perché effettivamente mancano i soldi per tante cose. Scopriamo che la nostra Regione ha una ferrovia che viene chiusa e grazie devo dire anche alla collaborazione con il Consigliere Chiacchieroni abbiamo sollevato il problema; abbiamo scoperto che gran parte del territorio dell'Alto Tevere non interessa ad alcuni membri della Giunta, ne farò ovviamente ampia pubblicità nel mio territorio; però devo dire che qualcosa avete con sforzo compreso e quindi annuncio l'astensione.



Ma è veramente una gran fatica, è una grande fatica non dire no a questo atto perché è pieno di buchi. Io, girando per l'Umbria, ho scoperto una regione bombardata dove la viabilità è sconnessa, si è fatto un po' a spot. Ho capito che la viabilità in questa regione è stata fatta in virtù della residenza dei governatori, è normale, sarebbe interessante che si tenesse conto anche della provenienza di tutto il Consiglio, ma questo, ovviamente, è un miraggio, un'aspirazione.

Quindi spero che sul libro dei sogni, dato che è Natale, cari Presidenti, cari Consiglieri e cari Assessori, ci mettiate un po' di soldi e riusciate anche finalmente ad averli da Roma, con tutti i vostri parlamentari – i vostri perché i nostri purtroppo ne abbiamo zero – che portino un po' di soldi a una regione altamente produttiva che viene sempre lasciata da parte. Anzi, sono sicuro che a livello elettorale già qualcuno fa i conti come dividersi i collegi per lasciare qualche posticino in più agli amici degli amici. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Mancini. La parola al Consigliere Rometti.

(Interventi fuori microfono)

Rinuncia? Se ci fa questo regalo prenatalizio!

Silvano ROMETTI (*Presidente del Gruppo Socialisti Riformisti - Territori per l'Umbria*).

Rinuncio? No, non rinuncio. Naturalmente per annunciare anch'io il voto a favore, devo dire che nel mio intervento precedente ho dimenticato di sottolineare, come ha detto Leonelli, che in effetti in questo piano – e lo abbiamo visto durante la discussione che c'è stato il tema – l'intuizione di prevedere un aggancio dell'alta velocità al confine dell'Umbria è un tema vero, per i collegamenti esterni di questa regione. E io credo che il piano, a differenza di quello che ha detto Nevi, che noi non abbiamo avuto il coraggio di scegliere, il piano fa bene perché altrimenti molto spesso in Umbria ci siamo complicati la vita per decidere il luogo, la collocazione, ritardando obiettivi che potevano essere invece alla portata di mano.

Il piano fa una scelta: individua un intervallo della direttissima su cui collocare questa stazione. Credo che dovremmo condividere questa scelta con la Regione Toscana, però è un obiettivo che non dobbiamo rimandare ai prossimi dieci anni, secondo me è un obiettivo di legislatura. Non è un investimento importante, perché è un investimento tutto sommato alla portata. La Regione Toscana è pienamente convinta e spinge in questa direzione. Abbiamo dalla nostra parte adesso anche l'azienda Ferrovie dello Stato, anche il privato, il gestore di Italo, NTV, ha capito che i numeri ci sono, quindi questo è un tema fondamentale.

L'altro è il nodo di Perugia. E' l'unico altro anello che manca per chiudere una partita infrastrutturale importante, anche se in maniera realistica e ridimensionando quello che è il progetto generale del collegamento Madonna del Piano-Corciano, però come dire: quando si parte poi si arriva, intanto facciamo uno stralcio per poi continuare nei prossimi anni. E credo che qui il Governo debba darci una mano perché di fatto è



l'unico investimento importante che l'Umbria chiede nei prossimi anni sul versante della viabilità stradale.

Quindi io penso che abbiamo messo le basi per fare cose importanti in questa legislatura, e da questo punto di vista la Presidente peraltro è pienamente impegnata, so dei suoi incontri con il Ministro Delrio, che prima della campagna elettorale aveva preso alcuni impegni, per cui penso che si possa andare avanti con fiducia conseguendo alcuni risultati dei quali parliamo purtroppo da troppo tempo e che invece ora probabilmente possono arrivare a maturazione.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Rometti. Direi di procedere quindi... No, come non detto, Consigliere Biancarelli. Si era prenotato, mi ero dimenticata.

Giuseppe BIANCARELLI (*Presidente del Gruppo Umbria più uguale*).

Sono soltanto poco più di tre ore su un argomento di questa rilevanza. E' doveroso fare dichiarazione di voto su un tale argomento, Assessore, cinque minuti a Capogruppo non mi sembrano troppi, guardi, lei sa quanto la stimo però su questo non ha la mia condivisione.

Innanzitutto sarei comunque intervenuto per un sentimento di gratitudine perché ho sentito molti Consiglieri, anche alcuni che non la pensano esattamente come me, ringraziarmi per il lavoro svolto. La Commissione si è riunita tutte le settimane, e alcune settimane anche due volte, ha saltato solo la seduta faticosa del 12 ottobre che non ho potuto, nonostante la mia grande volontà, convocare. Ho assolto, credo, nel merito e nel metodo a tutti gli impegni istituzionali. Vedremo quello che succederà nei prossimi giorni o nelle prossime settimane o nei prossimi mesi, però mi sento la coscienza a posto e mi sembra che me ne abbiate dato atto e di questo sono contento ma vi ringrazio anche molto.

Diciamo che questo piano dei trasporti non è il migliore dei mondi possibili, dà alcune soluzioni, ci sono delle soluzioni buone in Umbria, l'aeroporto, la Perugia-Ancona che è la Quadrilatero, che sta migliorando tante cose, l'ipotesi dell'alta velocità, non trascurerei i percorsi cicloturistici che valorizzano vallate, luoghi bellissimi, che li riportano alla fruizione pubblica. Però voglio dire ho rinunciato, ma questa estate volevo andare a Castiglione della Pescaia col treno: da Gubbio dovevo andare a Fossato di Vico...

(Intervento fuori microfono del Consigliere Fiorini: "Gubbio dove sta, scusa?")

Le battute sprezzanti che sento sono indicative di una diversità umbra al di là degli schieramenti, di una diversità umbra fra i territori.

Volevo andare da Gubbio a Castiglione della Pescaia prendendo il treno, non ci sono andato, conviene la macchina, ma da Gubbio dovevo recarmi a Fossato di Vico, trenta chilometri, arrivare a Roma, e da Roma partire per Castiglione della Pescaia. Un giorno sano!



Questo è un problema così come il trasporto nelle zone di montagna che se è vero che il trenta per cento del trasporto pubblico ha meno di dieci utenti, in alcune zone di montagna è l'unico servizio che diamo, questo lo dobbiamo capire tutti, lo stato anche di manutenzione che è necessaria.

E poi sulla variante ferroviaria non si è capito questo, mi dispiace che non lo abbiano capito i perugini: perché il progetto strategico di tale variante è soprattutto dentro il cuore dell'Umbria, non è una questione dell'area marginale eugubina, che marginale era dal punto di vista infrastrutturale e marginale rimarrà. Questo non è un problema, tra l'altro la marginalità, come insegna la provincia di Sondrio, è anche una fonte di ricchezza, a volte: la provincia di Sondrio ha i più alti indicatori di Pil, per esempio, è bene spiegarlo con tanto di lavagnetta. Quindi non è questo il problema: è che non si capisce perché una potenziale utenza di trecentomila abitanti debba essere trascurata – per un'arroganza territoriale che ho visto molto forte, non politica ma un'arroganza territoriale fuori modo – non si capisce la validità del progetto strategico della variante.

Io dico soltanto che non mi rassegno, nonostante siamo una piccola forza, siamo stati recuperati con l'undicesimo seggio, forse fra qualche giorno, o settimana, non ci sarò più neanche, anche questo viene contestato, però non mi rassegno né a fare la politica decorativa, e non mi rassegno neanche ai soprusi dell'arroganza dei territori già forti. Nel mio piccolo territorio io sulle nostre strade ho raccolto anche delle persone morte. Ci sono dei territori che hanno la superstrada a quattro corsie, la fermata del treno e l'aeroporto vicino, ci sono dei territori invece che ancora viaggiano con un notevole ritardo. Grazie. Buon Natale a tutti!

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Biancarelli. A questo punto finiamo e procediamo con la votazione dell'intero atto per come lo abbiamo emendato, la votazione era già aperta, concludiamo.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Non abbiamo finito perché abbiamo da votare l'autorizzazione al coordinamento formale del testo ai sensi dell'articolo 73 del Regolamento interno. Apriamo la votazione.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Chiede la parola il Consigliere Liberati.

Andrea LIBERATI (*Presidente del Gruppo Movimento 5 stelle - Beppe Grillo.it*).

Ricordando per l'ennesima volta che ci sono otto punti all'ordine del giorno e quindi entro quest'anno, se consentite di rivederci.



(Interventi fuori microfono)

Capisco, ma siete antidemocratici, e lo diremo: passano ventisette giorni, ventisette giorni, è una vergogna! Grazie.

PRESIDENTE. Consigliere, abbiamo già fatto una discussione in questo senso, non è solo una questione di Giunta.

Andrea LIBERATI *(Presidente del Gruppo Movimento 5 stelle - Beppe Grillo.it).*

Sì, basterebbe che la Giunta capisse che qui c'è un'Assemblea che deve statuire, così come loro, grazie.

PRESIDENTE. Non è solo una questione di Giunta, abbiamo fatto una valutazione della Conferenza dei Capigruppo e quindi abbiamo già determinato che non essendoci le condizioni per la seduta del 22...

(Intervento fuori microfono del Consigliere Liberati: "Perché la Giunta, gli Assessori, prima di prendere i cappotti e andarsene, ci potrebbero dire...?")

(Brusio in aula)

Non è questa la sede per fare questa valutazione, Consigliere Liberati.
Dichiaro chiusa la seduta.

La seduta termina alle ore 19.48.