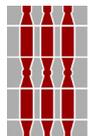


X LEGISLATURA
CII SESSIONE STRAORDINARIA DELL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA
(Proseguimento dei lavori)
RESOCONTO STENOGRAFICO N. 108
Seduta del 22 gennaio 2019

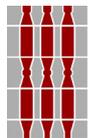
Presidenza del Presidente Donatella PORZI
INDI
del Vicepresidente Marco Vinicio GUASTICCHI

INDICE – ORDINE DEL GIORNO DI SEDUTA
(convocazione prot. n. 299 del 16/1/2019 e prot. n. 347 del 18/1/2019)

Oggetto n. 1	Morrioni.....19
<i>Comunicazioni del Presidente dell'Assemblea legislativa.....3</i>	Votazione atto n. 1771.....20
Presidente.....3	Oggetto n. 9 – Atto n. 1868
Inserito all'O.d.g. in seduta:	<i>Conferenza Regionale dell'Economia e del Lavoro (CREL) tenutasi in data 12/11/2018 – Obiettivi da raggiungersi da parte della Giunta regionale.....20</i>
Oggetto n. 417 – Atto n. 1927	Presidente.....20,21,22,24,27,31
<i>Situazione emergenziale sulla E45 a seguito della chiusura del traffico in data 16 gennaio 2019.....4</i>	Rometti.....20,24
Presidente.....4,5,6,8,9,10,11,12,13,14	Morrioni.....22
Chiacchieroni.....4	Ricci.....22
Smacchi.....4,13	Paparelli, Assessore.....24
Rometti.....5	Votazioni atto n. 1868.....27,31
Ricci.....6	Oggetto n. 10 – Atto n. 1650
Squarta.....8	<i>Nuova linea ferroviaria Alta Velocità Torino-Lione – Priorità non rinunciabile per l'Italia e per l'Umbria.....27</i>
Carbonari.....8,12	Presidente.....27,29,31,34,35,36
Chianella, Assessore.....9	Ricci.....27
Leonelli.....10	Mancini.....29
Morrioni.....11	Carbonari.....31
Votazione atto n. 1927.....14	Rometti.....34
Oggetto n. 8 – Atto n. 1771	Solinas.....35
<i>Valorizzazione del ruolo delle Strade dei Sapori dell'Umbria – Strade del Vino e Strada dell'Olio DOP dell'Umbria.....14</i>	Votazione atto n. 1650.....36
Presidente.....14,15,16,17,19,20	Oggetto n. 411– Atti nn. 1898 e 1898/bis
Chiacchieroni.....14	<i>Concessione del diritto di superficie a tempo determinato agli aggiudicatari delle concessioni d'uso di terreni di proprietà regionale ubicati</i>
Ricci.....15	
Carbonari.....16,17	
Cecchini, Assessore.....17,20	



<i>nell'area industriale di Maratta, in Comune di</i>	Carbonari.....	39
<i>Terni.....</i>	Mancini.....	40
Presidente.....	Ricci.....	41
Smacchi, <i>Relatore</i>	Votazione atti nn. 1898 e 1898/bis.....	42
Brega.....		
Paparelli, <i>Assessore</i>		



X LEGISLATURA

CII SESSIONE STRAORDINARIA DELL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA

(Prosecuzione dei lavori)

- Presidenza del Presidente Porzi -
Consigliere Segretario Guasticchi

La seduta inizia alle ore 10.33.

PRESIDENTE. Buongiorno a tutti. Iniziamo la seduta di stamane.

OGGETTO N. 1 – COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE DELL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA.

PRESIDENTE. Comunico che è stata richiesta, ai sensi dell'art. 98 – comma 2 – del Regolamento interno, da parte dei Consiglieri proponenti, la trattazione immediata della seguente mozione:

– ATTO N. 1927, di iniziativa dei Consiglieri Chiacchieroni, Rometti e Solinas, concernente: "Situazione emergenziale sulla E45 a seguito della chiusura del traffico in data 16 gennaio 2019".

Ricordo che ai sensi dell'art. 98, comma 2, del regolamento interno le suddette mozioni possono essere iscritte all'ordine del giorno con una delle seguenti modalità:

- con decisione dell'Assemblea approvata con il voto favorevole dei due terzi dei Consiglieri presenti;
- con decisione dell'Ufficio di Presidenza, di concerto con la Conferenza dei Presidenti dei Gruppi consiliari.

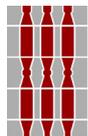
Vorrei proporre, ai sensi del Regolamento, di votare in Aula l'accettazione di questa richiesta di urgenza. Quindi, inizierei subito procedendo alla votazione per l'inserimento della trattazione urgente di questa mozione, che, se viene accettata, propongo sia trattata al primo punto, in quanto intorno alle 12.30 l'Assessore ci dovrà lasciare per un impegno con il Ministro Toninelli.

Mettiamo in votazione la richiesta di trattazione urgente dei Consiglieri Chiacchieroni, Rometti e Solinas. Apro la votazione.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva all'unanimità.

PRESIDENTE. La votazione si è conclusa con una votazione unanime sull'accettazione. Pertanto, mettiamo subito questa trattazione all'ordine del giorno.



OGGETTO N. 417 – SITUAZIONE EMERGENZIALE SULLA E45 A SEGUITO DELLA CHIUSURA DEL TRAFFICO IN DATA 16 GENNAIO 2019 – Atto numero: 1927

Tipo Atto: Mozione

Iniziativa: Consr. Chiacchieroni, Rometti e Solinas

PRESIDENTE. Prego, Consigliere Chiacchieroni, a lei la parola.

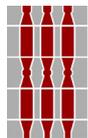
Gianfranco CHIACCHIERONI (*Gruppo Partito Democratico*).

Grazie, signor Presidente. I sottoscritti Consiglieri, preso atto della chiusura del traffico tra Toscana e Emilia Romagna sulla E45, in data 16 gennaio, a causa della chiusura del viadotto Puleto, considerato che la E45 è tra le arterie stradali più importanti, dopo l'Autostrada del Sole, per il passaggio soprattutto di mezzi pesanti; evidenziato che la circolazione di mezzi che transita in Umbria è di fatto fortemente penalizzata; verificato che tale circostanza crea notevoli disagi a tutto il sistema produttivo regionale; sottolineato che la chiusura della E45 determina anche un vero e proprio isolamento per i cittadini che vivono nelle zone limitrofe al tratto chiuso, essendo anche la vecchia Statale interrotta da anni per gravi danni alla carreggiata; tutto ciò premesso, impegna la Giunta regionale ad attivare tutte le possibili iniziative volte a gestire il superamento della grave situazione emergenziale creatasi sull'arteria della E45, per scongiurare l'isolamento della nostra regione, che penalizzerebbe pesantemente le imprese umbre, già costrette a far fronte alle problematiche di una ripresa sempre più difficile da perseguire. I sottoscritti Chiacchieroni, Rometti e Solinas.

PRESIDENTE. Apriamo la discussione. Do la parola al Consigliere Smacchi, che si è prenotato per intervenire.

Andrea SMACCHI (*Gruppo Partito Democratico*).

Grazie, Presidente. Sicuramente a favore, rispetto alla mozione presentata dal Consigliere Chiacchieroni, che spero sia la mozione di tutta l'Assemblea legislativa, anche perché la problematica che è sorta sicuramente ci dovrà vedere uniti, rispetto a un possibile isolamento non soltanto infrastrutturale, ma anche per quanto riguarda la tenuta del nostro sistema economico e produttivo, già provato prima dal sisma, poi dalle conseguenze del sisma, poi da una crisi che dura ormai da dieci anni e che non può vedere ulteriori rallentamenti. Dico questo perché le problematiche che stiamo cercando di gestire, con riferimento al blocco dei lavori lungo la Perugia-Ancona, e le problematiche che sono sorte, con riferimento alla chiusura del viadotto della E45, precludono la possibilità di una mobilità adeguata verso la regione Marche, una mobilità essenziale per il nostro sistema economico, una mobilità che da anni abbiamo cercato di migliorare e promuovere, con investimenti importanti che o sono stati sospesi, o non hanno prodotto i risultati che volevamo.



Proprio questa mattina ho inviato una lettera al responsabile del Dipartimento ANAS Umbria, Marche e Toscana, ingegner Celia, che lunedì prossimo verrà in II Commissione per un'audizione concordata insieme ai Sindaci del comprensorio dell'Alto Chiascio su tre tematiche fondamentali per la nostra regione: la prima, la messa in sicurezza della Pian d'Assino e il completamento della Pian d'Assino; la seconda, al fine di capire quando riprenderanno i lavori sul tratto della Perugia-Ancona, ancora incompiuto; la terza, proprio al fine di capire su questo tratto della E45 qual è la posizione dell'ANAS rispetto a quello del Tribunale; la quarta, al fine di chiedere una verifica e un approfondimento rispetto anche al viadotto della Contessa, che è la terza direttrice che collega l'Umbria con le Marche. Abbiamo ricevuto in questi giorni delle segnalazioni con delle foto, rispetto ai problemi di logoramento e di tenuta di quel viadotto. Chiediamo da subito una verifica. So che l'ANAS compie delle ispezioni trimestrali sui ponti e sui viadotti. Vorrei che, senza creare nessun allarmismo, però vi siano anche delle verifiche che tolgano qualsiasi dubbio. Con la chiusura della E45 e con il blocco dei cantieri sulla Perugia-Ancona, il tratto della Contessa, Assessore, è diventato di nuovo un'arteria unica e fondamentale per il traffico soprattutto pesante che dall'Umbria va verso le Marche.

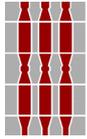
Quindi, da questo punto di vista, massima attenzione, massima allerta e soprattutto facciamo di tutto, tutti uniti, questo sì, per diminuire al massimo i disagi per una regione come la nostra, che cerca in tutti i modi di uscire da un isolamento, non di complicarsi ulteriormente la vita.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Smacchi. Ha chiesto di intervenire il Consigliere Rometti.

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

Grazie. Innanzitutto apprezzo la disponibilità del Consiglio a discutere di questo argomento perché, come diceva il Consigliere Smacchi, è inutile ribadire l'importanza di questa arteria, di questo sistema di viabilità nazionale che ha l'Umbria, incentrato sulla direttrice verticale nord-sud, che è appunto la E45, e sulle trasversali, sulle quali si sono fatti passi avanti importanti in questi anni, ma sulle quali purtroppo rimangono ancora e sono sopravvenute le criticità che venivano adesso elencate.

È talmente importante la E45 che sta dentro uno dei corridoi di collegamento europeo, non a caso se ne parlò negli anni scorsi, generando un dibattito qualche volta fuorviante, dal mio punto di vista, se ne parlò come di una possibile trasformazione in autostrada, proprio per l'importanza che questa riveste nei collegamenti soprattutto verso il nord-est. Quindi è ovvio che, se viene a mancare questa arteria per una regione come la nostra, che delle quattro regioni attraversate è sicuramente quella colpita di più, perché è interamente attraversata, per oltre 150 chilometri, dalla E45, significa che di fatto viene meno l'arteria che riassume quasi, credo, l'80-90 per cento del traffico regionale; poi, alla fine, tutto il traffico regionale confluisce in qualche modo nella E45. Quindi l'interruzione è un problema serio. Questa mattina, anche in vista dell'incontro che avrà il nostro Assessore e anche altre

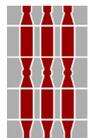


Regioni con il Ministro, credo che portare un messaggio di unità dell'Assemblea legislativa dell'Umbria sia molto importante. Il problema non dobbiamo viverlo solo come un fulmine a ciel sereno perché, da quello che mi risulta, l'ANAS aveva già previsto risorse, c'è un bando, c'è un affidamento di lavori che dovevano essere realizzati per fare la manutenzione di quel viadotto, che evidentemente ha dei problemi, come anche altri viadotti in quel in quel tratto così complicato da un punto di vista orografico e delle caratteristiche del territorio. Quindi è un problema che esisteva; ora questa chiusura improvvisa naturalmente crea le difficoltà che sono sotto gli occhi di tutti. Direi che oggi la nostra Regione nel confronto con il Ministero deve chiedere subito una verifica e un confronto fra i tecnici del Tribunale e l'ANAS, per verificare rispetto a queste decisioni se c'è la possibilità, attraverso anche opere provvisorie, che possono essere messe in atto in tempi rapidi, di riaprire anche con delle limitazioni la carreggiata, perché la chiusura totale, com'è in questo momento, è veramente l'interruzione del traffico nord-sud in questo Paese. Interrompere la E45 e l'Autostrada del Sole significa interrompere i collegamenti nord-sud dell'Italia. Il confronto con ANAS mi sembra che affermi e dia una lettura meno drammatica di quella che è la situazione del viadotto, i tecnici della Procura naturalmente hanno tutta la legittimazione per assumere le decisioni che hanno assunto, ma un confronto e un approfondimento, per attenuare le decisioni prese, credo che sia quanto meno necessario e la cosa più urgente che si può fare nella prospettiva dei lavori, che credo verranno comunque avviati a breve.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Rometti. Adesso diamo la parola al Consigliere Ricci, prego.

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

Grazie, signor Presidente dell'Assemblea legislativa. Anticipo il mio voto favorevole alla proposizione che è stata illustrata, citando anche che recentemente, il 18 gennaio, era stata da me presentata – e la terrò attiva, anche per tenere il quadro di monitoraggio sul tema – un'interrogazione a risposta immediata proprio sul quadro della situazione afferente alla Strada Statale E45, al chilometro 162, interessato appunto dalle problematiche connesse con il viadotto Puleto. Credo che questo problema faccia riemergere l'elemento nodale italiano, che già si pose qualche mese fa, cioè la situazione di monitoraggio delle circa 50-70 mila strutture che spesso vengono definite come opere d'arte in elevazione. Il nostro Paese ha un numero molto ampio, per caratteristiche orografiche e territoriali, un numero che, come dicevo, oscilla secondo le tipologie di classificazione tra 50 mila e 70 mila opere d'arte e credo che, probabilmente, ANAS nel quadro umbro, mi auguro – e in II Commissione consiliare avremo modo nei prossimi giorni di approfondire la tematica – stia determinando un quadro complessivo preciso per quanto attiene alla regione Umbria, sia in termini di monitoraggio, ma anche in termini di programma di eventuale manutenzione. Queste tematiche probabilmente occorrerà considerarle non più

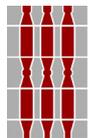


estemporanee, ma oggetto ormai di un programma strutturato di monitoraggio e di manutenzione.

Per quanto attiene al tema più specifico del viadotto Puleto, Strada Statale E45, al chilometro 162, effettivamente il tema necessita di un chiarimento. Sto alla lettura del comunicato della Procura della Repubblica di Arezzo, che in relazione alla perizia tecnica – e le parole che sto enucleando hanno un significato tecnico-stradale – conclude la stessa perizia con le seguenti parole: “Concreto pericolo di crollo” che, per quanto riguarda la struttura ingegneristica della stessa affermazione, ha un significato ben chiaro: “Concreto pericolo di crollo”. Tutto questo ha determinato anche un ampio valore percepito negativo; non c'è solo quello reale di valore negativo, la viabilità interrotta e i disagi socio-economici, c'è anche quello percepito, nel momento in cui si comunica tale dizione. Ed è per questo che una delle prime cose che vorrei chiedere nel quadro della stessa proposizione è che la Regione Umbria, per quanto possibile e in relazione alle procedure in atto, chieda copia della stessa perizia, perché una perizia che conclude con tale dizione è evidente che, a mio avviso, debba essere acquisita da un quadro regionale, secondo le evidenze pubblicistiche consentite.

L'ANAS, in sostanziale replica a tale dizione, ha in realtà parlato di opere di manutenzione. Nel comunicato, che ho letto attentamente, con parole peraltro utilizzate da ANAS in modo molto parco, come è doveroso in queste occasioni, ha non solo fatto riferimento a opere di manutenzione programmate e in itinere, ma ha anche citato come, sostanzialmente, stava traguardando a una veloce riapertura; sto alle affermazioni di ANAS. È evidente che le due prospettive sono in dicotomia. Mi auguro quindi che in II Commissione, lunedì prossimo, secondo la convocazione in atto – mi auguro che vi sia anche la presenza dell'Assessore con delega – si abbia una maggiore chiarezza su queste due prospettive, che, così come sono state evidenziate, secondo le rituali forme di comunicazione, presentano una dicotomia. È chiaro che noi dobbiamo riaprire più velocemente possibile, ovviamente assicurando - sto a un'affermazione sinanche banale, e mi scuserete – la più ampia sicurezza reale e percepita.

Concludo dicendo che, probabilmente, però, questa “occasione negativa” credo che, come suscitavano i proponenti dell'atto in Assemblea legislativa questa mattina, ma ricordava anche il Consigliere e Presidente della I Commissione Andrea Smacchi, sia l'opportuna situazione per determinare un'ulteriore ripresa di attenzione sul tema più complessivo della Strada Statale E45, per determinare sulle stesse prospettive di riqualificazione elementi di chiarezza complessiva e strategica, che possano, a partire da questo tema, determinare comunque alcuni effetti sinanche positivi di ulteriori attrattività di risorse, attenzionamenti e progettualità, affinché tale struttura possa rientrare nel quadro sempre più incisivo delle priorità per quanto attiene le infrastrutture statali non solo di importanza regionale, ma in un quadro italiano di connessione europea. Per questi motivi aderisco alla proposizione testé illustrata dai Consiglieri proponenti, auspicando però che anche in II Commissione consiliare, lunedì prossimo, vi sia un chiarimento sulle reali condizioni tecnico-



gestionali, direi statiche, utilizzando un termine coerente con il quadro dell'ingegneria stradale, sulla situazione del viadotto Puleto, Strada Statale E45, chilometro 162. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Ricci. Adesso ascolteremo l'intervento del Consigliere Squarta. Prego.

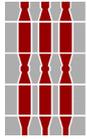
Marco SQUARTA (*Presidente del Gruppo Fratelli d'Italia - Alleanza Nazionale*).

Grazie, Presidente. Ovviamente, condivido, sostengo e voterò la mozione proposta dai colleghi proponenti, perché è una mozione di buon senso, e li ringrazio anche per averla presentata. Però vorrei ricordare alla Giunta – qui c'è l'Assessore competente – una mozione di circa due mesi, firmata da me e dal Consigliere collega Roberto Morroni, approvata all'unanimità, che impegnava la Giunta ad attivarsi presso ANAS per chiedere lo stato attuale di tutte le infrastrutture (viadotti, ponti e quant'altro) che attraversano l'Umbria. Quindi, al momento della dichiarazione dell'Assessore, vorrei sapere se è stato dato seguito alla mozione approvata e se ci sono delle novità in merito.

PRESIDENTE. Grazie. Consigliera Carbonari, prego.

Maria Grazia CARBONARI (*Gruppo MoVimento 5 stelle - Umbria*).

Grazie, Presidente. Anch'io vorrei esprimere due parole su questa vicenda, che abbiamo già consegnato nei giorni precedenti anche con comunicati stampa, ricordando che è assolutamente necessario verificare lo stato di manutenzione, lo stato effettivo di quella strada, perché c'è un problema di sicurezza delle persone. Quindi, sono d'accordo con il mio collega Consigliere Claudio Ricci di acquisire la CTU, la Consulenza Tecnica d'Ufficio fatta, per leggerla compiutamente, al di là delle parole che conosciamo tutti, pubblicate sui giornali; però vorrei leggerla, per cercare di capire anche qual è la versione dell'ANAS. Ma vorrei ricordare a tutti gli umbri che la situazione della E45 la conosciamo tutti, non solo noi, che oggi sediamo su queste sedie del Consiglio regionale, ma chiunque che per motivi di svago o di qualsiasi altra natura, di lavoro, ha preso quella strada, per andare verso nord, ha sempre trovato gravi problemi, nel senso che è una strada continuamente, da anni, in manutenzione, manutenzioni continue; quindi, a volte, a tutti noi cittadini normali ci veniva un po' da pensare su qual era il livello effettivo di queste manutenzioni, se una strada è in manutenzione continua. Ricordo anche che nel 2015 noi sollevammo questo tema perché, oltre al fatto che è in continua manutenzione, sollevavamo il fatto che quella strada è il corridoio utilizzato dalla maggior parte dei mezzi pesanti per attraversare l'Italia, quello preferito, molte volte, poiché non essendo autostrada, non si pagava il pedaggio, rispetto appunto alla via principale A1. Purtroppo i camion, i Tir, tutti questi mezzi pesanti, credo che non bisogna essere ingegneri per pensare e per capire che magari logorano una strada in modo maggiore rispetto alle vetture, a meno che qualcuno non mi smentisce su questo.



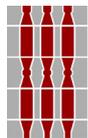
Quindi, sicuramente anch'io voterò per questo atto che è stato oggi messo in urgenza. Però vorrei ricordare che è vero che non siamo interessati direttamente, perché è nell'area della Toscana, però in qualche modo la strada arriva da noi. È solo quel tratto che ha questi problemi? Ci sono altri tratti? Quindi sicuramente un approfondimento con ANAS va fatto, ma cerchiamo di spingere e avere delle relazioni su quella strada perché, per il forte traffico che negli anni l'ha attraversata, forse è una delle strade che va sottoposta a maggiore attenzione anche da parte nostra, non solo dell'ANAS, che sicuramente lo avrà fatto, però anche noi del Consiglio regionale dovremmo conoscere in modo puntuale lo stato e le relazioni che sono state fatte sulla E45 da parte dei tecnici dell'ANAS.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliera. Non ho altri interventi, quindi darei la parola all'Assessore Chianella, prego.

Giuseppe CHIANELLA (*Assessore alle infrastrutture e lavori pubblici*).

Grazie, Presidente. Innanzitutto grazie ai Consiglieri che hanno voluto mettere attenzione su una questione molto delicata, questa del viadotto Puleto, e anche ai Consiglieri che, se non ho capito male, voteranno questa mozione all'unanimità, perché mi dà modo di affrontare questa riunione nel primo pomeriggio al Ministero, per riportare anche le giuste sollecitazioni e richieste della Regione dell'Umbria.

Questa è una questione complessa, direi, della quale bisogna parlare in maniera attenta, anche perché noi abbiamo una responsabilità di carattere più generale, quella di non creare ansia. Sin da subito la Giunta regionale, per quanto mi riguarda, ha avuto un'interlocuzione costante con ANAS, quotidiana, e ha cercato di assumere, attraverso un rapporto con le altre Regioni, nel caso specifico la Regione Toscana, con il mio collega Ceccarelli, gli aspetti più profondi di questa questione. Certo, rispetto a quanto diceva il Consigliere Ricci e alla lettura di quel passaggio della relazione, se ciò fosse vero, ci sarebbe poi la prosecuzione, cioè significa che qualcuno dovrebbe essere "accusato" di tentata strage o qualcosa del genere. Io dico questo: dalle notizie che noi abbiamo assunto, ANAS aveva era in procinto di dare l'incarico di manutenzione su questo tratto di strada e anche su quel ponte, in maniera specifica, ed erano stati fatti tutti i rilievi dal punto di vista scientifico molto approfonditi, quindi con carotaggi e prove di carbonatazione dello stesso cemento, che sono elementi attraverso i quali si fa una valutazione se questa struttura è stabile e non pone problemi di stabilità per quanto riguarda il suo uso e la sua percorrenza. In questo senso ANAS sostiene che questo ponte è sicuro, questo è il dato. Quindi tutte le valutazioni tecnico-scientifiche fatte da ANAS sono in questo senso, perché altrimenti ANAS stesso, il Direttore, la Direzione e chi ha responsabilità su quell'infrastruttura lo avrebbe chiuso, questo è il dato. Io auspico che questo confronto tra i tecnici della Procura e i tecnici dell'ANAS venga approfondito e che il prima possibile, qualora se ne ravvisi la possibilità, qualora questo ponte si stabilisca che non è sicuro, si riapra, anche se in modalità magari più contenuta, con delle mitigazioni rispetto ai flussi, sin da subito, perché questa chiusura ha di fatto bloccato



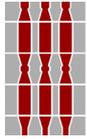
l'economia della nostra regione nella parte nord dell'Umbria. Quindi noi chiederemo al Ministro che sin da subito possa esperire tutte quelle attività che portano, nel giro di brevissimo tempo, a chiarire questa questione e, se del caso, alla riapertura immediata del viadotto. Più in generale, i viadotti e le strade hanno una necessità continua di manutenzione, questo è un dato, Consigliera Carbonari. Le strade e le infrastrutture hanno bisogno di una manutenzione continua, che viene fatta in maniera più massiccia in alcuni tratti: la zona del Verghereto e tutte le strade di montagna sono sottoposte, ovviamente, a stress dal punto di vista meteorologico, con sbalzi di temperatura, soprattutto nel periodo invernale (neve, ghiaccio e quant'altro), diversamente da altre infrastrutture che si trovano in altre zone della nostra penisola. Quindi c'è una necessità di manutenzione continua. I soldi ci sono. Le risorse ci sono, grazie al provvedimento del Governo Gentiloni e del Ministro Delrio, perché su questa infrastruttura, lo abbiamo detto più volte in Commissione e anche in questa sala, noi abbiamo 1,6 miliardi, che sono stati utilizzati al momento in misura assolutamente ridotta. Quindi le risorse ci sono, la possibilità c'è. Per quanto mi riguarda, c'è attenzione anche in altre parti, Consigliere Smacchi, sulla questione della Contessa, ma anche su altre infrastrutture. Per quanto mi riguarda, siamo assolutamente vigili su questo, attenti in tutte le realtà regionali; adesso, ovviamente, ci concentriamo su questa questione del viadotto Puleto.

C'è un'altra questione, sulla quale noi ci associamo ai territori e alle regioni della Toscana e dell'Emilia Romagna e ai Comuni interessati: il problema non è solo la E45, ma va attenzionata anche quella viabilità alternativa su cui, quando ci sono questi problemi, si riversa il flusso automobilistico, che è grave. Ci sono quei Comuni, come Valsavignone o altri dalla parte dell'Emilia, che stanno scontando un passaggio di mezzi pesanti, con rischi dal punto di vista della sicurezza, più in generale, e dell'inquinamento. Quindi noi chiederemo, con un documento al quale noi parteciperemo come Regione dell'Umbria e come Province di Perugia e di Terni, un'attenzione da parte di ANAS e del Ministero anche su quella viabilità alternativa alla E45, che è diventato un corridoio fondamentale per l'Italia, soprattutto per il centro Italia.

PRESIDENTE. Mi sembra che siamo arrivati al momento delle dichiarazioni di voto. Ha chiesto di intervenire in tal senso il Consigliere Leonelli, dopodiché andremo con la votazione.

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

Chiaramente, non voglio intervenire semplicemente per allungare un dibattito e dirci cose che tutti noi condividiamo. Ovviamente, ringrazio i colleghi di maggioranza. Però, questo atto entra in Consiglio regionale a seguito di una polemica che c'è stata nei giorni scorsi, del tutto fuori luogo. Così, come un disco rotto, alcuni colleghi dell'opposizione, che peraltro oggi non vedo – parlo degli esponenti della Lega – hanno pensato bene, quando ci siamo trovati di fronte all'emergenza, di attaccare la Regione con dei post. Ho visto il Vicepresidente molto brillante su Facebook, veloce,



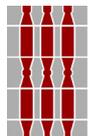
rapido. C'è un piccolo problema, che è stato ricordato prima, a parte che oggi non ci sono e non voteranno questa mozione, che spero possa avere un consenso unanime: intanto l'Umbria è parte lesa di questa storia, l'Umbria è parte lesa. Sarebbe stato opportuno, colleghi dell'opposizione, fare fronte comune fin da subito, non partire con delle dichiarazioni così. È in automatico, però bisogna ripuntualizzare la vicenda. L'Umbria su questa vicenda del viadotto, per come ha raccontato l'Assessore Chianella, è parte lesa, non solo perché il viadotto non è in Umbria; anche se fosse in Umbria, sarebbe parte lesa, visto che parliamo di una competenza di ANAS, oggi sotto la guida peraltro del Governo da voi sostenuto. Non si può continuare con questa retorica perché, come dice qualcuno, "la pacchia è finita", ma è finita per davvero. È finita la pacchia di scaricare sulla Regione o non si capisce su quali Governi perché, peraltro, lo ha ricordato l'Assessore, se qualcosa è stato fatto sulla E45, lo si deve ai Governi precedenti, perché oggi venire da Terni a Perugia non è più un'impresa, perché è stato rifatto comunque tutto il tratto.

Detto questo, io sono contento e ovviamente esprimo voto favorevole a questa mozione, però basta prenderci in giro. Come Consigliere di maggioranza, non sto più a questa pantomima per cui, quando c'è una criticità, intanto si spara sul pianista e poi vediamo se il pianista ha colpa. Aver attaccato la Regione Umbria è, dal punto di vista politico, un atto di disonestà intellettuale enorme, oltre che di incompetenza, oltre che di mancata conoscenza della geografia, sant'Iddio, perché non ci vuole una scienza a capire che Valsavignone non sta in Umbria, basta la terza elementare, quando si comincia a studiare geografia, le regioni, le città. Salutiamo e saluto con favore un voto possibilmente unanime sulla mozione portata avanti dai colleghi di maggioranza, ma sia chiaro che io personalmente e anche i colleghi, spero, non stiamo più al giochino della retorica politica propagandistica, che peraltro è ridicola perché, cari colleghi, ribadisco: è finita la pacchia, parliamo di una roba che non è di competenza regionale, che non è nella regione Umbria e che per di più è gestita da un'agenzia oggi guidata dal Governo gialloverde. Quindi, mettiamo un punto. Siamo i primi a voler fare fronte comune; potremmo votarci le mozioni da soli, essendo maggioranza, ma siamo convinti che mozioni di questo tipo possano essere più forti e il messaggio possa essere più forte se arriva con una condivisione più larga, però anche voi cominciate a prendervi le vostre responsabilità. E lo dico in particolare alle forze politiche che esprimono posizioni di governo e Ministri, che servono non solo per fare le passerelle in Umbria, sulle quali anche qui vedo colleghi pronti e solerti ad accompagnarli in giro, ma servono anche per prendersi quelle responsabilità che servono ad assicurare un futuro migliore alla nostra comunità.

PRESIDENTE. Chiede di intervenire il Consigliere Morroni e poi la Consigliera Carbonari; siamo sulle dichiarazioni di voto, quindi vi prego di attenervi ai tempi.

Roberto MORRONI (*Presidente del Gruppo Forza Italia*).

Grazie, Presidente. Cercherò di essere estremamente sintetico, perché non intendo raccogliere le sollecitazioni del Consigliere Leonelli, anche perché credo le abbia



indirizzate a una parte dell'opposizione. Voglio invece fare una riflessione più generale su questa vicenda. Il sostegno alla mozione credo che sia doveroso; però, francamente, avverto anche un disagio, perché quello che si dichiara nella mozione è l'ovvio, ma credo che l'indicazione più importante che dobbiamo trarre da questa esperienza sia un'altra, anzi, in particolare due.

La prima indicazione è che l'Umbria soffre ancora di un grave isolamento. Ce ne rendiamo conto, quando una strada si ferma, vedendo qual è la mole dei disagi e dei limiti che il sistema della mobilità e dei collegamenti viari della nostra regione ancora oggi evidenzia, nonostante i passi avanti che indubitabilmente sono stati realizzati nel corso degli ultimi lustri. Quindi il tema dei collegamenti viari non solo all'interno di questa regione è un tema strategico e ancora di forte, fortissima attualità.

La seconda riflessione, e in questo voglio riprendere la sollecitazione che già il Consigliere Squarta ha rivolto all'Esecutivo: nei mesi scorsi si è rivolto un incitamento alla Giunta affinché si desse corpo a una verifica capillare di tutta la rete viaria regionale, perché queste cose – e vado a esplicitare l'imbarazzo che dicevo prima – hanno molto più senso quando vengono fatte in anticipo, anziché quando vengono gestite quando i fatti accadono. E questo è un cambiamento non di poco conto, non è un cambiamento banale, perché come Paese siamo un po' tutti condizionati da questa tendenza: le cose le affrontiamo con slancio e determinazione, con un'attenzione diversa nel momento in cui accade qualcosa. Forse questa ennesima situazione, questa ennesima circostanza che sta dinanzi a noi, con tutto il fardello dei disagi, grazie a Dio non delle vittime o di altre situazioni disastrose, però con un fardello di danni economici – qualcuno ha usato il termine "terremoto economico", ed è vero – questa cosa deve essere un monito per tutti noi, insieme, perché su queste vicende non si può essere separati, ma occorre essere uniti, compatti, e in questo ribadisco il senso della posizione che ho espresso all'inizio del mio intervento, mi auguro che questa esperienza possa servire a noi tutti per compiere uno scatto in termini di consapevolezza e capacità di governo delle situazioni e dei fenomeni che siamo chiamati a gestire, pur nel rispetto dei diversi ruoli di maggioranza e opposizione.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Morroni. Prego, Consigliera Carbonari.

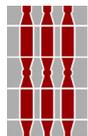
Maria Grazia CARBONARI (*Gruppo MoVimento 5 stelle - Umbria*).

Grazie, Presidente. Solo due considerazioni. Vorrei ricordare che questo Governo mi risulta, e credo lo sappiano tutti, sia in carica da circa sette mesi, forse, più o meno, quindi mi risulta che prima ci sia stato...

(Intervento fuori microfono: "Troppi...")

Troppi? Speriamo in cinque anni proficui, io spero in cinque anni proficui.

Questa è la prima considerazione, che non vuole giustificare nulla, chiaramente, vuole solo dire che comunque, mentre c'è stata in precedenza una continuità di una parte politica, che ha governato per diversi mesi e anche anni, come forza politica noi ci siamo insediati da poco. Mi risulta pure che sia stata sollecitata da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti una richiesta di verifica ad ANAS,



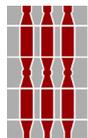
soprattutto dopo la tragedia del Ponte Morandi, sullo stato dei viadotti, delle strade, dei ponti e di tutto ciò che è sotto la “giurisdizione” di ANAS. Detto ciò, sicuramente l’impegno che è stato scritto in questa mozione è un impegno su cui è difficile dissentire; ma, al di là del fatto che sia votato o meno da questo Consiglio, penso che la Giunta, a prescindere, il giorno dopo aver saputo quello che era successo, si sarà mossa per fare tutte le verifiche necessarie.

La dichiarazione di voto, dato che la mozione sta nella logica delle cose, è chiaro che la voterò. Però sollecito anche la II Commissione ad andare avanti con ANAS, ad acquisire materiali, perché qui si sta parlando di cose molto importanti, di viadotti importanti, di strade il cui crollo eventuale potrebbe portare molti danni. Quindi, al di là di quello che si voterà in quest’Aula – e sarà sicuramente un voto positivo – vorrei avere un riscontro da parte del Presidente della II Commissione e fare le verifiche opportune con ANAS e con tutti i soggetti delegati.

PRESIDENTE. Consigliere Smacchi, prego.

Andrea SMACCHI (*Gruppo Partito Democratico*).

Grazie, Presidente. La mia dichiarazione di voto riguarda due aspetti. Il primo è quello che ha in parte sottolineato il Consigliere Leonelli: che c’è chi fa politica sui *social* e poi non si cura delle Istituzioni, né con la presenza, né con il proprio contributo; mi riferisco in particolare al Gruppo della Lega, completamente assente. L’importante è essere sui *social* a twittare o comunque a fare commenti a volte impreparati e inadeguati. Il secondo aspetto riguarda le linee strategiche di questo Governo. È vero, Consigliera Carbonari, sono sette mesi che questo Governo è in carica, ma è anche vero che, nel momento in cui si mette a disposizione nella continuità un finanziamento per fare le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria, nel momento in cui si mette a disposizione il progetto, nel momento in cui si mettono a disposizione le gare di appalto fatte, ma cosa bisogna fare, se non dare attuazione a quello che qualcuno ha pensato, ha progettato e ha finanziato? Ma che cosa bisogna fare sulle spalle dei cittadini? Noi saremmo quelli che hanno agito in ritardo, noi saremmo quelli che non hanno avuto la possibilità di attuarlo, ma noi siamo quelli che hanno trovato le risorse, che hanno pensato l’intervento e hanno fatto il progetto. Ma in sette mesi cosa avete fatto? L’avete fatto un metro di asfalto e di manutenzioni? Cosa avete fatto, se non cambiare i vertici dell’ANAS? Cosa avete fatto per questa comunità? Glielo dico perché non è possibile bloccare i lavori sulla Perugia-Ancona, non è possibile bloccare il completamento della Pian d’Assino, c’è un’intera regione che dal suo vertice, cioè la parte nord, è completamente in attesa di avere delle risposte dal punto di vista infrastrutturale. Non è possibile che ogni anno c’è un terremoto, una volta quello fisico, una volta quello politico, una volta quello economico! Noi vogliamo da questo Governo delle risposte! Ci prendiamo le nostre responsabilità, lo faremo sempre, ma non sottovalutate i segnali che vengono dai cittadini, perché sono sempre avanti rispetto alla politica. Quello che è successo in



Sardegna si ricordi che non va sottovalutato, perché i cittadini ci giudicano e, nel momento in cui noi capiamo che ci giudicano, spesso siamo in ritardo.

PRESIDENTE. Chiudiamo e passiamo alla votazione. Apro la votazione.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva all'unanimità.

OGGETTO N. 8 – VALORIZZAZIONE DEL RUOLO DELLE STRADE DEI SAPORI DELL'UMBRIA – STRADE DEL VINO E STRADA DELL'OLIO DOP DELL'UMBRIA – Atto numero: 1771

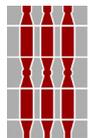
Tipo Atto: Mozione

Presentata da: Consr. Chiacchieroni

PRESIDENTE. Prego, Consigliere Chiacchieroni.

Gianfranco CHIACCHIERONI (*Gruppo Partito Democratico*).

Grazie, Presidente. Considerato che le Strade dei Sapori in Umbria si pongono come obiettivo quello di incentivare lo sviluppo economico del territorio attraverso la promozione di un'offerta turistica integrata, costruita sulla qualità dei prodotti enogastronomici e dei servizi; verificato che il turismo enogastronomico legato alla produzione del vino, dell'olio DOP e dei prodotti agroalimentari di qualità è in forte crescita a livello nazionale, così come emerge dal primo Rapporto sul turismo enogastronomico in Italia, che mette a fuoco un trend in forte ascesa; valutato che anche nella nostra regione incentivare la valorizzazione e la promozione delle produzioni vitivinicole, l'olio DOP e altri prodotti agroalimentari garantirebbe un'ulteriore crescita in termini di valore del prodotto turistico regionale; alla luce del fatto che è stato istituito un Coordinamento regionale per le Strade del Vino e dell'Olio dell'Umbria; considerato anche che l'Umbria si è dotata della legge regionale 38 del 22 dicembre 1999, "Disciplina delle Strade del Vino dell'Umbria", a seguito del regolamento attuativo n. 1 del 19.6.2001; verificato che la programmazione 2014-2020 del PSR non prevede risorse destinate all'attività promozionale di tale attività associativa; preso atto che la Regione dell'Umbria si è dotata di un marchio denominato "Frantoi aperti", manifestazione più importante a livello nazionale sull'olio; ritenuto fondamentale contribuire al mantenimento e all'implementazione della rete regionale di accoglienza turistica, con particolare riguardo ai servizi offerti nelle aree rurali; tutto ciò premesso, impegna la Giunta a mettere in campo tutte le azioni possibili al fine di reperire risorse atte a sostenere le attività delle Strade del Vino e dell'Olio dell'Umbria e del loro Coordinamento regionale, anche rifinanziando la legge regionale di riferimento; impegna inoltre la Giunta a considerare, in fase di definizione della nuova programmazione dei fondi strutturali 2021-2027, anche forme di sostegno a iniziative volte a promuovere e valorizzare il lavoro di tali associazioni.



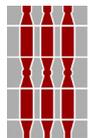
PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. Chiedo ai colleghi se intendono intervenire. Prego, Consigliere Ricci.

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

Grazie, signor Presidente. Credo che la proposizione del Consigliere Gianfranco Chiacchieroni abbia una sua interessante solidità rispetto al quadro paesaggistico, territoriale e produttivo umbro e italiano. Nel mio breve intervento volevo sottolinearne alcuni aspetti di potenzialità, ma anche problematici. L'aspetto di potenzialità è nel rilevare che, nel corso degli ultimi anni – posso fotografare il fenomeno isolandolo negli ultimi venti anni in particolare – sono nate in Italia oltre 150 strade tematiche, che si ispirano a elementi legati alle identità ambientali, paesaggistiche e agricole. 150, oltre 150 itinerari. Per la verità, questi itinerari sono così ampi perché si ispirano a moltissimi elementi di tipicità italiana, le così chiamate produzioni tipiche italiane, tra loro anche profondamente diverse, con varietà sulla stessa tipologia, sinanche molto diverse, che si attestano secondo una valutazione di esperti attorno a 5 mila. Noi abbiamo qualcosa come oltre 5 mila tipicità italiane. È molto curioso, Presidente, io ho chiesto la motivazione per cui fossero così ampie, immaginando che tale varietà fosse determinata in particolare dalla diversità climatica del Paese; in realtà non è solo questo, ma è anche la profonda diversità dei venti: a distanza di pochi chilometri, uno stesso prodotto tipico assume varietà differenti, che è una grande ricchezza nazionale e umbra.

La seconda considerazione è che però, spesso, queste strade non sono divenute un vero e proprio prodotto, cioè non sono riuscite sino alla fine a connettere gli elementi che dovevano determinare un itinerario trasformandolo in un prodotto anche territoriale, turistico ed economico, questo è il vero problema, quello di connettere le aziende produttive con gli eventi diffusi e le esperienze che si possono vivere all'interno di questi quadri paesaggistici, i luoghi espositivi e le mostre, i musei, i servizi in generale, la ricettività. Questi elementi del sistema spesso sono disconnessi e non trovano un'adeguata connessione, che poi determina il prodotto e successivamente una rete commerciale di vendita dello stesso prodotto. Quindi, aderendo alla sollecitazione del Consigliere Gianfranco Chiacchieroni, mi auguro che questa sia una parte sostanziale di quelli che potrebbero essere sul tema degli elementi prodromici di sviluppo.

Un'ultima considerazione, la terza, è proprio su questo: rispetto alle filiere, agli itinerari, alle strade tematiche, bisogna insistere molto sulla configurazione del prodotto e sulla rete commerciale di vendita di quel prodotto lungo l'itinerario. In una forma di autocritica rivolta anche a chi come me ha svolto precedenti incarichi amministrativi, in particolare a livello locale, dico che spesso – non raramente – ci si è limitati a installare qualche segnale che mettesse in evidenza la strada, a determinare qualche dépliant, o comunicazione cartacea o multimediale, ma non si è andati poi alla trasformazione di questi itinerari in assi attrezzati di sviluppo territoriale, turistico e paesaggistico. Questi assi a volte non sono finiti lì dove amministrativamente dovevano finire, per esempio nei Piani Regolatori Generali, in



particolare nella parte strutturale, che determina la prospettiva di tutela paesaggistica, ma anche quella di sviluppo dal punto di vista urbanistico, paesaggistico e quindi economico. Quindi, l'auspicio, nell'aderire sostanzialmente a questa proposizione, è che sia anche uno stimolo ad andare verso questi aspetti più riconnessi alla trasformazione di tali itinerari in veri e propri assi attrezzati dal punto di vista delle infrastrutture e soprattutto dei prodotti, che poi possano essere supportati da adeguate reti di vendita.

- Presidenza del Vicepresidente Guasticchi -

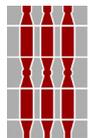
PRESIDENTE. La parola alla Consigliera Carbonari.

Maria Grazia CARBONARI (*Gruppo MoVimento 5 stelle - Umbria*).

Grazie, Presidente. Anche in questo caso l'impegno previsto in questa mozione è senz'altro condivisibile, poiché, essendo cittadini umbri, tutti conosciamo la grande qualità dei prodotti delle aziende presenti nel nostro territorio, in questi mercati, e come si stanno specializzando, come stanno crescendo in qualità, per cui è necessario attivare dei cammini per portare la qualità di questi prodotti a conoscenza di tutta la popolazione italiana, se non anche straniera. Noi abbiamo bisogno di spingere, di aiutare e facilitare in tutti i modi possibili la conoscenza di questi prodotti enogastronomici. Ho appreso – e anche questo è noto a molti di noi – nell'ultimo incontro con il Ministro dell'Agricoltura, che si è tenuto a Montefalco, che il turismo enogastronomico sta acquisendo sempre più forza; quindi nella nostra regione, che ha le montagne e le colline, ma non ha il mare, dobbiamo avere altre leve su cui puntare. Detto questo, pur essendo condivisibile questo impegno, sollevo alcune perplessità. Le mie perplessità sono sulle associazioni che si occupano dello sviluppo delle strade, sulle persone che operano in queste associazioni e mi chiedo qual è la formazione e la conoscenza e gli *skills* che hanno, perché a leggere i *curricula* delle persone che si trovano in queste associazioni, e che sono note a tutti, se si vanno a visitare i siti, qualche volta mi viene il dubbio che la scelta delle persone che vengono messe a promuovere questo tipo di prodotti sia più calata sul lato dell'appartenenza politica – come spesso accade in questa regione, per le partecipate, per le associazioni, per le fondazioni, per tutto quello che riguarda la politica – piuttosto che sull'effettiva competenza.

(Intervento fuori microfono)

Da che pulpito? Se permettete, da un pulpito che si può permettere di dire ciò, poiché noi non abbiamo mai governato questa regione e, se vado a fare un'analisi di tutti quelli che sono i cognomi, li metto su un file Excel e comincio ad abbinare mogli, mariti e cognati, penso che troviamo delle grandi famiglie di vostri amici che sono all'interno della Regione, delle partecipate, degli ospedali, delle associazioni, delle fondazioni! Voglio dire questo: se una persona ha le competenze per portare avanti effettivamente certi percorsi, ben venga, al di là dell'appartenenza politica. Ma io noto... mi viene da ridere, a guardare i gesti; adesso metto meglio gli occhiali, così



vedo meglio i gesti vostri, perché avete governato anni e anni questa regione e avete riempito tutte le partecipate di gente incompetente! E lo voglio dire! Molti, solo per avere la tessera di partito e aver fatto nel vostro partito una lunga pratica, con competenze zero, qualche volta, sono in partecipate e consorzi che sono andati male. Quindi voi con me questo atteggiamento non ve lo potete permettere, perché non è possibile! Io, invece, nei confronti vostri, direi di sì.

(Intervento fuori microfono)

PRESIDENTE. Però, scusate, non può diventare un dibattito a due, sia chiaro. Lei faccia il suo intervento.

Maria Grazia CARBONARI (*Gruppo MoVimento 5 stelle - Umbria*).

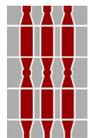
E allora lei tolga la parola agli Assessori, perché sto parlando io.

Ritorno a dire che l'impegno è giusto, però vi voglio sollecitare un pensiero, voglio farvi un'osservazione e vorrei che la valutaste. Se dovete scegliere delle persone da mettere in queste associazioni che promuovono la Strada del Vino, la Strada dell'Olio e che si occupano di turismo, si occupano di far conoscere questi prodotti al di fuori dell'Umbria, cercate di trovare, anche se all'interno delle persone che voi nominate, perché le nominate come fiduciarie – la nomina è anche fattibile in questo modo – però cercate di scegliere il meglio, perché altrimenti i benefici veri e propri, quelli che voi volete raggiungere con questa mozione, non li raggiungerete, perché le persone fanno la differenza. Se una persona è competente in un ambito, che è l'olio, che è il vino, che può essere il formaggio, quella persona, anche se fosse di un'altra appartenenza politica, vi porterà sicuramente un beneficio molto superiore rispetto alla persona che magari non ha questo tipo di competenze. Quindi, la competenza e la conoscenza dovrebbero essere un faro che guida tutte le scelte della politica. Semplicemente questa era la considerazione che volevo fare.

PRESIDENTE. Ci sono altri interventi? Se non ci sono, c'è la replica da parte della Giunta. Prego, Assessore Cecchini.

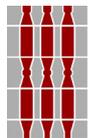
Fernanda CECCHINI (*Assessore all'agricoltura, cultura e ambiente*).

Più che una replica, alcune informazioni che credo siano utili al Consiglio regionale, anche per valutare in modo appropriato la proposta che arriva da questa mozione. Da un lato, c'è l'auspicio che questi strumenti, creati per promuovere in maniera più efficace il territorio e i propri prodotti, possano funzionare al meglio; dall'altro, c'è il fatto che comunque, quando si tratta di risorse pubbliche, bisogna rispettare le leggi e i regolamenti. In questo caso, le Strade del Vino e dell'Olio avevano una propria legge di riferimento, la 38/1999, che si è resa inefficace dal momento in cui le regole comunitarie riterrebbero che siano aiuti di Stato. Quindi, in questo caso, per finanziare strumenti di questa natura, c'è bisogno del via libera da parte della Commissione Europea. Per la prossima programmazione sono uscite delle prime bozze su cui si è iniziato a discutere; nel momento in cui usciranno documenti veri e



propri, vedremo se può essere una materia che possiamo riaffrontare, sapendo che, ad esempio, all'interno dello Sviluppo Rurale non possiamo scrivere che ci sono delle risorse dedicate alle Strade dell'Olio o alle Strade del Vino. C'è invece, come avviene in questa fase, un insieme di risorse dedicate alla promozione dei prodotti e dei territori, perché non è vero che in questo Piano di Sviluppo Rurale non è possibile sostenere la promozione, tant'è vero che c'è sia la Misura 3.2, che finanzia la promozione dei prodotti di qualità, sia due azioni all'interno della Misura 16, che le associazioni, costruendo reti e partenariati con le aziende e con i Comuni, hanno utilizzato nel migliore dei modi, appunto per la promozione. Tenete conto che, anche laddove noi fossimo da un punto di vista legislativo nelle condizioni di mettere risorse all'interno della legge regionale che c'era, quelle comunque potevano essere utilizzate solo per infrastrutture, per la cartellonistica, per le cose di cui parlava anche Ricci e non per la promozione. Comunque, in questa fase non è possibile.

Voglio solo dare un'informazione al Consiglio regionale, dicendo che in questi anni abbiamo sostenuto e stiamo sostenendo la valorizzazione dell'olio attraverso la Misura 3.2, che naturalmente va a sostenere i consorzi, quindi in questo caso il Consorzio DOP dell'Umbria. L'associazione dei produttori ha avuto 351 mila euro per la promozione, la Strada dell'Olio non ha partecipato a questo bando. Con la Misura 16.4.2, tra i soggetti che hanno fatto domanda nell'ultimo bando è stata finanziata, ad esempio, la Strada del Vino e del Cantico con 81 mila euro, mentre anche in questo caso la Strada dell'Olio non ha ritenuto di presentare la domanda. La Strada dell'Olio extravergine d'oliva DOP, invece, ha presentato domanda sul bando 16.3 ed è stata finanziata per il biennio 2018-2019 con un finanziamento di 107.972 mila euro, quindi una cifra di tutto rispetto. Contestualmente, attraverso la legge 12, che è il Testo Unico in materia di agricoltura, ha avuto nel 2016-2017 e anche 2018 un sostegno di circa 5 mila euro, che corrisponde al sostegno per coadiuvare e supportare l'attività di Frantoi Aperti. Ho dato queste informazioni per dire che le risorse dello Sviluppo Rurale, come noi sappiamo, vengono messe a disposizione attraverso i bandi e le procedure e chi ha diritto partecipa; in questo caso le Strade del Vino e dell'Olio hanno i requisiti per partecipare. Per partecipare ai bandi c'è bisogno di una programmazione, di una progettualità e di essere aderenti a quelli che sono i criteri. Quindi, in questo caso, l'informazione è per dire che, laddove i soggetti, con gli strumenti preposti, svolgono il loro lavoro, hanno a disposizione i finanziamenti. La verità è che il legislatore, nel momento in cui aveva immaginato, con la legge 38/1999, l'istituzione e la copertura finanziaria per la parte strutturale di questa legge, lo abbia fatto non solo per affermare che, siccome ci sono dei soldi regionali una volta l'anno, si può fare un determinato progetto, ma anche per incentivare, per dare uno strumento che rappresentasse la possibilità di tenere insieme più soggetti, pubblici, privati, Comuni, le cantine (quando si parla di vino), i frantoi (quando si parla di olio), che appunto avessero a disposizione uno strumento più ampio, all'interno del quale far convogliare una propria progettualità. Anche se, per quanto mi riguarda, dal 2010 ho queste deleghe, non ho mai partecipato né avuto un ruolo nella nomina dei Presidenti delle Strade del Vino o dell'Olio e di chi ci lavora, perché questo è in



capo ai soggetti che fanno parte delle Strade del Vino e dell'Olio. Ritengo che siano stati scelti con il requisito forse, a volte, anche di appartenenza politica, non la ritengo una colpa, ma non mi risulta che il criterio sia quello di appartenere a un soggetto o all'altro, quanto quello di avere comunque determinate competenze in materie di questa natura.

Voglio ricordare la disponibilità finanziaria che il Piano di Sviluppo Rurale mette a disposizione sia delle Strade dell'Olio, sia per le manifestazioni che i diversi Comuni fanno per valorizzare l'olio, che solitamente hanno risorse da parte dello Sviluppo Rurale, e questo accresce comunque la potenzialità delle manifestazioni che si svolgono da ottobre fino a dicembre, perché si coniugano le risorse e la progettualità delle Strade dell'Olio con le risorse e le manifestazioni che i singoli Comuni, collegandosi e coordinandosi, svolgono e portano avanti, e solitamente i singoli Comuni, con partenariati anche con privati, hanno a disposizione risorse per la promozione. In questa fase stiamo redigendo anche il Piano per l'olivicoltura, presenteremo la bozza da mettere in partecipazione i primi del mese di febbraio, poi sarete invitati anche voi alla presentazione; questo per dire che c'è la massima attenzione da parte nostra nei confronti di un settore che rappresenta nel vivo i connotati di questa regione, non tanto per PIL, per fatturato o per occupazione, quanto per qualità del prodotto e per qualità ambientale, perché l'olivicoltura in questa regione ha una valenza alla pari tra il valore ambientale e paesaggistico e quello economico, e anche perché comunque è un pezzetto di economia di questa regione. Quindi, sarà nostra cura, con la programmazione futura, vedere se è possibile prevedere qualcosa di diverso e in più rispetto a oggi; la verità è che in questa fase, con queste regole, non saremmo in condizione, dal punto di vista del rispetto delle normative, né di finanziare la legge 38, né di prevedere aiuti specifici per le Strade dell'Olio.

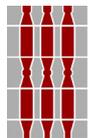
- Presidenza del Presidente Porzi -

PRESIDENTE. Procediamo adesso con la votazione. Prego, Consigliere Morrone.

Roberto MORRONI (*Presidente del Gruppo Forza Italia*).

Mi pare che occorra tener conto dell'intervento dell'Assessore. Pertanto, per quello che ci riguarda, siamo orientati a dare un voto favorevole, ma credo altresì che, se si tenesse conto di quanto detto dall'Assessore – e credo che sia necessario farlo – la formulazione vada rimpostata, perché il primo punto mi sembra che non sia perseguibile. Sbaglio, Assessore? Ho compreso bene? Non possiamo votare una mozione il cui contenuto è già per certi versi improprio, perché cozza con un impianto normativo attualmente esistente. Pertanto chiedo che la mozione venga rivista nella parte deliberante, altrimenti non ha senso.

PRESIDENTE. Per procedere a questa rimodulazione, dobbiamo sospendere un attimo, immagino.



(Interventi fuori microfono)

La vogliamo mantenere così? Allora, procediamo con la votazione.

(Intervento fuori microfono)

L'Assessore voleva esprimere un chiarimento, prego.

Fernanda CECCHINI *(Assessore all'agricoltura, cultura e ambiente).*

Come Giunta condividiamo la proposta e l'impianto della mozione. È chiaro che voteremo a favore, sapendo che poi lavoreremo per attuarla, laddove non entra in contrasto con le norme vigenti. Quindi, tutto quello che consente la normativa lo faremo, tutto quello che è in contrasto con la norma non si fa. La attueremo nelle parti attuabili, laddove le leggi ce lo consentono.

PRESIDENTE. A questo punto, quindi, procediamo con la votazione.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

OGGETTO N. 9 – CONFERENZA REGIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO (CREL) TENUTASI IN DATA 12/11/2018 – OBIETTIVI DA RAGGIUNGERSI DA PARTE DELLA GIUNTA REGIONALE – Atto numero: 1868

Tipo Atto: Mozione

Presentata da: Consr. Chiacchieroni, Rometti, Solinas

PRESIDENTE. Prende la parola il Consigliere Rometti, prego.

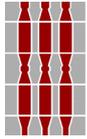
Silvano ROMETTI *(Presidente del Gruppo Socialisti Riformisti - Territori per l'Umbria).*

Mi rendo conto che, siccome il fattore tempo non è una variabile indipendente, molte volte discutiamo di argomenti che risentono del fatto che di tempo ne è trascorso.

La mozione riguarda la Conferenza Regionale dell'Economia e del Lavoro, che si è svolta quest'anno, devo dire positivamente. Nello Statuto, che poi credo stamattina o non so quando approveremo, peraltro abbiamo precisato che questo strumento di partecipazione dell'Assemblea legislativa va ripetuto ogni anno e lo abbiamo anche denominato: "Conferenza sulla programmazione economica della Regione", perché credo che un'occasione come questa, a monte del Documento di Economia e Finanza Regionale, quindi propedeutico alla formazione delle scelte che la Giunta fa in termini di sviluppo economico, sia uno strumento da consolidare e rendere ripetuto nel tempo e negli anni.

Comunque, leggo la mozione che noi avevamo predisposto in occasione della Conferenza di novembre.

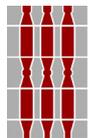
"L'Assemblea legislativa, a seguito della Conferenza Regionale dell'Economia e del Lavoro, tenutasi in data 12 novembre ultimo scorso, alla luce degli interventi che si sono susseguiti durante il dibattito, della relazione tenuta dall'Assessore Fabio Paparelli e delle conclusioni della Presidente della Giunta regionale Catiuscia Marini;



tenuto conto del confronto e degli interventi degli *stakeholder* dell'impresa, del mondo del lavoro e dei rappresentanti dell'Università e della ricerca; preso atto della necessità di essere connessi con un'economia sempre più globale, facendo dell'identità e del valore territoriale uno strumento per aprirsi al mondo e alla competitività; considerato che una strategia territoriale efficace non può prescindere da una visione d'insieme, compiendo scelte mirate e concrete, investendo sull'eccellenza e sulle competenze presenti nel territorio; è necessario stabilire delle priorità d'azione e delle scelte che siano realmente innovative e in grado di adottare e incorporare nuovi approcci e soluzioni; considerato che, per dare massima concretezza agli indirizzi strategici e pieno utilizzo delle risorse disponibili; evidenziato che: è necessario stabilire un metodo rispetto alle scelte che si intendono realizzare in tema di politica industriale e per lo sviluppo; avere una visione dello sviluppo dell'Umbria, da tradurre in obiettivi chiari e misurabili; intervenire sul miglioramento delle condizioni dell'Umbria per la gestione dell'economia, in particolare per riguadagnare posizioni sul tema della produttività; attuare un mix coerente di misure orizzontali aventi la massima ampiezza possibile e in grado di attivare fattori abilitanti di natura sistemica per il sistema produttivo nel suo complesso; adottare misure verticali in grado di supportare la parte più avanzata del sistema produttivo verso una prospettiva di crescita; tutto ciò premesso, condividendo il documento presentato dalla Giunta in sede di Conferenza Regionale dell'Economia e del Lavoro, nel quale si prevede: di mettere in campo tutti gli strumenti a disposizione per sostenere le politiche del lavoro e la produttività delle imprese, attraverso la ricerca e le dinamiche dell'innovazione e della sostenibilità; di sostenere e promuovere, con interventi e investimenti adeguati, le imprese al fine di definire un modello umbro con una nuova prospettiva, anche alla luce della nuova fase di programmazione dei fondi europei 2021/2027; di dare seguito al confronto con tutte le forze sociali e al continuo coinvolgimento e partecipazione al dibattito già avviato", come ho detto, dando continuità alla Conferenza sulla programmazione economica della Regione, "impegna la Giunta ad attivare tutte le politiche e le azioni volte al raggiungimento degli obiettivi sopra citati".

Questa era la mozione che avevamo presentato. Adesso non so se il Consiglio vuole sviluppare un dibattito approfondito su questo, però credo che sia comunque opportuno mantenere l'impegno che ci siamo dati rispetto alla prosecuzione con la Conferenza negli anni prossimi.

PRESIDENTE. Approfitto della presentazione di questa mozione per comunicare che ci eravamo presi un impegno prima, in Conferenza dei Capigruppo, e poi in una riunione un po' più allargata, rispetto alla riunione del 12 novembre 2018, quando abbiamo concesso alla platea dei presenti la possibilità di presentare le loro istanze: il Consiglio si era riservato, credo responsabilmente, il ruolo di valutare e approfondire le istanze che sono venute dal mondo degli *stakeholder*. Abbiamo ascoltato la posizione della Giunta, con l'Assessore Paparelli e con la Presidente Marini, e poi però abbiamo ascoltato la voce di autorevoli interlocutori della nostra società, che ci



hanno sollecitato a una discussione più ampia. Ci eravamo riproposti di creare un secondo momento e credo che concertarne l'organizzazione, lo sviluppo e la possibilità di procedere, attraverso un protagonismo attivo da parte del Consiglio, sia necessario e doveroso.

Quindi, chiedo ai colleghi se vogliono intervenire, sia rispetto alla mozione, sia rispetto a quanto ci eravamo detti nella riunione dei Capigruppo, con la quale fissavamo questo iter di programma. Consigliere Morroni, prego.

Roberto MORRONI (*Presidente del Gruppo Forza Italia*).

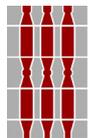
Grazie, Presidente. Solo per esprimere il consenso e l'apprezzamento per le cose che adesso lei ha ribadito perché, dopo quel primo appuntamento, al quale era stata data la connotazione di un momento di ascolto, quindi prevedendo il non intervento da parte dei Consiglieri in rappresentanza delle forze presenti in Assemblea, ci si era accordati sul fatto che quella, appunto, fosse una prima tappa di ascolto, cui poi avrebbe fatto seguito una sessione dei lavori dell'Assemblea, utile per approfondire quanto emerso nella giornata della Conferenza Regionale dell'Economia e del Lavoro e, nel contempo, per dare modo alle forze politiche di esprimere le proprie posizioni, arricchendo il dibattito, anche con l'auspicio di tirare fuori idee e iniziative utili a imprimere una diversa accelerazione al trend economico della nostra regione.

Pertanto, mi sentirei di rilanciare questa ipotesi, che era qualcosa di più di un'ipotesi, era un percorso concordato e definito; se così è, mi appare intempestiva una mozione, perché questo atto è semmai da porre al termine del dibattito e della sessione dei lavori dell'Assemblea, che ritengo essenziale e fondamentale anche per qualificare questa riedizione, questa ripresa di un'iniziativa importante. Il Consigliere Rometti faceva cenno anche al dibattito scaturito all'interno della Commissione per le Riforme statutarie. Come Forza Italia, abbiamo sostenuto la prospettiva di reinserire e rilanciare questo momento di confronto; nel 2018 si è portato a compimento questo intento, per il 2019 credo che si debba lavorare sulla tempistica di quell'appuntamento, anticipandolo, così come sul dare un assetto più organico e funzionale a quello che quest'anno abbiamo deciso in via sperimentale. Però credo che sia fondamentale rimanere agli impegni che abbiamo assunto e dare a essi concretezza e attuazione.

PRESIDENTE. Grazie. Prego, Consigliere Ricci.

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

Grazie, Presidente. Il CREL, come l'acronimo cita, credo che sia uno strumento importante qualora determini le sue prospettive di incisività prima della discussione del Documento di Economia e Finanza Regionale e degli atti poi conseguenti, che sono, come è noto, il bilancio preventivo e il collegato agli strumenti finanziari. La tempistica di questa prima proposizione non determinerà tale filiera virtuosa, però è da apprezzare il fatto che il CREL, questo momento di aggregazione delle idee convergenti su alcune proposte tese allo sviluppo dell'economia regionale, sia una

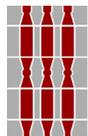


metodologia che mi auguro nei prossimi periodi possa determinarsi in maniera più coerente con quello che è lo strumento principale, cioè il Documento di Economia e Finanza Regionale.

Peraltro, credo che lo stesso Documento di Economia e Finanza Regionale, il DEFR, così definito da un'ulteriore acronimo, debba a sua volta essere strutturato in futuro in modalità anche differente. Certamente l'allegato documentale odierno è ampio di proposte, di numeri e di riflessioni, ma credo che questi strumenti debbano poi trovare una traduzione molto più operativa, oserei dire dovrebbero trovare di anno in anno una traduzione molto più pragmatica in pochi punti nodali di riferimento, come obiettivi, e soprattutto aggiungere quegli elementi, quegli indicatori e quei misuratori che, di anno in anno, misurino se l'obiettivo è stato raggiunto e, qualora non lo fosse, come rideterminare l'obiettivo stesso. Quindi, mi auguro che questa metodologia definita della struttura CREL, amministrativamente parlando, possa, dopo questa prima esperienza, trovare ambiti applicativi ben più pragmatici. Peraltro, l'idea che al di là del Documento di Economia e Finanza Regionale vi sia, di anno in anno, la necessità di mirare molto gli obiettivi era una cosa emersa nelle stesse riflessioni, anche perché, in carenza di risorse, occorre molto di più avere il coraggio amministrativo di individuare i pochi obiettivi principali che si ritiene possano portare i maggiori indotti complessivi sul quadro economico.

Aggiungerei la sempre maggiore necessità, su tale tema, di coordinare nelle diverse filiere le strategie degli ambiti dei fondi strutturali afferenti al settennato 2014-2020, in itinere di conclusione, ma poi al successivo 2021-2027 perché, nel quadro dell'utilizzo delle varie filiere europee, a partire dal FESR, dal PSR e dal FSE, solo per citare acronimi che riguardano le filiere strutturali in agricoltura, nello sviluppo economico, nell'innovazione e nel sociale, potrebbero anch'esse essere oggetto di un tentativo di coordinamento sempre più incisivo attraverso un piano di marketing operativo, considerando che le filiere europee, come abbiamo citato anche in sede di bilancio, annualmente rappresentano mediamente una cifra molto significativa, che si aggiunge a quella ordinaria del bilancio stesso. Quindi, l'auspicio è che, dal punto di vista del metodo, questo incontro possa ripetersi durante l'anno in maniera anche periodica, per arrivare prima del DEFR a una strutturazione propositiva che sia prodromica, rispetto alle diverse prospettive dei Gruppi consiliari, sinanche a fare poi proposte nello stesso Documento di Economia e Finanza Regionale.

Concludo, avendo citato il quadro europeo, esprimendo ampie felicitazioni e formulando gli auguri di buon lavoro per la Presidenza del CALRE – altro acronimo – la Conferenza delle Assemblee Legislative Regionali Europee, che rappresenta 74 Regioni di 8 Paesi. Sono le Regioni che hanno poteri legislativi finanche correlati, per quanto di competenza, a convertire le norme europee di specifico atto in termini amministrativi. Quindi, Presidente, le auguro, come doveroso, non solo un buon lavoro, ma anche le ampie felicitazioni, perché comunque il 2019, da questo punto di vista, mi auguro possa qualificare il lavoro amministrativo in un'idea di Unione europea che probabilmente dovrà ripartire dal maggior ruolo delle Regioni e delle forme di collaborazione tra le Regioni "dal basso", come si dice, per provare a



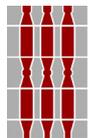
consolidare una struttura che necessita di una riflessione su quale sarà il suo futuro, anche per i fatti di geopolitica, che più tardi avrò modo di citare, che stanno avvenendo in queste ore; mi riferisco all'accordo franco-tedesco, che oggi viene determinato e che certamente pone ulteriori quadri problematici di riflessione del sistema europeo.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Ricci. La ringrazio anche per questo augurio. Credo che questo incarico in qualche maniera coinvolgerà l'intera Assemblea, quindi mi sento supportata dal vostro contributo.
Prego, Consigliere Rometti.

Silvano ROMETTI (*Presidente del Gruppo Socialisti Riformisti - Territori per l'Umbria*).
Se è possibile, volevo riprendere le sollecitazioni fin qui avute, perché credo che sia un intendimento condiviso da tutti, nella discussione che abbiamo fatto in Commissione. Nello Statuto non abbiamo chiaramente inserito la data in cui deve essere collocata la Conferenza; nel regolamento attuativo che stiamo discutendo potremmo precisare questo aspetto, con la conferma della periodicità annuale, che credo sia un impegno assolutamente importante per consentire all'Assemblea di esprimere un indirizzo politico sulle materie più importanti della Regione, cioè la crescita, lo sviluppo, il lavoro, che sono i temi che interessano la nostra comunità regionale.

PRESIDENTE. Chi altri vuole intervenire? A questo punto, do la parola all'Assessore Paparelli per l'intervento della Giunta.

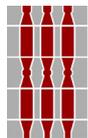
Fabio PAPARELLI (*Vice Presidente e Assessore all'economia, commercio, turismo e sport*).
Grazie, Presidente. Poche battute per dire che questa mozione, con gli indirizzi che esprime, si inserisce in un percorso importante, che potrà diventare strutturale, come avete detto, ma che è partito dalla convocazione della Conferenza Regionale dell'Economia e del Lavoro e avrà un approdo finale. Quindi, questa è la seconda tappa di questo percorso. L'approdo finale, per quanto ci riguarda come maggioranza, dopo aver offerto questo momento di ascolto agli *stakeholder* dell'impresa e del lavoro, soprattutto ai corpi intermedi regionali, con i quali abbiamo avvertito la necessità di questo confronto, arricchito oggi dalla mozione e dagli indirizzi che la mozione esprime, è che vogliamo costruire un nuovo Patto per il lavoro e crescita dell'Umbria, dove ciascun attore possa fare la sua parte rispetto a una visione condivisa dello sviluppo regionale. Una visione condivisa non può che partire da quella visione che noi abbiamo offerto in sede di Conferenza Regionale dell'Economia e del Lavoro, quella visione dello sviluppo che è imperniata su due grandi assi: l'innovazione e la sostenibilità. Credo che questa sia la visione di scenario dentro la quale dobbiamo costruire una nuova fase di sviluppo dell'economia regionale. Dopo la tappa del CREL e dopo la tappa odierna, possiamo arrivare a questo patto, che pensiamo di stipulare dentro una convocazione degli Stati Generali



dell'economia e del lavoro, che come Giunta pensiamo di fare entro il mese di marzo, lanciando in quell'occasione la nuova Agenzia per il lavoro, che ormai è in dirittura d'arrivo, dentro la quale vorremmo un conforto dal Consiglio regionale anche rispetto agli scenari che si stanno aprendo. Dal confronto di ieri con il Ministro Di Maio sul tema dell'erogazione del reddito di cittadinanza esce un quadro a tinte fosche, per quanto ci riguarda, perché il Centro per l'impiego, la nuova Agenzia per il lavoro, tra marzo e maggio, dovrebbe essere in condizione di erogare, secondo queste previsioni, servizi alle circa 40 mila persone che noi abbiamo stimato, e questo la dice lunga sullo stato attuale delle forze di cui disponiamo, anche di carattere personale – altro che *navigator!* – la dice lunga sull'impossibilità di realizzare quell'impianto, se non ci sarà con la Conferenza delle Regioni e con le Regioni un accordo serio su come proseguire lungo quelle direttrici.

Noi dobbiamo disegnare dentro questo patto l'Umbria che vogliamo e la possibilità di correggere quelle distorsioni del sistema economico regionale che sia sulla produttività, sia sui temi del lavoro, sia sui temi dell'economia, vanno corrette, proprio per realizzare pienamente questa visione di scenario, sapendo che partiamo da una visione condivisa che recentemente abbiamo fatto e che nel corso del CREL è stata esposta dall'Università degli Studi di Perugia, sui temi della produttività e sullo stato di salute dell'economia umbra, sapendo che abbiamo luci e ombre, sapendo anche che non tutte le correzioni – magari così fosse – non tutto lo scenario di una visione di sviluppo economico si realizza e si esaurisce dentro un contesto come quello regionale, dentro i confini regionali. Nell'economia globale la connessione è inevitabile con il sistema Paese, con il sistema Europa e con l'economia mondiale.

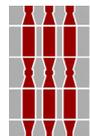
Abbiamo delle luci importanti, alcune legate, come abbiamo visto recentemente, alle dinamiche del turismo. Quest'anno, nonostante i 2 mila posti letto in meno dovuti al terremoto, probabilmente realizzeremo la migliore performance mai realizzata dalla regione, a oggi, in termini di presenze turistiche, scavalcando per la quarta volta i 6 milioni di presenze. Abbiamo attivato 120 milioni di investimenti, in questi anni, in innovazione, lungo questa strada; abbiamo realizzato, nei primi nove mesi dell'anno, un +8 per cento sull'export, che insieme ad altri segnali, come quelli sull'occupazione, come quelli che ci vengono dagli investimenti sulle aree di crisi, come quelli che ci vengono sulla banda larga – che completeremo nel corso di quest'anno, offrendo al sistema economico territoriale un'opportunità fondamentale nell'economia globale – ci offriranno degli strumenti importanti in più. Sono luci che in qualche modo devono essere d'aiuto al tema dei temi, sul quale andiamo a costruire l'impalcatura delle prossime azioni da mettere in campo, cioè quello dell'aumento della produttività. Per aumentare la produttività, in riferimento al sistema delle regioni del centro Italia, che abbiamo esaminato nello studio che è stato prospettato durante il Consiglio Regionale dell'Economia e del Lavoro, noi sappiamo che abbiamo dei punti di forza, come il recupero della produttività nel sistema manifatturiero, ma sappiamo anche che il sistema manifatturiero nella nostra regione incide di meno rispetto alle regioni del centro Italia. Nella nostra regione incide di più il terziario classico, piuttosto che il terziario avanzato, quindi questi sono temi su cui dovremmo ovviamente porre



l'attenzione, come sul fatto che c'è stato sviluppo del manifatturiero, ma non c'è stata maggiore occupazione in quel settore.

Quindi credo che debba essere patrimonio dell'intero Consiglio regionale, così come recita la mozione, il combinato disposto tra il fatto che dobbiamo tracciare una visione della nostra regione che si correla al ciclo tecnologico in atto, quindi l'innovazione, e la sempre più forte sensibilità al tema ambientale, che ci induce a individuare questi due temi come i pilastri costitutivi dell'economia umbra del futuro, sapendo che il tema dell'ambiente non va più declinato come difesa dell'ambiente, quanto come produzione dell'ambiente; noi dobbiamo fare questo salto di qualità. Fare della regione dell'Umbria la regione che coniuga il più alto livello di innovazione e sostenibilità significa fare della nostra regione un territorio avanzato in Europa, sui temi che costituiranno il fulcro della politica di coesione per il prossimo ciclo di programmazione. Quindi, questo lavoro che facciamo oggi – lo dico al Consigliere Ricci – in parte ha già trovato una sua collocazione nel DEFR che abbiamo proposto, ma ci servirà sempre di più in quest'ultima parte per orientare il residuo delle risorse comunitarie che dobbiamo spendere e soprattutto per orientare il prossimo ciclo della programmazione europea, che si deciderà quest'anno; quindi per collocare questa visione dentro quello scenario gli indirizzi del Consiglio regionale sono fondamentali. È fondamentale l'azione che faremo, da questo punto di vista, attraverso i cinque pilastri che individuiamo per superare il gap della produttività: intervenire nella struttura e nell'organizzazione dell'attività di impresa, rafforzando le politiche e gli strumenti a favore dell'innovazione tecnologica e della ricerca; una migliore allocazione del capitale finanziario e un'innovazione nelle modalità di gestione della funzione finanziaria e della struttura patrimoniale delle imprese; il superamento del ritardo nella digitalizzazione del sistema produttivo; le azioni che possiamo mettere in campo per guardare ai mercati internazionali, così come la qualificazione delle risorse umane – ecco il collegamento con l'Agenzia per il lavoro e la formazione – sono temi che dovranno trovare piena allocazione nella prossima programmazione comunitaria. Attraverso politiche orizzontali e politiche verticali, possiamo dare un contributo a che la regione si orienti verso questa visione.

Credo quindi che oggi questa seconda tappa sia importante, perché poi ci siano gli elementi con cui andiamo a costruire il nuovo Patto per il lavoro e per la crescita, che avrà due obiettivi: mettere al centro questa condivisione della visione di scenario e piegare le risorse del FESR che abbiamo ancora a disposizione, che sono importanti, per orientarle verso il recupero del gap di produttività, ma soprattutto orientare la prossima programmazione comunitaria. Ovviamente, per fare questo, non vogliamo discutere con gli *stakeholder* delle imprese e del lavoro regionale, a partire dai corpi intermedi, per concertare come devono essere utilizzate le risorse della Regione; per realizzare pienamente questa visione c'è bisogno dell'impegno di tutti, nella sottoscrizione di un patto, a partire da quello che si può fare in tema di *welfare* decentrato, quindi di contratti decentrati sul territorio, a partire dagli impegni che può mettere Confindustria, Confartigianato o CNA. A partire dal contributo di tutti, possiamo realizzare pienamente questo modello ed essere all'avanguardia, sapendo



che questi saranno i due pilastri su cui dobbiamo costruire l'economia del futuro. Quindi, grazie alla mozione che è stata presentata, perché ci consente di dare piena attuazione a questo percorso.

- Presidenza del Vicepresidente Guasticchi -
Consigliere Segretario Rometti

PRESIDENTE. A questo punto, mettiamo in votazione l'atto. Dichiaro aperta la votazione.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione. 11 presenti, 10 favorevoli, uno non ha partecipato al voto. Approvata.

**OGGETTO N. 10 – NUOVA FERROVIARIA ALTA VELOCITÀ TORINO-LIONE –
PRIORITÀ NON RINUNCIABILE PER L'ITALIA E L'UMBRIA – Atto numero:
1650**

Tipo Atto: Mozione

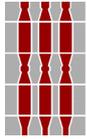
Presentata da: Consr. Ricci

PRESIDENTE. Prego, Consigliere Ricci.

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

Grazie, Presidente. Credo che tale proposizione sia in discussione in un quadro di ampia attualità. Voglio partire nella breve illustrazione da ciò che cita il Codice degli appalti, che prevede, com'è noto, tre livelli di progettazione e include l'analisi di fattibilità tecnico-economica nel primo livello di progettazione, cioè quello preliminare. Da amministratore antico, ma anche da tecnico, osservando le dinamiche sul tema della Torino-Lione, rilevo che si sta rideterminando un'analisi di fattibilità tecnico-economica a cantiere aperto, dopo aver determinato una prima parte di appalti, e rilevo, ma lo faccio da un piano tipicamente tecnico, in un ambito in discrasia rispetto al quadro normativo nel Codice degli appalti che, ripeto, prevede l'analisi di fattibilità tecnico-economica di un'opera nel quadro, giustamente, del progetto preliminare, cioè il primo livello di progettazione. Non ho visto rilievi su questo, ma la situazione complessiva ormai, su un piano tecnico-legislativo, presenta dei momenti di grande creatività.

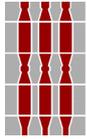
Seconda riflessione: la Torino-Lione non è un'opera qualunque, è un'opera – lo si legge da decenni – fondante e fondamentale per la rete europea ferroviaria, in particolare ad alta velocità. In particolare, tale dizione viene enucleata dall'anno 2005, nel quadro del corridoio mediterraneo; basta acquisire qualunque informazione planimetrica per notare come la Torino-Lione sia baricentrica rispetto al sistema



europeo ad alta velocità, ma anche rispetto alla connessione italiana allo stesso sistema europeo ad alta velocità, in un ambito di correlazione di merci, ma anche di passeggeri. Non a caso, l'Unione europea sostiene l'opera per il 50 per cento del complessivo previsto. Mi accingo semplicemente a sottolinearne l'importanza perché, se continueremo, come mi auguro, a sviluppare il sistema ferroviario ad alta velocità di connessione dell'Umbria nella rete nazionale, guardando alla direttrice Milano-Torino, chiaramente, Torino diviene un nodo connesso con la Torino-Lione e quindi con la rete europea ad alta velocità. La mozione, quindi, entra pienamente nel quadro dell'Assemblea legislativa come sollecitazione da lasciare ai quadri governativi, per segnalare che questa è un'opera che, certo, interessa in particolare alcune regioni del nord Italia, ma che connette il Paese, e quindi anche l'Umbria e il centro Italia, con la rete europea ferroviaria ad alta velocità.

Terza considerazione: ho avuto cura di leggere quanto ascripto al sito della Presidenza del Consiglio dei Ministri... ma non mi fermerò anche di fronte al riverbero complessivo in termini acustici – come notate, oggi sono particolarmente ampio dal punto di vista semantico – non mi fermerò, anche se chi ci sta guardando dai sistemi social-multimediali forse si attenderebbe di conoscere quanto stiamo enucleando. Si legge dal sito della Presidenza del Consiglio dei Ministri che la gran parte dell'opera è al coperto, utilizzo un termine tecnico, solo il 12 per cento è scoperta. Ma il dato più interessante è quello dell'impatto ambientale (sto parlando di dati che si rilevano nel sito della Presidenza del Consiglio dei Ministri): la riduzione del gas serra all'anno con quest'opera sarà equipollente a quello di una città di 300 mila residenti. È un po' come se, dal punto di vista dell'impatto ambientale, venisse meno ciò che di negativo fa all'anno una città di 300 mila residenti. Cito, perché è scritto, i 6 mila fino a 8 mila posti di lavoro, fra diretti e indiretti. Mentre mi ha profondamente colpito la lunghezza della fase partecipativa, cito un dato: 300 audizioni complessive, un'opera quindi che ha avuto circa 300 audizioni complessive, che hanno coinvolto in termini amministrativi, in particolare, 112 Comuni fra la Francia e l'Italia e alla fine, di questi, solo 12, in particolare italiani, hanno dato nelle procedure amministrative contermini un loro parere non positivo. Vi è anche ascripto il dato noto dei 2 miliardi di euro di complessive penali previste, ma aggiungerei un dato che invece non è stato mai valutato, ma da quadro ingegneristico e dei trasporti lo vorrei rilevare: i costi di ripristino, se si decidesse di far venire in meno il quadro di cantiere oggi aperto. Sono solo alcuni dati, ma non entro in aspetti più tecnici, solamente per segnalare e tornare al punto iniziale dell'importanza di questo nodo dal punto di vista di passeggeri e merci, soprattutto in un quadro di connessione della rete ferroviaria italiana, e mi auguro sempre più umbra, all'ambito della rete ferroviaria europea.

Concludo con questa parola, "europeo", perché in generale e in particolare nei sistemi di trasporto non bisogna isolare il nostro Paese. La notizia non è notissima, debbo dirvi che però, dal punto di vista geopolitico, quello che accade oggi è un fatto nodale, fondamentale, l'ho appena citato nella mia precedente relazione: oggi viene firmato il nuovo trattato franco-tedesco. Quando per mio interesse di geopolitica sono andato a leggermelo – mi era stato segnalato, sono 28 articoli, vi invito a leggerli –



sono rimasto quasi catapultato indietro, dal punto di vista semantico e culturale, in una fase che potremmo definire da metà o inizio del '900, perché nei 28 articoli ci sono delle cose così sostanziali e nodali che mi hanno profondamente sorpreso. Ne cito soltanto due: l'assunzione in questo trattato come obiettivo della Germania quale membro permanente nelle Nazioni Unite, e soprattutto il secondo, questo trattato prevede non solo la convergenza sui temi principali, ovviamente quelli socioeconomici e trasportistici inclusi, ma in particolare prevede – testuale – “Consigli dei Ministri franco-tedeschi congiunti su temi specifici”, con addirittura Ministri di un Paese che parteciperanno ai Consigli dei Ministri dell'altro in maniera strutturale. A tutto questo, a mio avviso, se il nostro Paese non risponde con un asse mediterraneo parimenti sostanziale con la Spagna, la Grecia e Paesi e ambiti affini, davvero oggi si determina un quadro geopolitico ed economico europeo che può mettere in forte significanza e in discrasia quanto sinora abbiamo pensato e strutturato nel quadro europeo.

È per questo che, almeno in tema di trasporti e in tema di connessioni europee, non possiamo a mio avviso fare a meno di una situazione importante e significativa come quella della Torino-Lione, che non è un fatto non connesso con l'Umbria e con l'Italia, ma è un fatto altamente correlato, perché altrimenti saremmo un po' più isolati da quella che ormai è la rete europea dei trasporti ferroviari, in particolare ad alta velocità.

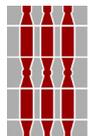
- Presidenza del Presidente Porzi -
Consigliere Segretario Mancini

PRESIDENTE. Voleva intervenire il Vicepresidente Mancini. Prego.

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

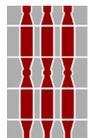
Grazie, Presidente. Ovviamente, non posso che fare i complimenti all'intervento del Consigliere Ricci perché, quando si parla di trasporti, ci siamo ampiamente battuti per quelle che sono le necessità di un Paese evoluto e moderno, come la Regione Umbria cerca di fare e deve fare l'Italia intera. Questa grande opera ha visto anche qualche dicotomia a livello governativo, che chiaramente non sto qui a evidenziare, ma è una posizione legittima ed è giusto rivendicarla secondo le proprie opinioni, in luoghi diversi, perché questo è anche il bello della democrazia: non essere sordi a quello che uno sente in cuor suo, come cittadino e ancor prima come politico, questo è il quadro che bisogna sempre tener presente. Oggi sarebbe sbagliato non votare questa mozione, perché ha il sapore dell'antitesi rispetto a quello che sta succedendo, Presidente e cari colleghi, nella nostra regione.

Abbiamo parlato prima delle Strade del Vino, che vuol dire turismo, opportunità, arrivo di persone e prodotto interno lordo, per intenderci, cioè denaro e occupazione. Invece viviamo momenti di tensione, abbiamo letto qualche articolo dei nostri quotidiani in cui anche la storia della E45 costituirebbe un'ulteriore tegola sulla difficile situazione economica dell'Umbria. Quindi dire no a una struttura lontana è



come dire no a tutte le strutture, anche a quella che adesso ci viene a mancare. Invece va rivendicato il diritto di ogni territorio, di ogni nazione, di ogni popolo ad avere infrastrutture che possano mettere in comunicazione i territori, prima di tutto per la libertà economica, ma anche per un diritto alla mobilità, determinato dal fatto che paghiamo un sacco di tasse e, se io pago un sacco di tasse, devo avere una Sanità ovviamente corretta, ma devo avere la possibilità, se pago un sacco di tasse, di andare in giro per la mia regione, per la mia nazione e per l'Europa, in generale, con libertà e strumenti idonei. Cosa sono le tasse? Sono quelle che finiscono nel bilancio del Governo e che poi finiscono nel bilancio del Parlamento europeo e della Commissione europea, quindi dell'Istituzione europea, in cui c'è ovviamente quest'opera. Quindi, di conseguenza, sarebbe negare in un quadro locale, ma anche nazionale, la possibilità di avere sviluppo e diritto alla comunicazione fra territori, in un'ottica in cui il mondo – ce lo dicono ogni minuto i mass media – sta facendo progressi da giganti. I cosiddetti Paesi del Terzo Mondo stanno diventando forze del Primo Mondo e noi stiamo andando al Terzo Mondo, stiamo regredendo paurosamente, per il timore di non essere capaci a programmare o addirittura a costruire. La nostra civiltà ha costruito il mondo, l'ha costruito con le leggi, con le tradizioni, con la religione, e oggi sembriamo essere timidi su quello che per secoli siamo stati bravi a comunicare in un enorme impero, che era quello romano. Ci si nasconde sotto un ambientalismo molte volte isterico, uso questa parola perché l'isteria, quando non è sostenuta dalla realtà, assume il carattere di essere strumentale. Poi magari uno non vede sotto casa la fabbrica che inquina o la mega discarica che fa danni, questo è il concetto che di solito accompagna chi prende posizioni radicali, quando si tratta di opere come le vie di comunicazione.

Quindi, quello che chiedo oggi ai colleghi Consiglieri non è valutare in questa mozione quello che c'è scritto, cioè la TAV, ma il diritto dei popoli ad avere infrastrutture per andare da qualche parte, o a lavorare o in vacanza, a venire in Italia lavorare o in vacanza, iniziando una grande opera come la TAV. Bisogna ricordarlo, non so se lei, Ricci, prima lo ha detto: quest'opera non è solo la Torino-Lione, questa è la Torino-Lione-Shangai, perché penso che sia questo il succo della grande opera. La Cina esporta tramite treni più di un terzo del suo PIL, sta trasformando e rimodulando i sistemi di trasporto di questo importante continente – perché alla fine tale è la Cina – e noi invece stiamo discutendo se chiudere un buco o aprire un buco. Intanto non riusciamo a finire la galleria della Guinza e non riusciamo ancora, in questa nazione, a finire il traforo del Cornello, abbiamo una montagna bucata a metà, nella zona di Nocera; adesso dovremmo dire no, ancora una volta, a una grande opera che ci dà l'opportunità di essere in relazione con il mondo, sia a livello economico che turistico. Ma soprattutto vorrei rivendicare il dolore che oggi questa regione sta vivendo per la sua totale inadeguatezza in termini di trasporto, non sempre per colpa della Regione e degli umbri, lo voglio dire, ma anche di chi è deputato con stipendi milionari a programmare la manutenzione e il mantenimento di queste infrastrutture, perché non spetta certo all'Assessore ai Trasporti andare a vedere se i cavalcavia hanno il cemento a posto o no, ci sarà qualcuno deputato a



vedere se i binari sono dritti o storti. Dobbiamo essere noi Consiglieri regionali che con la bindella misuriamo le distanze delle traverse dei treni? Dobbiamo salire noi sui cavalcavia per misurare se sono a livello, o qualcuno che prende lo stipendio come noi, che ha smesso di fare il suo lavoro da decenni, in questa nazione? Si devono svegliare anche loro, come fanno decine di imprenditori! Invece no, è sempre la politica, Assessore, che finisce in croce. Parlo in generale, non sto parlando a quest'Aula; parlo fuori, ovviamente, perché da qui vedono. Non si preoccupi, che poi glielo facciamo notare noi. La gente deve chiedere i soldi ai gestori delle strutture, che non sono in grado di mantenere come la legge prevede. Chiedere i risarcimenti, chiedere i danni economici e morali perché, quando uno studente non riesce ad arrivare all'università, e magari fa una strada e poi ci muore pure, a quel punto non è una questione, Presidente, di diritti o di buchi di ferrovie, è di decenza e di civiltà; queste persone non hanno la dignità neanche di dimettersi, neanche di scrivere un articolo sui principali quotidiani chiedendo scusa delle loro incapacità totali, in ogni ambiente che riguarda le infrastrutture. Chiedano scusa.

Consigliere Ricci, io la ringrazio per questa mozione, perché ci dà il diritto come cittadini, prima ancora che come politici, di rivendicare strutture per andare a lavorare, a produrre, a dare opportunità, a ricevere opportunità, rispetto a chi ancora, con la propria incapacità e mancata visione, ce la vuole negare, caro Consigliere Ricci.

PRESIDENTE. Prima di procedere e dare la parola alla Consigliera Carbonari, visto che c'è stato purtroppo un errore nella precedente votazione, il Regolamento impone di rifarla immediatamente. Devo annullare il voto perché, in base all'articolo 63, comma 1, del nostro Regolamento, il tabellone aveva computato la presenza in Aula del Consigliere Squarta; in realtà, il Consigliere non era in Aula, quindi non c'era numero legale. Non è valida quella votazione, la dobbiamo rifare immediatamente. Rifacciamo la votazione sull'atto 1868, poi procediamo con l'intervento della Consigliera Carbonari e con chi vorrà intervenire.

(Intervento fuori microfono)

Avrei anch'io voluto fare così, ma gli Uffici mi dicono che immediatamente devo procedere a ripetere la votazione. Quindi mi scuso per questa interruzione. Adesso votiamo, poi riprendiamo la discussione sull'atto successivo.

Apro la votazione sull'atto 1868, la mozione che abbiamo poc'anzi discusso.

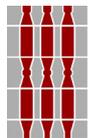
Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva all'unanimità.

PRESIDENTE. Adesso riprendiamo la discussione dell'atto sulla TAV, il n. 1650, dando la parola alla Consigliera Carbonari.

Maria Grazia CARBONARI (*Gruppo MoVimento 5 stelle - Umbria*).

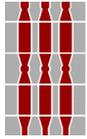
Grazie, Presidente. In primo luogo, la prima valutazione che faccio in premessa su questo atto, e forse è un mio limite, è il fatto che io non riesco a comprendere i



vantaggi che noi Consiglieri pensiamo che arrivino agli umbri dalla TAV Torino-Lione, ma sicuramente è un mio limite. Non lo capisco poiché tra qui e Torino non so quanti chilometri sono, siamo molto molto lontani, ma contemporaneamente abbiamo un grandissimo problema infrastrutturale che riguarda tante altre ferrovie. Quindi personalmente – ripeto, sarà un mio limite – ci siamo visti bocciare tante volte delle mozioni, o la richiesta di trattare degli argomenti su cui ci avete detto che il Consiglio regionale non era competente, e allo stesso modo mi domando come sia competente il Consiglio regionale a parlare della TAV Torino-Lione.

Al di là di questo, però, faccio qualche considerazione nel merito della mozione, sui punti contenuti nella mozione del collega Ricci. In via preliminare, quello che vorrei dire, anche se lo ripetiamo ovunque, ma comunque non passa questo messaggio, passa il messaggio che il Movimento 5 Stelle è sempre contro ogni opera, ogni opera è considerata inutile etc.. In realtà, questo messaggio penso che voi l'abbiate travisato in qualche modo, perché noi siamo contenti che si facciano le opere pubbliche, anzi, noi siamo per un grande intervento del pubblico nel sistema produttivo, purché ci sia un'analisi puntuale ogni volta tra i costi che si sostengono per una qualsiasi opera, sia una strada, sia un viadotto, sia una ferrovia, un ospedale, l'acquisto di una Tac, di un robot, qualsiasi cosa, e i benefici che derivano dall'opera stessa; ma è una cosa normale che ogni azienda privata fa, quando investe dei soldi, perché ogni cosa ha un costo, lo ha nel privato, ma anche nel pubblico. Il privato fa una valutazione tra il costo e il beneficio, allo stesso modo il pubblico lo deve fare, tra quanto è il costo complessivo che qualsiasi opera pone in essere e i benefici che derivano dalla stessa, anche in termini di occupazione, complessivamente parlando, perché il pubblico è chiaro che ha un panorama più ampio, si parla di servizi per i cittadini, per le imprese. Il beneficio del pubblico è un po' diverso dal beneficio del privato, ma comunque è quantificabile, esistono studi, quindi è possibile fare questo.

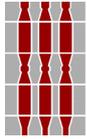
Quindi, valutazione da umbra, forse non la sento come un'emergenza la TAV, ribadisco, per me è un'opera inutile, perché già esiste una galleria che attraversa quel tratto, che comporta tempi di percorrenza di pochi minuti più lunghi rispetto a quelli che si otterrebbero con il TAV. Voglio ricordare che vi sono anche dei rischi per la salute, poiché la montagna è ricca di amianto e uranio, che determinerebbero sicuramente una situazione da attenzionare bene, se parliamo di rischio per la salute. Peraltro, ho sentito parlare dal mio collega di benefici derivanti dalla riduzione dell'effetto serra, derivanti dalla riduzione del traffico su gomma rispetto al traffico su ferro. Però non è che per forza i benefici di questo cambio gomma/ferro si ottengono solamente costruendo le ferrovie, nello specifico quel tipo di ferrovia, premettendo che noi siamo molto a favore delle ferrovie; si potrebbe anche incentivare il trasporto delle merci su ferro, dando un contributo a quelle aziende e a tutti quei soggetti che utilizzano il ferro, e penalizzare in qualche modo chi utilizza la gomma. In questo modo, come vedrete, sicuramente il privato fa presto a veicolare verso il ferro, perché il privato la fa l'analisi costi/benefici, hai voglia se la fa! E quando capisce che gli conviene spostarsi sul ferro, ci mette due mesi a fare il cambio, non ci mette tanto, perché il privato, qualunque impresa, che sa quanti soldi entrano in tasca sua e sa che



li deve tirar fuori, ragiona in modo molto più veloce del pubblico. Quindi, si potrebbe ottenere questo beneficio cercando di incentivare il trasporto ferroviario e disincentivare quello su gomma.

È un'opera che costa molto; quelle risorse, a mio parere, potrebbero essere impiegate per il rifacimento di tutte le infrastrutture ferroviarie esistenti e in particolare per quelle locali, perché sappiamo bene tutti che il trasporto sulla FCU (Terni-Città di Castello) deve, secondo l'Assessore, viaggiare a velocità di circa 50, se non 30, chilometri orari, e quindi chi vuole andare da Terni a Città di Castello ci mette 5 ore; è vero che sono cambiate le normative sulla sicurezza, però io penso che magari si potrebbe lavorare sui binari e in altri ambiti, perché non è che tutte le ferrovie vanno a 50 all'ora, altrimenti ci troveremmo in una situazione drammatica. Abbiamo tanto da investire sulla nostra ferrovia, ma credo che anche altre regioni potrebbero investire, e forse le stesse risorse che all'Italia costa la TAV potremmo anche investirle sulle ferrovie regionali e ottenere molti più benefici in termini di occupazione, se vogliamo valutare anche l'occupazione. Peraltro, abbiamo fatto una piccola verifica della relazione al Governo dell'Osservatorio sulla TAV Torino-Lione, scritta a novembre 2018; ribadisco che è una relazione pro TAV. In questa relazione pro TAV vengono in realtà ribaditi dati che mostrano che c'è un forte calo del traffico di merci nella tratta. L'opera è stata concepita, ricordo, negli anni '80, però partendo da previsioni molto più ottimistiche, tant'è che le previsioni degli anni '80 si va a verificare che erano sbagliate, ma ci può anche stare, perché una previsione a trent'anni neanche un mago riesce a farla. Apro una parentesi, di fronte all'intervento del mio collega Smacchi sul fatto che ci dobbiamo muovere: ricordo che trent'anni fa è stata concepita la TAV e ancora abbiamo fatto, credo, 4 chilometri? 6 chilometri circa. Dicevo, c'è stato un forte calo del traffico merci nella tratta. Queste previsioni sicuramente all'epoca avevano un fondamento, ma nessuno è in grado di capire cosa succederà da oggi a trent'anni. Quindi, a distanza di trent'anni, sarà opportuno oggi procedere a fare una nuova analisi tra i costi e i benefici? Sarà opportuno? Perché ritengo che sia opportuno? Perché, sempre dalla relazione, sono stati costruiti solamente quattro tunnel esplorativi e 6 chilometri dalla parte francese; il costo complessivo dell'opera, sempre da questa relazione, è di circa 24 miliardi di euro, di cui 4,4 sarebbero dell'Italia e 10,5 circa da entrambe le parti. Questi dati derivano sempre da relazioni del Governo Monti.

Voglio ricordare anche un'altra cosa: la questione delle penali. Io ho letto due articoli che spiegano che la questione delle penali è una bufala; poi, se qualcuno mi dimostra che non è così, bene, ma dati alla mano. È una bufala, poiché spiegano che, quando si parla di penali, in realtà semplicemente si fa riferimento a ipotetiche somme ricevute dall'Italia che forse, se non si dovesse costruire interamente l'opera, l'Italia dovrebbe restituire. Questo mi sembra normale: se ho ricevuto una somma e l'opera non la faccio, la dovrò restituire. Quindi non sono penali. Forse dentro queste penali ci si mettono dentro anche eventuali somme ancora da percepire come contributi, senza però considerare che forse si potrebbero risparmiare molti denari dalle somme che invece l'Italia dovrebbe stanziare autonomamente. Detto questo, ribadisco:



assolutamente a favore del pubblico e delle opere pubbliche, ma sempre – a mio parere e per la mia formazione – credo che sia opportuno che ognuno di noi... perché ognuno di noi nel privato fa l'analisi costi/benefici, anche nel fare le minime attività, perché quando noi andiamo a comprare una qualsiasi cosa, facciamo l'analisi tra quanto ci costa e il beneficio che ne abbiamo; la fa il privato, le società che operano nel privato, più in grande, e la deve fare il pubblico perché, al di là del fatto che i soldi ce li dia l'Unione europea o ce li dia lo Stato, al di là di tutto ciò, se spendo, sono comunque responsabile dei soldi che spendo e dei benefici che porto per lo Stato o per la Regione. Quindi, attendiamo l'analisi costi/benefici a livello nazionale e poi faremo una valutazione.

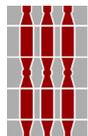
Ora questa grande parentesi la richiudo, per dire che tuttora, nonostante mi sono letta un po' di cose per cercare di capire quali erano i benefici per la nostra regione, personalmente non sono riuscita a trovarne. Io vedo solo che noi siamo isolati, abbiamo un aeroporto che non funziona, abbiamo delle ferrovie che vanno a 30-50 all'ora, abbiamo delle strade con problemi gravi. Quindi, mi farebbe molto piacere dedicare un intero Consiglio a questi problemi, piuttosto che alla TAV Torino-Lione.

PRESIDENTE. Ho altri due interventi, poi volevo annunciarvi che volevo concludere la mattinata almeno con l'ordine del giorno aggiuntivo, l'oggetto 411. Quindi, intanto il Consigliere Rometti, poi il Consigliere Solinas.

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

È un tema assolutamente interessante. Devo dire che su alcuni concetti che esprimeva adesso Maria Grazia Carbonari del Movimento 5 Stelle sono d'accordo, non dobbiamo spingere per un gigantismo nelle infrastrutture e, invece, molto spesso abbiamo fatto cose non tenendo conto del territorio dove si andavano a realizzare. Qualche volta fare una strada per forza dritta comporta gallerie e ponti; invece, seguendo un po' più la conformazione territoriale, magari eviti l'impatto di alcuni gigantismi e non vai a penalizzare più di tanto l'efficienza trasportistica di quell'infrastruttura. Inoltre, è prioritaria la manutenzione; se ci sono le risorse date, bisogna tener conto che la manutenzione sicuramente è un aspetto importante. Così come sono molto d'accordo sul fatto che, in una certa fase, Ferrovie dello Stato non ne ha tenuto conto, ha puntato tutto sull'Alta Velocità, trascurando il trasporto regionale, e noi siamo una regione che, da questo punto di vista, è stata penalizzata; e sono anche d'accordo sul fatto che una valutazione costi/benefici vada fatta.

Quello che non mi convince per niente, e per questo voterò la mozione di Claudio Ricci, è che una valutazione costi/benefici è giusto farla nel momento in cui progetti un'opera, nel momento in cui decidi di realizzarla. Con un'opera già avviata la valutazione costi/benefici è compromessa dal fatto che tu hai assunto obbligazioni con le ditte che fanno i lavori e una parte dei soldi già li hai impegnati e spesi. Questa scelta credo che i cittadini la percepiscano in termini positivi, però non è così, perché un'opera avviata, per buon senso, si completa e si porta a termine, si segue una logica di continuità amministrativa e di governo che, secondo me, è ineludibile nella



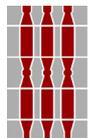
gestione della Cosa Pubblica. Teniamo anche conto, non so se l'ha detto Claudio Ricci, che quando parliamo di infrastrutture così importanti, sono molto spesso corridoi europei; quindi che facciamo? Nel tratto nostro interrompiamo un'infrastruttura che ha una dimensione e una valenza europea perché il nostro costi/benefici non ci quadra? Quindi, credo che vada bene fare un ragionamento così, ma lo si deve fare a monte, quando progetti l'opera, si fa il ragionamento con gli altri soggetti che concorrono all'opera; farlo a opera avviata, già decisa, con obbligazioni assunte, è un qualcosa che secondo me non ha molto senso.

La mozione di Claudio Ricci credo sia condivisibile, anche da questo punto di vista, quindi la voterò e credo che dovremo tenerne conto perché, se ci infiliamo in queste valutazioni su tante opere avviate in giro per l'Italia, credo che non ne veniamo fuori; soprattutto penso che, anche per un concetto di continuità amministrativa e di governo, un'opera avviata si debba concludere, a meno che non siamo di fronte a cose che non hanno nessun senso.

PRESIDENTE. Consigliere Solinas, prego.

Attilio SOLINAS (*Gruppo Misto Articolo UNO – Movimento democratico e progressista*).

Grazie, signora Presidente. Io sono sempre molto attento alle argomentazioni tecniche e politiche e alle sollecitazioni dell'amico e collega Consigliere Claudio Ricci, che è ovviamente assolutamente autorizzato a sollecitare il Governo, contrariamente a quanto pensa la collega Carbonari, a sollecitare dalla Regione Umbria il Governo al completamento di quest'opera. Ma in questo caso io dissento da Claudio Ricci e annuncio che darò un voto contrario a questa mozione, per argomentazioni sulle quali ho voluto documentarmi, come cerco sempre di fare, ascoltando gli esperti, i tecnici, il parere di illustri professori universitari di importanti atenei italiani, in particolare del nord Italia, che si sono espressi sulla valenza di questa opera, che secondo alcuni deve essere a tutti i costi completata, ma che di fatto è stata progettata più di vent'anni fa e prevedeva inizialmente il trasporto anche di passeggeri con una linea di Alta Velocità. Peraltro, si continua a dire che è l'Europa che ce lo chiede, ma nessuna delibera europea ci chiede di attraversare le Alpi con una linea ad Alta Velocità e di superare il trasporto merci, perché a questo si riduce attualmente il progetto TAV: trasporto merci. Ricordo ai colleghi che c'è già una linea ferroviaria, la Torino-Modane, che è ampiamente sottoutilizzata per l'80 per cento, viene utilizzata per un quinto delle sue potenzialità. Ciò vuol dire che questa pressione commerciale di trasporto merci su una linea ferroviaria che attraversa le Alpi di fatto non c'è, così come non c'è una grande utilizzazione, perché il traffico è rimasto a quello stimato vent'anni fa, sulla linea stradale che collega Torino attraverso la galleria del Fréjus, se non ricordo male. Non c'è una pressione tale, un traffico in crescita da poter sostenere l'idea di questa opera, che deve a tutti i costi essere completata. Come diceva Maria Grazia, questa è un'opera impattante, che fa prevedere anche un inquinamento dovuto a materiali contenuti negli scavi eventuali; è un'opera estremamente costosa, che non prevede penali qualora venga annullata. Ci sono penali minime,



assolutamente minime, rispetto alla spesa che si verrebbe a determinare se si vuole completare l'opera, che è prevista superare i 12-13 miliardi approssimativamente, soldi che potrebbero benissimo essere utilizzati – questo sì che sarebbe un ottimo incentivo per l'economia e per l'occupazione – per le linee dei pendolari, le linee distribuite nei territori italiani, che sono carenti, come sapete, perché abbiamo dato la precedenza negli ultimi anni all'Alta Velocità, con ottimi risultati dal punto di vista commerciale, ma abbiamo trascurato nettamente le linee dei pendolari, che vengono utilizzate quotidianamente con grandi ritardi e con grandi deficit strutturali, che devono essere aggiornati.

Quindi ritengo quest'opera inutile, un'opera per la quale c'è stata una sollevazione popolare; ma se andiamo a vedere le partecipazioni alle iniziative di piazza a Torino, rappresentano una minima quota dei piemontesi e dei torinesi, che non credo siano tutti a strapparsi le vesti se questa linea ferroviaria non viene completata. Il mio parere si basa su argomentazioni tecniche. Io credo che sia importante ascoltare anche le decisioni finali della Commissione che è stata istituita. Ricordo che nel contratto di governo attualmente in vigore la Lega aveva approvato – mi rivolgo al Consigliere Mancini, che non vedo più – la revisione del progetto, adesso invece Salvini è tutto orientato al completamento; quindi tradirebbe il contratto di governo con il Movimento 5 Stelle. Ma non sono io a dover sottolineare queste cose. Quindi, con queste mie esternazioni, ribadisco la mia volontà di votare contro questa mozione.

PRESIDENTE. Abbiamo finito il giro degli interventi. Non so se per la Giunta qualcuno vuole intervenire, oppure passiamo direttamente al voto. Andiamo al voto. Apro la votazione.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

OGGETTO N. 411 – CONCESSIONE DEL DIRITTO DI SUPERFICIE A TEMPO DETERMINATO AGLI AGGIUDICATARI DELLE CONCESSIONI D'USO DI TERRENI DI PROPRIETÀ REGIONALE UBICATI NELL'AREA INDUSTRIALE DI MARATTA, IN COMUNE DI TERNI – Atti numero: 1898 e 1898/bis

Relazione della Commissione Consiliare: I

Relatore: Consr. Smacchi (relazione orale ai sensi dell'art. 27, comma 6, del Regolamento interno)

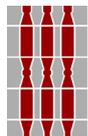
Tipo Atto: Proposta di atto amministrativo

Iniziativa: G.R. Delib. n. 1454 del 10/12/2018

PRESIDENTE. Do la parola al Presidente Andrea Smacchi. Prego.

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

Grazie, Presidente. A novembre dello scorso anno, quest'Aula ha approvato il disegno di legge in tema di gestione e valorizzazione dei beni immobili regionali, che ha reso

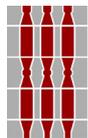


la normativa più rispondente alle attuali esigenze dell'Amministrazione e in linea con il Documento di Economia e Finanza della Regione 2018-2020, con il quale si è voluto compiere una virata non solo nelle forme di gestione e valorizzazione dei beni, ma anche nella filosofia che sta dietro il patrimonio immobiliare pubblico. Infatti, un'accurata gestione dei beni pubblici rappresenta una scelta politica non solo dovuta, ma necessaria perché, se da un lato bisogna dare valore e mettere a regime una possibile fonte di reddito, dall'altro tale patrimonio potrebbe rappresentare un potenziale presidio territoriale, sociale e culturale. In questo quadro regionale e con uno sguardo alle vicende delle aree di crisi come quella di Maratta a Terni, nasce l'atto che oggi ci accingiamo a votare e che riguarda la concessione del diritto di superficie a tempo determinato agli aggiudicatari delle concessioni d'uso di terreni di proprietà regionale ubicati nell'area industriale di Maratta nel Comune di Terni.

Il comma 1 dell'articolo 8 della legge regionale 9/2016 ha disposto l'acquisizione da parte della Regione Umbria di compendi immobiliari, tra i quali terreni ubicati nell'area industriale di Maratta, indispensabili al fine di conseguire obiettivi di interesse regionale relativi allo sviluppo di aree del territorio colpite da crisi diffusa delle attività produttive, quali quelli dei Comuni di Terni e Narni, di proprietà del Consorzio TNS - Sviluppo aree e iniziative industriali. I beni in questione, nel rispetto della legge, sono stati iscritti alla categoria del patrimonio indisponibile.

La medesima legge ha affidato a Sviluppo Umbria la successiva gestione degli stessi. Sviluppo Umbria, al fine di dare seguito all'incarico di gestione del compendio immobiliare in argomento, in accordo con la Regione Umbria, ha inteso promuovere un procedimento a evidenza pubblica, finalizzato a selezionare soggetti privati cui affidare in concessione uno o più lotti dell'area industriale di Maratta per una durata di 35 anni. Sviluppo Umbria, pertanto, ha trasmesso l'avviso pubblico e i suoi allegati per l'assegnazione in concessione d'uso di n. 15 lotti di terreno di proprietà della Regione Umbria, ubicati nell'area industriale di Maratta, nonché la perizia di stima asseverata relativa all'individuazione del più probabile canone di concessione annuale dei 16 lotti di terreno in argomento, comprensiva del terreno gravato da ipoteca, non inserito nell'avviso pubblico in quanto tale impegno ne limita per ora l'assegnazione in concessione.

Vi leggo anche le principali condizioni previste nell'avviso pubblico. L'avviso prevede che il canone annuo è definito in base alla superficie e ha una durata pari a 35 anni. I soggetti ammessi a partecipare alla selezione sono imprenditori individuali, anche artigiani, società anche cooperative, consorzi e raggruppamenti temporanei di concorrenti e consorzi ordinari di concorrenti. I lotti potranno essere dati in concessione separatamente l'uno dall'altro; la domanda potrà essere presentata per uno o più lotti solo se contigui. L'aggiudicazione riguarderà il soggetto che avrà presentato la migliore offerta in aumento del canone annuale a base d'asta, al netto di Iva per ciascun lotto. Non è consentita la subconcessione, né la cessione della convenzione. Vi è l'obbligo di farsi carico delle spese per la manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili dati in concessione, compresi gli eventuali oneri di bonifica del lotto alla scadenza della convenzione per la concessione. Vi è poi



l'obbligo di rispettare le finalità di interesse regionale per cui l'utilizzo dei beni è concesso, nonché la normativa di riferimento, con riguardo al perseguimento degli obiettivi relativi allo sviluppo di aree del territorio colpite da crisi diffusa delle attività produttive.

I rapporti tra Sviluppumbria e gli aggiudicatari saranno regolati da apposita convenzione per la concessione. È previsto poi il riconoscimento agli aggiudicatari delle concessioni di un diritto di superficie finalizzato alla realizzazione degli interventi funzionali allo svolgimento delle attività che intendono implementare. I miglioramenti apportati allo scadere della concessione rimarranno di proprietà della Regione Umbria, senza che il concessionario uscente possa chiedere alcun risarcimento o indennizzo, anche in termini di avviamento, né pretendere alcun rimborso. Resta salvo il diritto del concessionario uscente a togliere le addizioni apportate ai beni concessi, ai sensi e per gli effetti degli articoli del Codice Civile.

I lavori in Commissione, tenutasi in data 16 gennaio, hanno esaminato l'atto in presenza dell'Assessore e la Commissione ha espresso, a maggioranza dei Consiglieri presenti e votanti, parere favorevole.

In conclusione, con questo atto la Regione Umbria dà seguito alle linee di indirizzo per la valorizzazione dei beni dell'Ente, mettendo a disposizione i terreni che possono essere utilizzati per costruire o ampliare attività nell'area industriale di Maratta (Terni), un luogo tra l'altro interessato da strumenti di rilancio industriale come l'area di crisi complessa; una scelta che va nella giusta direzione e che permette agli imprenditori che sono interessati a investire nell'area di poter programmare con maggiore tranquillità e certezze lo sviluppo della propria azienda.

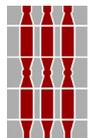
Infine, Consiglieri, vorrei ringraziare gli Uffici della Giunta e dell'Assemblea legislativa per l'approfondimento fatto rispetto a un atto importante come quello che oggi è sottoposto all'Assemblea. Grazie.

- Presidenza del Vicepresidente Guasticchi -

PRESIDENTE. Consiglieria Carbonari, prego. Prima, mozione d'ordine del Consigliere Brega.

Eros BREGA (*Gruppo Partito Democratico*).

Solo una domanda al Presidente o all'Assessore, perché stiamo facendo un atto che non riesco a capire: queste proprietà sono già della Regione, perché erano del Consorzio dell'area industriale di Terni. Oggi Sviluppumbria decide queste azioni che lei ha detto; perché deve intervenire il Consiglio regionale – lo chiedo tecnicamente – quando queste aree sono già... al di là che sono state inserite in quelle non a disposizione? Vorrei capire perché, considerando che queste aree erano già a disposizione del Consorzio delle aree industriali, che sostanzialmente era un consorzio dove era rappresentata Sviluppumbria, dove c'è tutto un percorso particolare. Vorrei solo capire perché interviene il Consiglio. Qual è il ruolo? Mi sfugge. Vorrei avere delucidazioni su questa situazione. Grazie.



Fabio PAPARELLI (*Vice Presidente e Assessore all'economia, commercio, turismo e sport*).

Consigliere, la Regione ha provveduto, con la legge regionale n. 9 del 28 luglio 2016, all'acquisizione delle aree del Consorzio, per mettere a disposizione con una finalità, che era quella di mettersi a disposizione per le aziende che avrebbero partecipato, a partire dagli investimenti relativi all'area di crisi complessa.

Nel fare il bando – sostituisco in questo caso l'Assessore Bartolini – ci si è resi conto che era necessario inserire il diritto di superficie per i 35 anni della concessione, e non solo la concessione perché, senza il diritto di superficie, non avrebbero avuto titolo a costruire l'immobile; presumibilmente, chi prende l'area in concessione la prende per costruire l'immobile finalizzato agli investimenti. Quindi non avrebbero potuto fare gli investimenti e avere le relative garanzie dal sistema bancario. In questo passaggio si rende necessario specificare che è concesso anche il diritto di superficie per la durata della concessione, quindi per i 35 anni. Solo per questo passaggio è finalizzato.

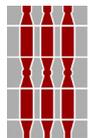
- Presidenza del Presidente Porzi -

PRESIDENTE. A questo punto, aveva chiesto di intervenire la collega Carbonari, a cui do la parola, prego.

Maria Grazia CARBONARI (*Gruppo MoVimento 5 stelle - Umbria*).

Grazie, Presidente. Quando ho visto questo atto arrivare in I Commissione, di cui sono membro, ho subito collegato queste aree a quelle che provenivano dal Consorzio TNS, poiché era una vicenda che avevamo approfondito bene nel momento in cui la Regione si fece carico di inserire nel bilancio del 2016 la necessità di acquisire queste aree, sostanzialmente per cosa? Perché il Consorzio TNS era in liquidazione, aveva necessità di fare cassa, più o meno, e quindi la Regione decise di acquistare queste aree. A tre anni circa di distanza, mi trovo che la Regione ora le ricolloca, poiché sembra che ci siano state diverse richieste e che quindi rientrino questi soldi e la Regione riesca comunque a recuperare, forse, una parte dell'investimento o completamente l'investimento che aveva fatto perché, se non erro, erano 2.389.000 euro. La mia perplessità è: perché tre anni fa lo stesso Consorzio TNS non ha fatto questa procedura di sentire, di attivare, di vedere se c'erano persone interessate? Mi risulta, anche se non sono ternana, che in quella zona ci siano diversi capannoni comunque non utilizzati, diverse aree che queste persone interessate forse potrebbero allo stesso modo richiedere; invece, in questo modo, si continua con l'ulteriore consumo di suolo, che potrebbe essere evitabile, secondo me, perché, se ci sono diversi capannoni comunque liberi, invece di fare ulteriori costruzioni, si potrebbe procedere con quelli.

Quindi, sostanzialmente, siccome ci sono delle cose che non ci sono chiare, al di là delle questioni tecniche sollevate dall'Assessore Bartolini, vogliamo dichiarare che questo intervento ci sembra sordinato sul piano urbanistico; non riusciamo a capire peraltro quale dovrebbe essere il ruolo esercitato dal Comune di Terni, se il Comune



di Terni è stato informato, se ha espresso qualche forma di gradimento, questo per capire se c'è un coordinamento tra Regione e Comune stesso. Detto questo, in questo momento io – che sono unica, oggi – mi asterrò dalla votazione di questo atto; magari cercherò di capire anche successivamente quali sono queste manifestazioni di interesse. Ci sono? Perché le manifestazioni di interesse non le abbiamo viste, in Commissione, ci sono state semplicemente sollevate dall'Assessore Bartolini, però non abbiamo visto questa cosa. Solamente per capire e avere un quadro completo prima di votare. A questo punto vorrà votato, lo vedremo dopo, però va bene. In ogni caso, annuncio che il mio voto sarà di astensione. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliera. Ha chiesto di intervenire il Vicepresidente Mancini.

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

Grazie, Presidente. Questo atto è stato licenziato dalla II Commissione? No, dalla Prima. Non è passato in II Commissione questo atto. È interessante. Pongo un quesito a tutti e due i Presidenti: siccome sono stato assente in qualche seduta, vorrei sapere se c'è un parere riportato anche a livello di interazione con l'Amministrazione comunale di Terni su questo progetto. Mi interessa, perché voglio dare sicuramente un contributo. Quando si parla di cedere... A me interessa, guardi, glielo dico, Assessore...

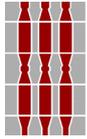
(Intervento fuori microfono dell'Assessore Paparelli)

Sì, però è una condivisione che si fa, a maggior ragione quando si tratta di tutte queste superfici, che sono importanti. Tra l'altro, a suo tempo, se ben ricordo, noi finanziammo tutta l'operazione di vari consorzi, TNS con 7 milioni di euro, all'inizio, due o tre anni fa, mi pare di ricordare questa storia. Quindi è interessante sapere anche a che punto è la questione, per dare un voto più consapevole. Siccome lei, Assessore, è molto puntuale, ci fa piacere – a me perlomeno – ascoltarla su questa sollecitazione. Grazie.

PRESIDENTE. Non ho altri interventi programmati. Non so se il chiarimento dell'Assessore Paparelli è stato... Vuole intervenire? Prego, Assessore.

Fabio PAPARELLI (*Vice Presidente e Assessore all'economia, commercio, turismo e sport*).

Mi sembra sia utile ripercorrere l'iter che ci ha portato fino a qui. Con legge regionale del luglio 2016, cui facevo riferimento prima, la Regione ha disposto l'acquisizione dei compendi immobiliari di cui stiamo parlando, tra i quali terreni ubicati nell'area industriale di Maratta, nel Comune di Terni, per la superficie di 43.210 metri quadrati, indispensabili, come abbiamo dichiarato, per la finalizzazione per l'area di crisi complessa, in modo tale da dare alle imprese che si insediavano sul territorio un'ulteriore facilitazione, cioè quella di avere terreni pubblici a disposizione per potersi insediare, ovviamente al valore pubblico. Quando abbiamo costruito al Ministero, con Invitalia, l'iter dell'area di crisi complessa, ci è stato esplicitamente



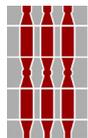
chiesto di mettere a disposizione... Per fare le operazioni di *scouting*, Invitalia deve dire a chi si vuole insediare cosa mette a disposizione il territorio; oltre ai finanziamenti del Ministero, oltre al fondo perduto, oltre a tutti gli incentivi, ci sono anche tutti questi terreni disponibili, già con destinazione urbanistica di area industriale, quindi non c'è stata e non ci sarà nessuna variazione di Piani Regolatori, le destinazioni sono già fissate da tantissimi anni. Abbiamo acquisito le aree, quindi le aree sono di proprietà oggi della Regione. La condivisione con il Comune di Terni e con il Comune di Narni sta dentro l'iter, che abbiamo fatto insieme, dell'area di crisi complessa, con cui tutti gli Enti hanno messo a disposizione di Invitalia... se andate sul sito del Ministero e sul sito di Invitalia, ci sono tutti i terreni disponibili, abbiamo messo a disposizione questo patrimonio indisponibile. Per essere fruito questo patrimonio, ci si è accorti in sede di emanazione del bando che è necessario concedere a chi prende in concessione il terreno il diritto di superficie, altrimenti non avrebbe titolo per costruire, né per avere le garanzie bancarie. Tutto qua.

Quindi è un aggiustamento, rivolto a quelle manifestazioni di interesse, che sono per il momento informali; ci sono molti soggetti imprenditoriali che vengono a informarsi su come funziona l'area di crisi e quali sono gli incentivi. Presso Sviluppumbria ci sono degli sportelli aperti in tal senso, condivisi e concordati con il Ministero, c'è lo sportello stesso di Invitalia; quindi chiunque si reca presso questi sportelli ha tutte le informazioni. Non sono manifestazioni di interesse formali, per cui oggi possiamo dire chi le ha presentate e chi no, ve lo posso dire a quattr'occhi, informalmente. Quindi rendiamo utili con questo atto quei terreni che altrimenti sarebbero rimasti in mano al Consorzio, due o tre anni fa, indisponibili per tutta una serie di motivi; noi li rendiamo utili e disponibili, causando un vantaggio patrimoniale alla Regione, perché percepiremo un canone annuo per 35 anni, che abbondantemente supera il valore di acquisizione degli stessi, anche se ci calcolassimo gli interessi. Quindi facciamo un'operazione utile dal punto di vista patrimoniale alla Regione. Quantificato il canone di partenza sul quale si deve fare la gara, sono circa 100 mila euro l'anno, per 35 anni sono 3,5 milioni; siccome ci sarà una gara al rialzo e non al ribasso, presumibilmente saranno di più. Quando avremo fatto la gara, saremo in condizione di dire in maniera più puntuale quale sarà complessivamente l'incasso per la Regione. Comunque, abbiamo reso un ulteriore vantaggio al territorio, perché abbiamo dato un fattore di competitività territoriale maggiore; per le aziende avere a disposizione terreni a canone di concessione pubblico, a prezzi che non sono molto competitivi, significa dare un ulteriore vantaggio a chi vuole venire a insediarsi sul nostro territorio e creare investimenti e lavoro.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore. A questo punto, abbiamo chiuso gli interventi. Per la dichiarazione di voto, la parola al Consigliere Ricci, prego.

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

Grazie, Presidente. Intervengo nel quadro e nell'ambito della dichiarazione di voto, annunciando il voto favorevole, peraltro prendendo atto dell'elaborazione



amministrativa molto puntuale degli atti che sono stati posti all'attenzione della specifica Commissione consiliare. Soprattutto credo che sia un atto significativo per lo sviluppo del Comune e dell'area ternana, perché 15 lotti più uno, come è stato esplicitato, sono comunque un elemento economico e quantitativo di ampio interesse. La convenienza attrattiva di quest'area mi auguro che sarà anche importante per enucleare e attrarre investimenti, che mi auguro possano essere legati ad attività imprenditoriali tradizionali, ma anche con un certo livello di innovazione. Peraltro, auspico che, malgrado alcune proposizioni siano già state espresse, quando il bando sarà enucleato, sia adeguatamente promosso per fare anche un po' di marketing territoriale, attraendo specifiche attenzioni di imprese che potrebbero adeguatamente collocarsi, magari per svolgere attività sinanche innovative.

Mi sembra anche giusto che sia stato dato un tempo di utilizzo piuttosto ampio, 35 anni, perché questo consente alle attività imprenditoriali di avere anche un ulteriore beneficio, oltre a quello della convenienza a collocarsi in un'area con proiezione pubblica, perché comunque 35 anni, anche per esperienza amministrativa, sono un tempo adeguato per consentire un investimento incisivo, che poi necessita a volte di un tempo di rientro medio-lungo, quindi anche proiettando in questo luogo aziende che immettono risorse economiche, sviluppo e attività imprenditoriali avendo una visione nel medio-lungo periodo di sviluppo dell'intera area vasta territoriale.

PRESIDENTE. Apriamo la votazione.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. A questo punto, chiudo la sessione odierna perché sull'ordine del giorno, per quanto riguarda la prosecuzione, dovremmo riaprire la nostra attività pomeridiana sull'oggetto n. 1, riguardante le modificazioni e le integrazioni rispetto allo Statuto.

(Intervento fuori microfono del Consigliere Rometti)

Lo metteremo al primo punto della volta prossima, però vi annuncio che la prossima seduta sarà una seduta con trattazione veloce degli argomenti, quindi con gli interventi un po' ridotti, così proviamo a smaltire un altro po' di lavoro.

Grazie, buona giornata a tutti.

La seduta termina alle ore 13.32.