



Regione Umbria
Consiglio Regionale



Verdi per i valori

Palazzo Cesaroni
Piazza Italia, 2 – 06121 PERUGIA
Tel. 075.5763236 / 3002 – Fax 075.5763395
<http://www.dottorini.org>
e-mail: gruppoverdi@crumbria.it
cell: 338.6980911

Consiglio regionale sulle infrastrutture – 13 giugno 2006

Intervento del Capogruppo dei Verdi e civici **Oliviero Dottorini**

Presidente, colleghi,

quella che ci troviamo ad affrontare è a nostro avviso una straordinaria occasione per affrontare in modo aperto e non preconcepito il grande tema dello sviluppo in una regione come l'Umbria, tenendo presente cosa hanno significato per il nostro paese prima ancora che per la nostra regione cinque anni di governo Berlusconi.

Dico subito che la relazione dell'assessore Mascio non ci soddisfa. Ma questa non è una novità.

E allora andiamo con ordine. Il governo Berlusconi. A questo proposito tutte le persone di buon senso avevano ben chiaro come sarebbe andata a finire. Pensare di risolvere i problemi infrastrutturali del paese puntando su un elenco sterminato di grandi opere al solo scopo propagandistico, senza un ordine di priorità e fuori da una credibile strategia di politica dei trasporti, è quanto di più imprudente si potesse immaginare.

Per fare il resto è stato sufficiente mettere in pista provvedimenti come la legge Obiettivo che, negando ogni passaggio democratico e svilendo la Valutazione di impatto ambientale, piuttosto che snellire le procedure, ci hanno portato a una paralisi senza precedenti. D'altra parte, quando Berlusconi si presentò al salotto di Vespa per tracciare la mappa delle grandi opere in molti ebbero l'impressione che qualcosa sarebbe andato storto.

Ora il disastro delle politiche del governo è sotto gli occhi di tutti. Degli oltre 250 interventi programmati, il cui costo è lievitato nel frattempo da 126 a 264 miliardi di euro (la fonte è lo studio Camera-Cresme), solo 60 cantieri secondo Ance sono partiti e di questi appena la metà ha avuto un finanziamento. Una situazione che la Corte dei conti ha descritto con estrema accuratezza individuando le maglie di una trama che non tiene più. Esiguità di risorse, incapacità di individuare priorità, finanziamenti a pioggia, avanzamento dei lavori lento e disomogeneo, "rischi intrinseci" e alta predisposizione a manipolazioni, forme di project financing a tutto vantaggio dei privati (che declinano regolarmente l'assunzione dei rischi): ecco i contorni di una realtà ormai palesemente insostenibile che dovrebbe indurci a uno scatto di serietà e realismo.

Al di là delle posizioni "per partito preso", la questione delle grandi e piccole opere ci consente di discutere degli scenari di sviluppo per l'Umbria, basandoci su dati reali e su prospettive concrete. Io ritengo, per intendersi, che a confrontarsi non possano essere solo la ferma opposizione di chi dice "no, senza se e senza ma" a qualsiasi ipotesi di sviluppo infrastrutturale per l'Umbria e la smania cementizia di una destra un po' retro, che individua ancora in svincoli, condotte e gallerie il volano per lo sviluppo di una regione come l'Umbria. Tra queste opposte visioni ritengo che ci siano spazi e opportunità per posizioni articolate, pragmatiche e non viziate da posizioni ideologiche e preconcepite.

La nostra visione in proposito la conoscete. I Verdi e civici sostengono da tempo che l'Umbria deve puntare su uno sviluppo duraturo, sostenibile, non imitabile, l'unico in grado di garantirle un futuro d'avanguardia. Inevitabile allora salvaguardare l'unica vera materia prima che abbiamo a disposizione: quella che ormai anche i documenti regionali e tutte le forze di centrosinistra individuano come la "risorsa Umbria", un insieme di cultura, innovazione, storia, conoscenza, paesaggio, agricoltura, ospitalità, turismo, salute, produzioni tipiche e di qualità in grado di collocare su basi solide e non ipotetiche la ripresa economica.

Se questi presupposti hanno qualche parvenza di realismo e concretezza, risulta incomprensibile quella sorta di strategia keynesiana che interpreta le grandi opere come la molla in grado di attivare risorse e finanziamenti che a loro volta avrebbero ricadute miracolose nel sistema economico-produttivo. Anche perché, almeno in quest'ultimo quinquennio, l'unica molla che certe politiche sono state in grado di attivare è stata la propaganda e, al di là degli estremismi delle forze di centrodestra e delle posizioni più retrive dei costruttori della regione, è chiaro a tutti che questa è una visione dello sviluppo che ha il grande limite di appartenere più ad un passato oramai remoto che al presente o al futuro prevedibile.

La verità è che il rifugiarsi nella retorica delle grandi opere è un errore che l'Umbria potrebbe pagare caro, con una perdita della presa sui processi di cambiamento già in corso. E questo dovrebbe far riflettere tutti, comprese le forze che guidano la regione e chi porta la responsabilità di scelte irreversibili.

C'è un elemento, a nostro avviso, che dovrebbe valere sempre, a prescindere dai progetti e dalla loro qualità. Sarebbe doveroso, per esempio, prima di partire con ipotesi di realizzazione, poter valutare di ogni opera il rapporto costi-benefici e l'impatto economico, sociale e ambientale, magari prendendo in esame anche le possibili alternative che, come nel caso della Mestre-Civitavecchia e della SS77, esistono e hanno elementi di razionalità e di convenienza che non riscontriamo nelle ipotesi che ci vengono sottoposte. Come mai queste domande non vengono mai poste?

Noi riteniamo che, al di là della necessità di ammodernamento delle arterie esistenti e di messa in sicurezza della E45, la nostra regione abbia bisogno di collegamenti su rotaia e di infrastrutture moderne: trasformare il cuore verde d'Italia in un luogo di attraversamento per mezzi pesanti sarebbe un errore grossolano che pagheremmo molto caro. L'idea che cemento, catrame e traffico possano costituire il volano per lo sviluppo risponde a uno schema vecchio e superato, che all'Umbria porterebbe solo danni pesanti sia alla salute che all'ambiente, sottraendo risorse a investimenti più efficaci e pregiudicando irreversibilmente modelli di sviluppo capaci di garantire un reale ritorno economico e occupazionale.

La nostra proposta di risoluzione che andiamo a presentare sottolinea la necessità di individuare strategie e priorità negli interventi, a iniziare dal potenziamento e dall'ampliamento della rete ferroviaria (questa sì un'emergenza per l'Umbria, pensate solo allo stato di abbandono della tratta Terni-Sansepolcro), passando per la realizzazione delle cosiddette autostrade informatiche, per l'aeroporto di Sant'Egidio e per il completamento dei cantieri ancora aperti (E78, Perugia-Ancona, Tre valli, Flaminia, raddoppio della tratta ferroviaria Orte-Falconara e della Foligno-Terontola, collegamento a Nord della Fcu). Altri interventi risultano invece a nostro avviso incomprensibili, primi fra tutti il progetto di trasformazione in autostrada della E45 e la realizzazione, nell'ambito della cosiddetta Quadrilatero, della quattro corsie di Colfiorito.

A questo proposito crediamo che, prima ancora di chiederci se un'opera sia utile o meno, occorrerebbe mettere a punto una visione strategica complessiva dello sviluppo per una regione come l'Umbria. Il guaio è che troppe volte si è proceduto con dibattiti di stampo ideologico, senza basarsi su dati e su visioni organiche. Uno dei luoghi comuni, ad esempio, con cui si propaga la necessità dell'autostrada è che l'Umbria soffrirebbe di una carenza cronica di infrastrutture viarie su gomma. Ma è vero? I dati Istat, così come quelli fornitici dal Ministero delle Infrastrutture attraverso il Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti del 2004, ci dicono che in Umbria le strade ci sono e in misura ben superiore alla media nazionale. Precisamente, prendendo in considerazione il rapporto tra Km di strade e popolazione, tra Km di strade e auto circolanti, tra km di strade e Pil emerge che la nostra regione ha una dotazione di infrastrutture viarie (autostrade, strade statali, regionali e provinciali) superiore alla media nazionale e doppia rispetto alle altre regioni dell'Italia centrale. Anche il rapporto tra Km di strade, sommati a quelli di svincoli e varianti, in rapporto all'ampiezza della nostra regione non ci vede svantaggiati. Anzi. Allora, non sarebbe il caso di prenderne atto o almeno di approfondire l'argomento? Per esempio potremmo toglierci la soddisfazione di individuare le destinazioni delle merci che partono dall'Umbria. Solo per scoprire (i dati sono ancora una volta del Ministero delle Infrastrutture) che circa il 50,5 per cento delle merci che partono dall'Umbria non vanno oltre i nostri confini regionali, che il 10,5 per cento sono dirette nel Lazio, il 10 per cento in Toscana, l'8,5 per cento nelle Marche, il 6 per cento in Emilia Romagna. Totale: l'85% delle merci che partono dall'Umbria non va oltre la nostra regione o le regioni a noi limitrofe. Solo l'1,12 per cento della movimentazione è diretta all'estero e in Veneto non va che il 2,3 per cento delle nostre produzioni materiali. Ma come si fa allora a sostenere che la nostra economia ha una necessità impellente di un'arteria di grande comunicazione per collegarsi con il Nord-Est e con l'Europa orientale? Forse per favorire l'ingresso di merci, non certo per rispondere alle richieste di collegamento della nostra impresa regionale che, come si vede, avrà anche interesse alle grandi opere, ma questo interesse non è certo dettato dagli scambi con le aree cui vorremmo collegarci.

E poi c'è un'altra domanda da porsi: esiste un rapporto tra infrastrutture stradali e sviluppo? Il ruolo delle infrastrutture viarie nelle prospettive economiche è quanto meno controverso e stranamente vediamo che in base ai dati di Confindustria (basti consultare il Quaderno 33: La dotazione infrastrutturale nelle province italiane, 2000), le regioni più produttive del paese (Lombardia e Veneto in testa) hanno una dotazione di strade molto inferiore alla media nazionale. Cosa significa?

Le conclusioni cui giunge il Ruics 2004, l'analisi sperimentale che l'Umbria ha elaborato al fine di avere un quadro comparato (nazionale, regionale ed europeo) del posizionamento competitivo del proprio sistema economico, incrociando i dati riferiti sia all'analisi della capacità innovativa del sistema economico, sia al potenziale competitivo dell'ambiente macroeconomico regionale, parla di un deficit sui settori dell'innovazione, delle reti energetico-ambientali e della telefonia, ma non fa menzione di strade e autostrade visto che la nostra dotazione è superiore alla media nazionale.

Sono solo alcuni dati che andrebbero incrociati con il fatto che la E45 autostrada non compare in nessun atto di pianificazione. Non mi riferisco a documenti obsoleti, ma al Piano generale dei Trasporti e della logistica elaborato dal governo di centrosinistra (il coordinatore dei lavori del Piano era Marcello Panettoni). Non c'è traccia di questo progetto neppure nel Piano urbanistico territoriale (Put, 2000), non c'è traccia nel il Piano regionale dei trasporti 2004-2013 che parla invece di E45 ferroviaria e di messa in sicurezza dell'omonima arteria stradale. Non c'è traccia nel Piano territoriale di

coordinamento provinciale. Da dove esce fuori, allora? Questo progetto non figura neppure tra le priorità di legislatura approvate appena un anno fa da tutte le forze di centrosinistra.

Noi Verdi e civici crediamo che a voler affrontare la questione senza preconcetti dovremmo domandarci se i presupposti economici delle grandi arterie di comunicazione mantengano la loro validità anche dopo la grande trasformazione che ha attraversato l'economia occidentale nell'ultimo trentennio, con la progressiva crescita (fino a divenire preminente) della quota dei servizi sul totale della produzione, rendendo sempre meno forte l'apporto di manufatti e beni tangibili.

Una nazione e, per quanto gli compete, una regione lungimirante devono prendere in seria considerazione anche le indicazioni dettate dai Piani di rientro relativi alle polveri sottili PM10 in risposta al giudizio di non idoneità espresso dalla Commissione europea e fare tesoro delle esperienze di altre realtà europee, ma anche italiane. Solo un esempio: la città di Parma, notoriamente all'avanguardia nella ricerca di soluzioni coerenti e innovative per dare risposte all'emergenza vivibilità che attanaglia le nostre città, ha dovuto ammettere l'insuccesso di tutte le sue politiche. Il motivo? L'autostrada che lambisce la città ha un potere inquinante superiore al traffico dell'intero centro storico liberato dalle auto. E' amaro constatarlo: qualcuno vorrebbe liberarsi di quella che considera ormai archeologia autostradale, noi corriamo il rischio di individuarla come un miraggio di sviluppo.

Con la E45 l'aumento di traffico per la nostra regione sarebbe notevole e garantito. Basta sfogliare le tavole del progetto appena depositato in regione dall'Anas (che vi lascio immaginare se avrà gonfiato i dati) per renderci conto di cosa avverrebbe nel nostro paese: il traffico dell'Umbria aumenterebbe, tra veicoli normali, camion, autotreni e mezzi speciali, di circa 500mila unità all'anno per ogni senso di marcia, oltre un milione in totale. Gli stessi dati ci dicono che il traffico nell'arteria parallela, la Firenze-Bologna, diminuirebbe più o meno in modo equivalente. Complimenti per l'operazione.

C'è un altro elemento che non dobbiamo trascurare: la genesi di questo progetto da 12 miliardi di euro, 24 mila miliardi di vecchie lire, che, come sapete, non nasce da una richiesta delle regioni interessate o del governo, ma da una proposta della cordata Bonsignore-Caltagirone, prontamente recepita dal governo Berlusconi e inserita nel quadro della legge obiettivo con il consenso delle regioni. Non è il caso di ricordare chi sia e cosa rappresenti Caltagirone nel nostro paese, forse invece è utile ricordare chi è Vito Bonsignore: la sua implicazione in vari scandali finanziari, la condanna a due anni per corruzione (venne beccato con 250 milioni delle vecchie lire frutto di una tangente per l'ospedale di Asti). Gli affari sono affari, è ovvio, ma forse potremmo anche cercare di capire cosa abbiamo da guadagnarci noi e cosa hanno da guadagnarci loro, prima di giocare coi destini della nostra regione.

Presidente, colleghi, a noi pare che ci siano tutti gli elementi per farci venire qualche sano dubbio sulla vicenda E45, così come su quella della SS77, se possibile ancor più impattante sul nostro territorio e ancor più discutibile per il meccanismo di finanziamento noto come "cattura di valore".

Con la nostra mozione noi poniamo questioni di buon senso, come vedete basate su dati e valutazioni quanto più oggettive possibili. Pertanto, vista la pietosa situazione in cui versano le casse statali dopo la pesante e creativa cura Berlusconi, visto che l'Anas non dispone di fondi neppure per garantire la manutenzione ordinaria delle arterie esistenti,

visto che persino i cantieri avviati difficilmente troveranno la sicurezza del rifinanziamento, forse occorrerebbe procedere con senso di responsabilità e con molta cautela. Innanzitutto aspettando che il governo nazionale, come annunciato, stili l'elenco delle priorità nelle grandi opere e che la coalizione di governo dia seguito alla sana volontà, contenuta nel programma dell'Unione, di rivedere profondamente la legge Obiettivo, quindi puntando sulle numerose incompiute che affliggono il decoro, prima ancora che l'economia, della nostra regione: E78, Perugia-Ancona, Flaminia, Tre valli, raddoppio della Orte-Falconara e della Foligno-Terontola... In questa situazione chiedere la sospensione della procedura di Via per la E45, esigendo un intervento immediato di manutenzione e messa in funzione dell'arteria (asfalto, pannelli fonoassorbenti...), e riconsiderare la posizione della nostra regione in merito alla realizzazione della SS77 sono operazioni minime per restituire dignità alle nostre politiche infrastrutturali.

Un'ultima questione da porre alla riflessione politica: c'è un grande fatto nuovo che, al di là delle nostre valutazioni di merito, si è affacciato nella scena politica nazionale. Appena un mese fa è cambiata la guida del governo del nostro paese e oggi è possibile finalmente smascherare la politica miope e arretrata di chi ha puntato su catrame e cemento per nascondere l'assenza di prospettiva politica e un'arretratezza strategica di fondo. Sarebbe singolare se proprio ora, quando abbiamo a portata di mano come coalizione di governo di questa regione, le idee e le opportunità del cambiamento, ci trovassimo invischiati in abbracci politici tra destra e sinistra che giudichiamo insensati e difficili da spiegare. Sarebbe a nostro avviso gravissimo.

Per quanto ci riguarda è evidente che la nostra battaglia non finisce qua. Condividiamo le nostre buone ragioni con la Federazione nazionale dei Verdi e col suo presidente (oltre che ministro) Alfonso Pecoraro Scanio e questo ci rassicura sulla continuità del nostro impegno. Possiamo contare su una nutrita pattuglia di consiglieri regionali ed assessori in tutte le regioni attraversate dall'asse Mestre-Civitavecchia che già si sono riuniti da tempo in un gruppo di lavoro per chiedere la messa in sicurezza dell'asse esistente. Prossimo impegno sarà quello di raccogliere le osservazioni per la Via. Anna Donati, responsabile Viabilità e infrastrutture dei Verdi, oggi presidente della commissione Lavori pubblici del Senato, ci ha comunicato che alle osservazioni sarà allegata una lettera con la richiesta di bocciatura del progetto sottoscritta da tutti i consiglieri e gli assessori verdi interessati al tracciato. Non è poco.

Pertanto confido sulla possibilità di giungere a una posizione condivisa, almeno nell'ambito della coalizione di centrosinistra. Diversamenteosterremo coerentemente la posizione di chi ha un'idea dell'Umbria e dell'Italia dinamica e non ancorata a visioni del passato. Lo faremo a Perugia, a Roma e in ogni luogo dove si manifesterà l'esigenza di uno sviluppo duraturo, sostenibile e non imitabile. Assieme ai cittadini, ai comitati, alle forze politiche che credono in un'Umbria capace di futuro.

Grazie.