



Regione Umbria  
Consiglio Regionale



Verdi e civici

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

## PROPOSTA DI RISOLUZIONE

**Oggetto:** INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA' ED I TRASPORTI IN AMBITO REGIONALE

### PREMESSO:

- che il Consiglio regionale in data 16 Giugno 2005 ha approvato le linee guida del governo regionale per la VIII legislatura contenenti l'indicazione degli indirizzi e degli obiettivi ritenuti prioritari nell'ambito del programma di governo della Presidente della Giunta regionale, nel quale tra l'altro viene affrontato il tema della competitività del sistema produttivo regionale ribadendo come prioritario, per quanto riguarda il programma di legislatura, l'impegno a "completare, come scelta infrastrutturale strategica, l'aeroporto regionale di S. Egidio e potenziare e sviluppare il sistema ferroviario regionale e i collegamenti ferroviari dall'Umbria. Un impegno ugualmente significativo dovrà essere posto nell'azione di coordinamento e sviluppo delle infrastrutture telematiche e della rete del cablaggio per l'intero territorio regionale";
- che le indicazioni guida fornite dal Piano regionale dei Trasporti, approvato dal Consiglio regionale con deliberazione n° 351 del Dicembre 2003, prevedono una strategia per le opere infrastrutturali della Regione che individua come priorità "il miglioramento della utilizzazione delle infrastrutture, dei servizi e dei mezzi, la diffusione dei veicoli a basso impatto ambientale... nonché la diminuzione dell'inquinamento atmosferico ed il miglioramento della qualità e vivibilità dell'ambiente urbano..." e che " il miglioramento degli standard di sicurezza costituisce un intervento prioritario per gli interventi proposti";
- che, anche per rispondere alle esigenze dettate dai Piani di rientro relativi alle polveri PM10 in risposta al giudizio di non idoneità espresso dalla Commissione europea relativamente al rispetto del Protocollo di Kyoto, occorre ripensare anche per l'Umbria ad un modello di sviluppo basato su infrastrutture moderne e innovative, riconvertendo modelli orientati a incentivare in modo prevalente il trasporto privato di merci e persone su gomma;
- che le prospettive a medio e breve termine della disponibilità mondiale di combustibili fossili per l'autotrasporto (merci e privato) e l'alto impatto sui mutamenti climatici (Kyoto) e sulla

salute umana inducono a disincentivare il traffico su gomma, soprattutto per una regione come l'Umbria, evitando di proporre un modello di sviluppo antiquato e per niente sostenibile, con nessun vantaggio per l'economia locale;

- che trasformare l'Umbria in luogo di attraversamento nord-sud est-ovest per la mobilità su gomma, tanto più se a scorrimento veloce, avrebbe conseguenze pesanti per le attività turistiche e lo sviluppo economico, comportando la rinuncia ad una delle qualità di valore della regione e compromettendo l'icona stessa del "cuore verde d'Italia" che tanta fortuna ha portato e può portare alla nostra regione, senza corrispettivi in termini di ricaduta economica locale, se non per la fase di realizzazione e per alcuni indotti industriali, con sicuri riflessi negativi sulla qualità della vita e sul territorio;
- che dalla lettura dei dati sulla dotazione infrastrutturale dell'Umbria, forniti da Istat, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, 2004) e da Confindustria, (Quaderno 33: La dotazione infrastrutturale nelle province italiane, 2000) 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;
- che dal rapporto pubblicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in merito al trasporto merci su strada (2004) si rileva che la movimentazione di merci relativa alla nostra regione riguarda prevalentemente una destinazione interna al territorio regionale (50,58%) e alle regioni limitrofe (Lazio, 10,47%, Toscana, 10,07%, Marche, 8,55%, Emilia Romagna 5,98%), mentre solo l'1,12% della movimentazione è diretta all'estero e solo il 2,29% in Veneto, smentendo in tal modo quanti sostengono l'urgente necessità di creare collegamenti veloci nella direttrice Nord-Sud per rispondere alle necessità dell'economia regionale;
- che dall'analisi comparata (quadro nazionale, regionale ed europeo) condotta dall'Ufficio Area della programmazione strategica e socio-economica della Giunta regionale attraverso il Ruics (Regione Umbria innovation & competition scoreboard) relativo al 2004, emerge che i punti di maggiore criticità per le infrastrutture dell'Umbria sono da individuare negli aeroporti e relativi bacini di utenza, nella dotazione di impianti e reti energetico-ambientali e nelle strutture e reti per la telefonia e la telematica. Per queste infrastrutture l'Umbria ha una dotazione inferiore alla media nazionale, mentre per le strade la dotazione è superiore alla media nazionale;

## RILEVATO

- Che a tutt'oggi nella nostra regione sono in fase di progettazione una serie di interventi infrastrutturali che rischiano di non apportare benefici in termini di sviluppo e di competitività, ma danneggiano irrimediabilmente il nostro territorio rispondendo a logiche economico-finanziarie più che allo sviluppo e agli interessi del territorio regionale che riguardano in particolare:
  - a) Il progetto di trasformazione della E45 in autostrada, proposto dalla Gefip (cordata Bonsignore-Caltagirone) e inserito dal governo Berlusconi e dal ministro Lunardi all'interno della legge obiettivo 443 del 2001, inserito nel più ampio disegno di Corridoio autostradale Mestre-Civitavecchia: un'opera di dimensioni esorbitanti, stimata in oltre 11 miliardi di euro, che trasformerà il nostro territorio, se realizzata, in una zona di passaggio di milioni di autovetture e autotreni, senza alcuna ricaduta positiva per le comunità locali e con sicuri danni all'ambiente, alla salute e alla immagine di "cuore verde" della nostra Regione. Contenuto all'interno di questo progetto autostradale è anche il cosiddetto "nodo di Perugia", opera discussa per l'imponente impatto ambientale e per le incerte capacità di risposta ai problemi di viabilità e mobilità del capoluogo regionale;
  - b) Il progetto SS77, inserito nella cosiddetta Quadrilatero Umbria-Marche, con impatto ambientale altissimo in un territorio di alto pregio ambientale e paesaggistico, interessato da documentati rischi idrogeologici, in aree di pregio archeologico. Assolutamente discutibile il meccanismo di finanziamento-capestro della "cattura di valore" che espropria i Comuni interessati all'attraversamento della propria autonomia gestionale e finanziaria in merito alla gestione e salvaguardia del proprio territorio;
- che rispetto agli interventi sopra evidenziati sono sorti in varie parti dell'Umbria comitati spontanei di cittadini che, assieme ad associazioni ambientaliste umbre e nazionali, tra cui Italia Nostra, LegaAmbiente e Wwf, si oppongono a queste iniziative e all'impossibilità di un dibattito aperto e democratico nei territori regionali;
- che nel caso della trasformazione della E45 in autostrada esistono delibere di Consigli comunali interessati (Città di Castello, Deruta) e dichiarazioni pubbliche dei Sindaci di San Giustino, Citerna, Montone, che con varie motivazioni sollecitano la Regione a rivedere gli accordi sottoscritti del 2004 tra i presidenti delle regioni interessate e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, chiedendo l'ammodernamento e la messa in sicurezza dell'arteria esistente;

## CONSIDERATO

- che, secondo i dati forniti dall'Associazione dei costruttori (Ance), delle 250 grandi opere annunciate dal governo Berlusconi solo 60 sono state realmente avviate e di queste solo la metà sono state finanziate;
- che, secondo lo studio Camera-Cresme, i costi previsti complessivi per la totalità delle grandi opere sono lievitati da 126 a 264 miliardi di euro;
- che l'Anas, in conseguenza delle politiche disorganiche e propagandistiche del governo Berlusconi, versa in condizioni finanziarie disastrose, non riuscendo a garantire nemmeno il proseguimento dei lavori nei cantieri aperti, nonché l'ordinaria e straordinaria manutenzione delle arterie regionali esistenti che versano in uno stato di totale degrado ed abbandono;
- che nel territorio regionale esistono priorità infrastrutturali recepite anche dal Piano regionale dei trasporti 2004-2013 in merito ad opere in cantiere da anni e mai ultimate, quali l'ultimazione del tratto della E78 nel territorio altotiberino, il collegamento a Nord dell'attuale linea Fcu Sansepolcro-Terni, la Perugia-Ancona, la Flaminia, la Tre valli, il raddoppio della tratta ferroviaria Orte-Falconara e della Foligno-Terontola;
- che lo stesso Piano regionale dei Trasporti 2004-2013 individua come priorità per l'Umbria la E45 ferroviaria e precisamente i tracciati Sansepolcro-Ravenna e Sansepolcro-Arezzo. evidenziando come "la possibilità di agganciare la rete Fcu a Nord (Arezzo) con la Direttissima, si dimostra potenzialmente appetibile e può offrire presupposti utili, oltre che per organizzare il traffico locale, soprattutto per elevare significativamente i livelli di accessibilità del territorio a Nord di Perugia da Umbertide fino a Città di Castello";
- che la Corte dei Conti nella relazione sullo stato di attuazione della legge-Obiettivo 443/2001 in materia di infrastrutture ed insediamenti strategici (Maggio 2005), ha apertamente evidenziato le criticità del sistema delle grandi opere, puntando l'attenzione sull'esiguità di risorse, sull'incapacità di individuare priorità e sull'eccessivo ricorso a finanziamenti a pioggia, sull'avanzamento dei lavori lento e disomogeneo, sui "rischi intrinseci" legati a questo sistema (alta predisposizione a "manipolazioni"), su forme di project financing a tutto vantaggio dei privati (che declinano i rischi sul "pubblico). A questo proposito la Corte dei Conti rileva che "il project-financing inteso come capacità di coinvolgere i privati nel finanziamento delle opere pubbliche e nella assunzione di rischi connessi alla loro realizzazione non sembra allo stato attuale conforme alle aspettative del legislatore", che "i soggetti realizzatori sembrano concentrarsi piuttosto sulla realizzazione dei lotti appaltati, in corso di appalto o finanziati, piuttosto che sul quadro d'insieme della

infrastruttura strategica” e che “allo slancio iniziale che ha condotto all’immediata approvazione del programma in ambito Cipe non ha fatto seguito tuttavia analoga capacità progettuale sia in termini tecnici che economico-finanziari”;

- che nel programma della coalizione di governo uscita vittoriosa dalla recente consultazione elettorale nel capitolo Trasporti è prevista la “profonda revisione” della “fallimentare” legge-Obiettivo, al fine di “rafforzare il ruolo degli enti territoriali, per rendere generalizzato e inderogabile il ricorso alla valutazione di impatto ambientale, per potenziare le capacità di controllo, monitoraggio e di vigilanza complessiva sul ruolo e sull’operato dell’istituto del “General contractor”, cioè della figura introdotta dalla legge-Obiettivo come esecutore generale dell’opera”. Per la coalizione dell’Unione devono essere garantiti, oltre all’individuazione delle priorità infrastrutturali che deve avvenire alla luce delle risultanze della Valutazione ambientale strategica (Vas), “la centralità e la qualità del progetto, la trasparenza delle procedure, il rispetto della legalità, la leale concorrenza e l’accelerazione dei tempi di realizzazione dei lavori”;
- che il nuovo governo insediatosi appena un mese fa ha preannunciato l’intenzione di dare seguito a quanto contenuto nel programma di coalizione, individuando un elenco di priorità per quanto riguarda le grandi opere, anche istituendo un Tavolo che possa operare in tal senso;
- che per quanto riguarda la trasformazione della E45 in autostrada è pervenuta alla Regione Umbria la richiesta da parte dell’Anas di attivare la procedura di valutazione di impatto ambientale (Via) per il tracciato ricadente nel territorio regionale e che gli atti sono stati depositati prima informalmente, poi formalmente, in data 9 giugno 2006, presso la Direzione regionale Ambiente e territorio;
- che a tutt’oggi sono stati sottoscritti gli accordi con il governo e con le regioni interessate senza una partecipazione democratica delle istituzioni provinciali e locali, nonché delle comunità locali interessate dai progetti medesimi;
- che è necessario ed urgente intervenire immediatamente per quanto riguarda la manutenzione ordinaria e straordinaria delle principali arterie viarie dell’Umbria, al fine di salvaguardare la sicurezza e l’incolumità pubblica, nonché indurre l’Anas alla bonifica dalle emissioni acustiche, come del resto previsto dalla legge, per tutti i tratti che attraversano i centri abitati dell’Umbria;
- che è prioritario ripensare responsabilmente ad un nuovo modello di sviluppo che abbia come fondamenta la cultura del limite e della sostenibilità sul versante dell’uso delle risorse

e del nostro territorio alla stregua di altre regioni coraggiose in ambito italiano ed europeo, che privilegi seriamente il trasporto su rotaia, il trasporto pubblico, nuove forme di viabilità e di servizi alternativi, rifiutando un modello sviluppatista basato esclusivamente sullo sfruttamento di territorio e di cemento a favore di scelte più compatibili con l'ambiente;

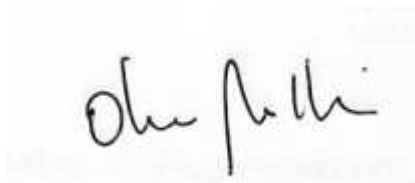
### **IL CONSIGLIO REGIONALE**

- 1) impegna la Giunta regionale a perseguire una politica infrastrutturale e dei trasporti compatibile con la vocazione economica e ambientale della regione Umbria, incentivando il rafforzamento e l'ampliamento della rete ferroviaria, la diffusione della rete informatica, le forme di mobilità alternativa e le politiche di gestione e superamento della grave situazione che alcuni centri si trovano ad affrontare (mobility management, car pooling, city logistics...), tenendo conto dei dati statistici ed economici relativi alle dotazioni e alle esigenze umbre;
- 2) impegna la Giunta regionale a dare seguito agli indirizzi e agli obiettivi che il Consiglio regionale ha ritenuto di individuare come prioritari nell'ambito del programma di governo con la mozione approvata il 16 Giugno 2005: "Completare, come scelta infrastrutturale strategica, l'aeroporto regionale di S. Egidio e potenziare e sviluppare il sistema ferroviario regionale e i collegamenti ferroviari dall'Umbria. Un impegno ugualmente significativo dovrà essere posto nell'azione di coordinamento e sviluppo delle infrastrutture telematiche e della rete del cablaggio per l'intero territorio regionale";
- 3) Impegna la Giunta regionale affinché, viste anche le risultanze della indagine della Corte dei Conti e trasmessa al Parlamento in merito allo stato delle opere inserite all'interno della obiettivo 443/2001 e vista la preoccupante condizione in cui versano le casse dell'Anas, si attivi immediatamente presso il Ministero delle Infrastrutture al fine di richiedere la sospensione della procedura di Valutazione di impatto ambientale (Via) per il progetto presentato dall'Anas relativo alla trasformazione della E45 in autostrada, al fine di procedere ad una attenta valutazione delle compatibilità finanziarie, strategiche e temporali nonché a una approfondita valutazione riguardo alla possibilità di ammodernamento e messa in sicurezza dell'arteria esistente;
- 4) impegna la Giunta regionale a riconsiderare la propria posizione in merito alla progettazione della cosiddetta Quadrilatero relativamente alla SS77, valutando l'alto impatto ambientale negativo in aree di pregio archeologico e in presenza di elevato rischio idrogeologico, con una chiara presa di posizione contraria

riguardo al perverso meccanismo di finanziamento espresso tramite l'espropriazione di aree "cattura valore" limitrofe al tracciato, che di fatto limitano l'autonomia gestionale e finanziaria garantita per legge agli Enti locali territoriali;

- 5) impegna la Giunta regionale a sostenere presso il governo nazionale ed i Ministeri interessati, l'ultimazione delle opere avviate e mai terminate quali la E78, il potenziamento dello scalo aeroportuale di Perugia, l'arteria Perugia-Ancona, la Flaminia, la Tre valli, il raddoppio della Orte-Falconara e della Foligno-Terontola, nonché a richiedere ufficialmente all'Anas un intervento immediato ed urgente affinché venga garantita la manutenzione ordinaria e straordinaria delle arterie regionali, evitando di perseguire una strategia che, puntando sull'esasperazione degli utenti, miri a coinvolgere i privati in progetti costosissimi e di difficile realizzazione;
- 6) impegna la Giunta regionale ad attivarsi per il rispetto degli impegni assunti con il Documento annuale di programmazione (Dap) 2006 all'interno del quale è previsto l'avvio dello studio di fattibilità per la verifica economico-ambientale del collegamento a Nord della Fcu.

Perugia, 13 giugno 2006



Oliviero Dottorini  
*Capogruppo Verdi e civici*