



COMUNE DI PERUGIA

ATTI DEL CONSIGLIO COMUNALE

ANNO 2015

CONSIGLIO GRANDE

SEDUTA DEL 26.01.2015

L'anno **DUEMILAQUINDICI** il giorno **VENTISEI** del mese di **GENNAIO**, alle ore **16,45**, nell'apposita sala del Palazzo dei Priori si è riunito il **CONSIGLIO GRANDE**, previa convocazione nelle forme e nei termini di legge, per la trattazione degli oggetti elencati nell'ordine del giorno ed in quelli suppletivi.

Eseguito l'appello nominale risultano presenti i Consiglieri Signori:

	Pres.	Ass.		Pres.	Ass.
ROMIZI ANDREA (Sindaco)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	17 PITTOLA LORENA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1 VARASANO LEONARDO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	18 MIGNINI STEFANO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2 CASTORI CARLO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	19 NUCCIARELLI FRANCO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3 LUCIANI CLAUDIA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	20 LEONARDI ANGELA	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
4 CENCI GIUSEPPE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	21 MORI EMANUELA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5 FRONDUITI ARMANDO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	22 BORI TOMMASO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6 PERARI MASSIMO	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	23 VEZZOSI ALESSANDRA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7 CAMICIA CARMINE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	24 BORGHESI ERIKA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8 TRACCHEGIANI ANTONIO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	25 MICCIONI LEONARDO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9 SORCINI PIERO	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	26 MIRABASSI ALVARO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10 NUMERINI OTELLO	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	27 BISTOCCHI SARAH	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11 VIGNAROLI FRANCESCO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	28 MENCARONI DIEGO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12 ROMIZI GABRIELE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	29 ARCUDI NILO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13 SCARPONI EMANUELE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	30 ROSETTI CRISTINA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14 FELICIONI MICHELANGELO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	31 GIAFFREDA STEFANO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15 DE VINCENZI SERGIO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	32 PIETRELLI MICHELE	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
16 PASTORELLI CLARA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

Accertato che il numero dei presenti è **legale** per la validità dell'adunanza in **PRIMA** convocazione, il **PRESIDENTE** Dr. **LEONARDO VARASANO** dichiara **aperta** la seduta alla quale assiste **il SEGRETARIO GENERALE** Dr. **FRANCESCO DI MASSA**.

Indi chiama a disimpegnare le funzioni di scrutatore i Consiglieri Signori .

La seduta è **PUBBLICA**.

Il presente verbale è redatto sulla base delle registrazioni fonografiche della seduta e della trascrizione della stessa effettuata dalla ditta incaricata del servizio.

“ Trasformazione della E45 in autostrada”

PRESIDENTE VARASANO

Per favore facciamo silenzio, possiamo procedere all'appello nominale. (APPELLO)

Entrano in aula i Consiglieri Pietrelli, Leonardi, Numerini. I presenti sono 31

PRESIDENTE VARASANO

Signor Sindaco, membri della Giunta, colleghi Consiglieri, Concittadini di Perugia, benvenuti e buonasera a tutti. Apriamo ora i lavori del Consiglio Grande. Un Consiglio Comunale sui generis, aperto alla partecipazione dei cittadini, convocato, come prevede lo Statuto del Comune, all'articolo 22 e regolamento del Consiglio all'articolo 30, solo su temi di grande rilevanza. Il tema di particolare rilevanza, al centro del Consiglio di oggi, è la prospettiva di trasformazione della strada extra urbana, E/45, in autostrada. Un tema annoso e complesso che interessa più livelli istituzionali. L'importante del corridoio stradale che volta da Orte a Mestre, è ben nota da tempo. All'inizio degli anni 40 si pensò addirittura che il potenziamento di questa via potesse favorire le comunicazioni politiche e commerciali tra Roma e Berlino. Quando il Ministro dei Lavori Pubblici, Adecchi Serena, inaugurò la nuova strada tiberina che andava da Tori e San Sepolcro, si immaginò che quel sogno avrebbe un giorno potuto prendere corpo. Ma veniamo ad anni più vicini a noi. Nel 2006, quello che ora vi illustro è una breve cronistoria per i cui aspetti tecnici ringrazio l'ingegner Leonardo Naldini, è stata presentata al Ministero delle Infrastrutture, una prima proposta di project financing che prevedeva la completa trasformazione di tutto il tracciato stradale a strada extraurbana di tipo A, cioè ad autostrada, con una larghezza di sezione pari a 25 metri. Su questa proposta iniziò la consultazione degli enti locali. Fin da allora il Comune di Perugia si espresse favorevolmente, individuando però alcune criticità, sia in merito alle soluzioni tecniche prospettate, sia in merito alla tariffazione. Questa prima proposta poi ritirata, aveva un costo presunto di oltre 13 miliardi di euro. Nel 2009 è stata presentata una seconda proposta che nell'ottica di una riduzione dei costi, prevedeva per il nuovo tracciato un'alternanza di sezione di tipo A e di tipo B, cioè extraurbana urbana principale, a sezione ridotta con una larghezza del corpo stradale pari a 20,50 metri, contro i 16 metri di larghezza media dell'attuale infrastruttura. Per l'Umbria, ad esempio, si prospetta una sezione di tipo B a Sud, fino a Todi e di tipo A da Todi fino a confine regionale con la Toscana. Ricevuta copia dell'aggiornamento del progetto preliminare, il Comune di Perugia ... (parola non chiara)... un parere favorevole condizionatamente all'accoglimento delle osservazioni rappresentate nella delibera di Giunta del 3 settembre 2009. Nel marzo 2013, il Comune di Perugia, ha nuovamente preso posizione in merito al corridoio di viabilità autostradale, dorsale, centrale, Civitavecchia, Orte, Mestre, con un ordine del giorno a sostegno della Regione Umbria che più volte si è espressa in favore dell'opera per l'approvazione del progetto preliminare. Nell'istanza si chiedeva, tra l'altro, che il tratto Collestrada Madonna del Piano, funzionale al cosiddetto nodo di Perugia, avesse un ruolo prioritario nella realizzazione dell'opera e che fossero prese in esame forme di esenzione dal pedaggio per gli utenti residenti nei Comuni interessati. Nel novembre 2013, il CIPE, il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, che aveva riconosciuto l'opera come strategica e di preminente interesse nazionale fino dal 2001, ha approvato il progetto. L'intervento della Corte dei Conti, che ha respinto la delibera di approvazione per mancanza di chiarezza sul piano economico e finanziario, ha indotto il proponente ad esplicitare i costi del pedaggio per i veicoli che percorreranno la nuova infrastruttura. Si tratta di costi elevati, alla stregua di autostrade di montagna. Si va dagli 0,15 euro a chilometro per i veicoli leggeri, agli 0,29 euro al chilometro per i veicoli pesanti. Il progetto preliminare stabilisce inoltre che i punti di esazione, cioè i punti di riscossione del pedaggio, saranno al massimo 180, di fatto uno per ognuno svincolo confermato o da nuova costruzione. Dopo i chiarimenti sulle tariffe, a seguito delle nuove legiferazioni sulla defiscalizzazione, il CIPE ha riapprovato il progetto preliminare che interessa 5 Regioni e decine di Comuni per un costo stimato in oltre 10 miliardi di euro nel novembre 2014. Attualmente la delibera non è ancora pubblicata, perché è in fase di istruttoria della Corte dei Conti. La trasformazione della E/45 in autostrada è vista da alcuni come una grande opportunità di sviluppo, in grado di far uscire l'Umbria dal suo atavico isolamento infrastrutturale, da altri come una iattura che porterà con sé aggravii economici sulle famiglie, congestione della rete, del traffico locale e danni all'ambiente. Ogni tipo di posizione ha chiaramente cittadinanza. Ogni tipo di sfumatura rispetto a queste due grandi posizioni ha chiaramente diritto di cittadinanza. Questo in estrema sintesi e con riferimento in particolar modo al ruolo del Comune di Perugia, solo per introdurre l'argomento in oggetto, lo stato dell'arte in merito alla questione di cui ci andiamo ad occupare. Ora entriamo nel vivo di questo incontro. Eccezionalità

del Consiglio Grande non riguarda solo il tema trattato ma anche le modalità di svolgimento. La Conferenza dei Presidenti di gruppo che ha sostenuto all'unanimità la realizzazione di questo Consiglio Grande, ha stabilito che in questa occasione non interverranno né il Sindaco, né i Consiglieri comunali, né tenuto conto dell'imminente contesa elettorale per il Governo della Regione, esponenti politici eletti in altre assemblee. La parola va ai cittadini di Perugia. Il Consiglio Comunale che in questa occasione non può adottare deliberazioni o assumere impegni di spesa a carico del Comune, oggi ascolterà. Ascolterà i sentimenti ed i pensieri della città, dei singoli cittadini e dei rappresentanti del mondo dell'associazionismo. Poi in una successiva seduta dibatterà delle sollecitazioni, emerse nella giornata di oggi. Da giorni, attraverso una finestra del sito web del Comune, una piccola novità, tesa a favorire la partecipazione, è stato possibile iscriversi a parlare. Chi non l'avesse fatto e volesse intervenire può ancora prenotarsi. È a disposizione all'ingresso della Sala dei Notari un elenco a cui aggiungersi. Chi interviene è pregato di condensare il proprio pensiero in 5 massimo 7 minuti, per permettere la massima partecipazione possibile. I lavori si concluderanno improrogabilmente alle ore 19 : 30.

Io vi ringrazio per l'attenzione. Ora diamo il via agli interventi. Io ho già una lista a cui è possibile iscriversi. Chiamo dunque a parlare dalla postazione predisposta Guaitini Michele, dell'Associazione dei Radicali, Perugia.Org.

(Applausi)

GUAITINI MICHELE (ASSOCIAZIONE RADICALI PERUGIA ORG)

Intanto ringrazio il Comune ed il Consiglio per questa opportunità che dà a tutta la cittadinanza di Perugia. Spero che questo sia solo l'inizio di una prassi che si possa istituire per il futuro, quando ci sono temi di così grande importanza, si usi questo strumento del Consiglio Grande. Io a nome dell'Associazione che rappresento, intanto manifesto la più netta contrarietà a questa opera di trasformazione delle E/45 in autostrada, in quanto la riteniamo sia costosa, poi vedremo perché, nonché, per noi cittadini di Perugia e dell'Umbria, inutile novembre forse dannosa. Nel periodo in cui si andrà a fare quest'opera, le previsioni sono di sei anni, ma poi sappiamo in Italia come vanno le cose, probabilmente si arriverà a 8 – 10 anni, dove staremo in mezzo a dei cantieri, per questa costruzione. Già la manutenzione che adesso è carente sulla strada, figuriamoci come sarà durante questi 10 anni perché se non si spendono soldi adesso, non si spenderanno a maggior ragione mentre si farà questa nuova autostrada. Riguardo alla manutenzione riteniamo, i perugini e gli umbri, ciò che c'è bisogno, intanto sarebbe un potenziamento di altre infrastrutture, ad esempio quelle ferroviarie, ma a noi potrebbe benissimo bastare la superstrada come c'è adesso, purché opportunamente mantenuta. I fondi sono scarsi, possiamo magari chiedere più fondi, però abbiamo visto anche qualche mese fa, un'inchiesta, mi pare nella zona dell'Alto Tevere, dove pare che si stia appurando che la manutenzione fatta è stata fatta con materiali scadenti e non secondo le norme, per cui bisogna anche stare maggiormente attenti su come vengono investiti i pochi fondi a disposizione per la manutenzione. Sulla contrarietà non mi vorrei soffermare molti perché presumo che anche altri ne parleranno, mi vorrei soffermare di più sul discorso dei costi. Perché questa è un'opera molto costosa e ciò che è venuto fuori nei passati mesi, anni, da parte dei Comuni interessati, da parte della Regione... ci vogliono far credere che per noi ci sarebbe una sorta di esenzione, un'agevolazione tariffaria, che è una cosa che sta in piedi. Perché è un po' gettare fumo negli occhi questo. Perché magari, tramite questo vogliono spingerci ad accettare questo tipo di opera, ma è una cosa che non sta in piedi, perché quest'opera verrà fatta con il project financing, che è uno strumento dove in pratica si dice ad un privato: "Va bene, tu fai l'opera, sostieni i costi, in cambio ti diamo in concessione quest'opera, per un tot numero di anni e tu andrai a riscuotere le tariffe su questo e sarai remunerato della spesa che hai avuto". Alcune cifre già sono state fatte dal Presidente Varasano. È chiaro che, come abbiamo sentito, la Corte dei Conti ha già bocciato una prima volta un'ipotesi project financing, perché non c'era l'equilibrio economico e finanziario. Cioè lo Stato per permettere una cosa del genere, deve avere evidenza che il giochino si regga in piedi, quindi che i presunti ricavi possano compensare la spesa del privato. Perché questo? Perché se questo non accade non pensate che sia il privato a rimetterci per i maggiori costi e minor ricavi che ha avuto, ma a quel punto interverrà lo Stato. Lo Stato alla fine siamo noi, perché o ci aumentano le tasse, o ci aumentano le tariffe per l'uso dell'opera o aumentano, possono aumentare il tempo di durata della concessione che mi pare sia ipotizzata già in 49 anni, per chi realizzerà l'opera. Quando si fa un lavoro del genere, sul piano economico – finanziario che è stato ipotizzato e che adesso è all'esame della Corte dei Conti, sono state ipotizzate già tariffe molto alte, l'abbiamo sentito, quindi si parla di un viaggio Perugia – Terni, sugli 11 – 12 euro, Perugia – Città di Castello, 7 euro e 50, 8 euro, che non è assolutamente poco, pensate, cosa può accadere se si viene accordata un'esenzione ai cittadini dell'Umbria. O le tariffe schizzano alle stelle oppure dobbiamo dare una concessione non di 49 anni ma di 80 – 100 anni, perché altrimenti verrebbero a mancare questi introiti per cui il privato poi si può rivalere sullo Stato che in qualche modo deve concedere qualcosa. In più, è prevista a favore del priva-

to che realizza l'opera delle agevolazioni in termini di defiscalizzazioni, che per lo Stato sono un onere. C'è chi parla di due, tre, addirittura cinque miliardi. Per cui ci sarebbe da chiedersi perché questi fondi destinati in agevolazione al privato per la defiscalizzazione non vengano invece usati per fare la manutenzione sull'attuale superstrada, perché forse così si risolverebbero almeno per noi, tutti i problemi. Come detto quindi, questa cosa dell'esenzione è una cosa che non sta in piedi, per cui mi auguro che il Comune non voglia seguire la Regione su questa strada, perché quando c'è stato il dibattito in Regione è stato quasi approvato all'unanimità, tutto incentrato sul fatto che noi umbri avremmo potuto avere questa esenzione. Abbiamo poi un esempio fresco fresco che è su al nord, vicino Milano, la BreBeMi, la Brescia, Bergamo, Milano che è una nuova autostrada, diretta, che unisce queste tre città, che scorre parallela alla A 4. Questa è stata presentata come la prima autostrada in Italia, senza spese per lo Stato, appunto con questo strumento del project financing. Allora è stata inaugurata la scorsa estate, anche lì sono state fatte previsioni di volumi di traffico molto alte, sempre per giustificare la sostenibilità dell'opera. Le tariffe sono mediamente del 30 – 35% più alte rispetto alla A 4 e il risultato è stato che è molto meno trafficata del previsto e già in legge di stabilità, adesso a dicembre, lo Stato ha già riconosciuto al privato un contributo di 15 milioni all'anno, per i prossimi 20 anni e siamo appena all'inizio, autostrada inaugurata quest'estate, presentata come la prima autostrada senza spese per lo Stato. Poi quindi non meravigliamoci se arrivano i tagli dello Stato Centrale ai Comuni ed alle Regioni, con le leggi di stabilità, perché alla fine se i soldi escono da una parte, poi devono essere tagliati d'altri. Stupisce poi che in Regione, i principali fautori di questa trasformazione, con questo sistema, siano l'Assessore Rometti ed il Capogruppo del Pd Locchi che erano Sindaco e Vicesindaco nel 2007 e dovrebbero conoscere molto bene lo strumento del project financing perché quando furono Sindaco e Vicesindaco di Perugia nel 2007, fecero quel capolavoro di project financing, che è stata la convenzione con la SIPA, con cui abbiamo praticamente sventato i nostri parcheggi alla Sipa. (Applausi). Concludo, noi chiediamo e mi auguro che il Comune di Perugia... io adesso non so neanche che tipo di poteri ha il Comune di Perugia, come può intervenire, perché il CIPE è approvato, la Regione in qualche modo ha approvato, adesso aspettiamo la Corte dei Conti, però mi auguro che il Comune si esprima con un, non so se può fare una delibera di Giunta o qualcos'altro, comunque con netta contrarietà all'opera di trasformazione della E/45 in autostrada e che comunque in ogni caso, non ci venga a raccontare di possibile esenzione tariffarie per i cittadini umbri, perché sarebbe una presa in giro per la cittadinanza e gettare fumo negli occhi. Chiudo dicendo che poi i cittadini umbri, vorrei anche capire, se da qui a quando sarà finita l'opera, se avrà ancora un significato, perché probabilmente non saremo più cittadini umbri, ma toscani, marchigiani o non so cos'altro. Grazie.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie a Michele Guaitini. Lo ringrazio doppiamente perché è rimasto nei tempi prestabiliti. Do ora la parola a De Paulis Amato John, di alternativa riformista.

DEPAOLIS AMATO JOHN (ASSOCIAZIONE ALTERNATIVA RIFORMISTA)

Grazie, buonasera a tutti. Molto brevemente, noi quando abbiamo presentato il nostro programma per le Regionali, il 23 ottobre, avevamo già in quella sede, della Conferenza stampa indicato il nostro "no" secco alla E/45 in Autostrada. Le motivazioni sono tantissime, ma forse quello più importante da sottolineare è l'aspetto che l'autostrada non ci serve. Serve per chi dal Lazio vuole arrivare nel Veneto, è un'opera costosissima, è un'opera dannosa dal punto di vista ambientale, avremo un cantiere per almeno 10 anni. Tutta una serie di aspetti che sono soltanto negativi per la collettività. Pensato, venendo, una settimana fa il Ministro della Giustizia Orlando, ha lanciato l'allarme che la corruzione ormai è ad un livello insostenibile in Italia. Guardate adesso quest'opera, che da prezzo iniziale X, diventerà tre o quattro X, nei 10 anni. Qualcuno poi dovrà andare a pagare quest'opera. Non è che si scarica sulla Regione, sulla Nazione, pensando che a noi non ci tocca nulla. Siamo sempre noi che paghiamo, un'opera che non ci serve. Per questo, io chiudo, perché non è che dobbiamo ripetere le cose già dette. Noi riteniamo questa un'opera inutile. Andremo a tassare i cittadini già tassati, andiamo ad aggravare il costo del lavoro delle nostre imprese che giornalmente adoperano questa arteria importante. Grazie per la vostra attenzione. (Applausi).

PRESIDENTE VARASANO

Grazie a Amato John De Paulis. La parola a Zara Maurizio, di Lega Ambiente Umbra.

ZARA MAURIZIO (LEGA AMBIENTE UMBRIA)

Salve. Grazie, buonasera. Io parlo di Lega Ambiente Umbra. Faccio prima un'osservazione che mi viene in mente sentendo questi primi interventi. Io sfido, se oggi ci sarà qualcuno che parlerà in maniera favorevole a questo progetto, probabilmente... non lo so, sono il terzo, quindi forse mi posso permettere questa scommessa, ma probabilmente non ci sarà nessuno che parlerà in maniera favorevole. Tempo fa pensavamo di realizzare un dibattito scientifico tra esperti, che si confrontassero anche su questo tema, pur mantenendo la nostra

posizione di assoluta contrarietà da più o meno dieci anni, a quest'opera. Pensavamo chi potesse essere un esperto, un tecnico dal mondo universitario che è esperto di ... (parola non chiara)... trasporti, di economia, di paesaggio, che potesse difendere questo progetto e non c'è venuto in mente nessuno. Quindi non so se c'è qualcuno che oggi possa difendere questo progetto con argomentazioni che non siano quelle più prettamente politiche del "Serve perché serve, perché dobbiamo muovere l'economia, perché comunque si attiveranno cantieri e questo porterà un beneficio dal punto di vista economico". La cosa poi che mi preme raccontare è che quando partecipai, ormai 10 anni fa, al gruppo di tecnici chiamati a fare le osservazioni al primo progetto della trasformazione, della Orte Mestre, che raccoglieva già allora l'associazione ambientaliste ed alcuni partiti a osservare quelli che erano i difetti del progetto. Il progetto allora era anche peggiore di quello per altro, semmai potesse essere possibile, di quello attualmente in discussione. Però già allora, mi resi conto che questo progetto era del tutto improponibile ed anche dal punto di vista tecnico, scientifico, erano tante e tali le osservazioni che si potevano fare a questo progetto che io allora, appena laureato in ingegnere per l'ambiente ed il territorio, mi sorprendevo come un progetto di carattere nazionale potesse avere queste caratteristiche così incredibilmente assurde dal punto di vista dell'efficacia della convenienza e dell'utilità dell'opera. Per non parlare poi dell'impatto che quest'opera determina dal punto di vista paesaggistico, nazionale, ma fondamentalmente l'impatto principale ce l'ha anche perché distrae risorse da quelle che dovrebbero essere invece le vere urgenze di questo Paese. Noi abbiamo un problema di dissesto idrogeologico, di riassetto del territorio, clamoroso e dedichiamo a questo tipo di argomento risorse irrisorie. Quando solo gli sconti fiscali dovuti a quest'opera, potrebbero essere in grado di muovere, ad iniziare a fare i lavori che sono necessari fare per il dissesto idrogeologico. Poi abbiamo il problema legato al tema dei rifiuti, cioè ci mancano le impiantistiche per attivare il recupero, il riciclo dei materiali e dei prodotti, per fare il compost di qualità, dovremmo investire su questo tipo di impianti, su questo tipo di opere che sono comunque opere che mettono in modo un'economia, che attivano quindi un processo economico. Invece stiamo ancora qui a discutere se fare o non fare un'opera che farà, semmai fare i soldi ai soliti soggetti che con questo tipo di attività chiaramente possono lucrare. Nulla di male nel fare attività economica, ma se dobbiamo fare un'opera completamente inutile, è chiaro che a livello finanziario, loro ci guadagnano, a livello economico collettivo, la collettività ci perde. Quindi riaffermiamo ancora una volta, semmai ce ne fosse bisogno la nostra più netta contrarietà, come fanno, per altro, più o meno tutta la comunità delle associazioni ambientaliste, che si occupano di paesaggio eccetera, come fanno tantissimi cittadini in Umbria e non solo ed auspico che il Consiglio Comunale, come hanno fatto alcuni Consigli Comunali in Umbria, prenda posizione da questo punto di vista, con la netta contrarietà. Poi un'ultima osservazione, che qualche anno fa, nei Consigli Comunali, alcuni Consiglieri Comunali discutevano di questo progetto in maniera becera secondo me, cioè discutevano su quante uscite dovrebbe avere la nuova autostrada nel loro paese, perché chiaramente due uscite fanno un paese importante, un'uscita fa un paese meno importante, una città meno importante. Io spero che questa giornata sia un segnale da questo punto di vista, che oggi il dibattito sia un po' più sui contenuti dell'argomento ed un po' più serio, quindi si affronti in maniera organica questo problema, che io ritengo un problema, non una proposta, un problema, il problema del progetto della E/45, Autostrada. Grazie a tutti.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie, a Maurizio Zara. Ora ho iscritto a parlare l'ingegner Luigi Fressoia. Prego. Architetto, scusi.

FRESSOIA LUIGI

Buonasera a tutti. Dunque, emerge che restaurare la E/45 così com'è, dovrebbe costare circa un miliardo di euro. Invece la trasformazione in autostrada, secondo l'ultimo progetto come ha richiamato il Presidente del Consiglio, aggirerà il costo intorno ai dieci miliardi. Di fronte a queste due cifre, un miliardo e dieci miliardi, si consuma un paradosso. Il paradosso è che le istituzioni umbre, questo Consiglio è prevalentemente contro, ma le istituzioni umbre si sono sempre espresse a favore, pur con alcuni distinguì. Questo è paradosso. Perché c'è questo paradosso? Cioè perché viene scelta l'ipotesi più costosa? A causa di un paradosso. Qual è questo paradosso? È che un miliardo... Questi sono ragionamenti che fanno, non molto all'aperto, ma vengo sempre fuori quando si ragiona più approfonditamente. Perché si sceglie 10 miliardi invece di uno? Perché un miliardo si dice, lo Stato non ce l'ha. Invece dieci miliardi, fra l'investitore privato ed il pedaggio verrebbero fuori. Questa è la premessa. Questo è il motore di questa operazione, ma è paradossale. È paradossale perché dietro c'è una truffa. Non è che il privato, il general contractor, metterebbe, anticiperebbe dieci miliardi di euro, ragazzi apriamo la testa e gli occhi. Questo dovrebbe mettere dieci miliardi, lungo dieci anni, non lo so, dicono cinque anni, dieci anni, gli anni di costruzione e poi rifarsi un pedaggio alla volta, cinque euro, sette euro, cinque euro, dieci euro. Ma non è così. La verità è un'altra. La verità è che quello che fa gola e che è il vero motore di tutto è il pedaggio. Perché? Perché quello che non si dice, la truffa nascosta è che una volta perfezionati... Queste sono ipotesi che io deduco leggendo le carte, poi mettiamole sul dubitativo. Perché può darsi che io mi sbaglio, arriva qualcuno, mi smentisce. Ma la verità è che una volta perfezionati i contratti, gli

appalti, i rapporti para sociali. Il pedaggio verrebbe messo subito sulla E/45 così com'è. Questo è il motore che finanzia l'opera, non un privato. Chiunque esso sia che anticipa dieci miliardi. Il paragone con la BreBeMi è calzante e non calzante. Perché fare un project financing per un'autostrada, teoricamente ci sta, ci sta perché la BreBeMi è corta, è 57 chilometri, Brescia, Bergamo, Milano, quindi un privato, che fa una zona ricca, forte di traffico, di economia, ci poteva anche stare. Ma ben altra cosa è una superstrada come la nostra, lunga 200... quant'è neanche mi ricordo, ma sono 300 chilometri, più di 300 chilometri, da Cesena a Orte. Non sta in piedi, non sta in piedi perché già la stessa costruzione dura un sacco. Invece 57 chilometri si fanno anche velocemente, poi è una pede montana quella lì, anche pianeggiante, si fa, ma poi abbiamo scoperto, dalle notizie che ci hanno riferito stasera e che già sapevamo, che in realtà c'era la truffa anche lì, non era un vero project financing, perché il vero project financing è quando il privato rischia, ha rischio di impresa. Se invece ha la ruota di scorta, come sta avvenendo sulla BreBeMi, che non ha incassa abbastanza, allora lo Stato gli dà i quattrini, voi capite bene che qui c'è una corruzione del linguaggio, non c'è più né il privato, né l'investimento. Ma che investimento. Investimento è una un parola seria, in economia e nella lingua italiana, significa una spesa ripagata nel tempo. Questi non sono investimenti, sono spese a fondo perduto. Io tornerei quindi al primo concetto. Restaurare la superstrada così com'è, fare un ottimo manto stradale, restaurare i piloni in difficoltà, fare il sottofondo, tutte queste cose, un miliardo, lo Stato non ce l'ha. Ma come fa a non averlo un miliardo? Qui la coscienza civile dei cittadini, delle Regioni, ma degli italiani, deve ribellarsi, uno stato che tassa, al 70% il PIL vero degli italiani perché di tutto il lavoro degli italiani il 70% è bypassato dallo Stato, ai vari livelli. Non hai un miliardo per restaurare una superstrada importante che unisce la Romagna, la Toscana, l'Umbria, le Marche ed il Lazio? È quel presupposto iniziale che deve essere rovesciato. Noi rifiutiamo il discorso, dobbiamo rifiutare il discorso che siccome un miliardo non c'è dobbiamo andare a pagarne 10, che poi li pagheremmo noi e non chi genera il contratto per il meccanismo che ho detto prima. Che gli umbri non pagano è una provocazione, perché se voi andate nel Piano Regionale dei Trasporti, la bozza di Piano Regionale dei Trasporti c'è scritto, nelle analisi, che l'80% del flusso sulla E/45 nel tratto umbro è fatto da umbri. Allora gli umbri non pagano in Umbria? I romagnoli perché dovrebbero pagare in Romagna, i toscani perché dovrebbero pagare in Toscana ed i laziali perché dovrebbero pagare nel Lazio? Chi la paga quest'opera? Quello che a loro interessa, quello che interessa queste che io chiamo senza tema, se qualcuno mi smentisce lo faccia, ma me lo deve dimostrare, queste mafie affaristico istituzionali, quello che a loro interessa è il denaro fresco, quotidiano del pedaggio, questo è il segreto, perché è una fonte quotidiana fresca di denaro, sulla E/45 così com'è. La E/45 così com'è perfezionati gli atti la mettono a pagamento, metteranno i caselli elettronici, finché dureranno. Un minuto? Allora ho finito. Sennò facevo il paragone con la costruzione del... nel 1912 fu inaugurata la Ferrovia Centrale Umbra, ma ci misero degli anni per costruirla. Io sono di Ponte Pattoli, mia nonna, classe 1896 mi raccontava, raccontò più volte che nel 1909, aveva 13 anni era in costruzione la Ferrovia, la Stazione di Ponte Pattoli, invece di farla lì dove la fecero e dove adesso è, la facevano un chilometro più avanti, fuori paese, per servire un signorotto lì locale. Questi una mattina, con la bandiera italiana, tre colore, la teneva mia nonna, con la banda musicale, perché in questi paesetti c'è la banda da tempo immemore, andarono su e tutti incazzati sbaraccarono tutto quanto, ci fu il processo, ci furono cose lunghe. Io credo che questo spirito sano degli umbri potrebbe molto facilmente tornare fuori. Grazie.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie, architetto Fressoia. Ora è iscritto a parlare Luca Trepiedi, del forum Nuova Mobilità Umbria. Comunque il tratto complessivo da Orte a Mestre è 396 chilometri. Prego.

TREPIEDI LUCA (FORO NUOVA MOBILITA' UMBRA)

Buonasera a tutti, buonasera Presidente. Due parole per spiegare che cos'è il Forum Nuova Mobilità Umbria. Siamo una rete di soggetti che tenta di fare discussione e progetti, proposte su un tema che riteniamo così fondamentale per la vita di questa Regione. Ci incontriamo, facciamo discussioni, proposte, riteniamo che il modo con cui, per la verità, non da oggi, questo settore sia gestito nel nostro territorio, non sia proprio quello più appropriato. Tra i partecipanti, cito solo alcuni: Lega Ambiente, l'Associazione Consumatori e utenti, Salviamo il paesaggio Perugia e Umbria, altri che mano a mano si uniscono nelle nostre iniziative. Il progetto in questione, di cui parliamo, è discutibile da tanti punti di vista, alcuni sono già stati indicati, io cercherò di non ripetere, perché siamo in tanti, rischiamo di ripeterci. Cercherò di mettere in evidenza alcuni spunti, il primo riguarda il costo di opportunità altissimo di quest'opera. Il costo di opportunità, cioè investire e fare interventi solo sulla rete stradale, data la condizione dei collegamenti ferroviari, nazionali e regionali, difficoltà di mettere insieme quattro investimenti, sulla rete e del materiale rotabile, cioè sui treni. L'agonia del trasporto pubblico locale, la lista delle opere incompiute questa Regione. Le opere di trasporto urbano che prevedevano degli altri sviluppi e che sono rimasti... parlo del minimetrò, è rimasto a mezz'aria. Ma le opere di interventi stradali, anche consistenti in atto. Tutte le trasversali della Regione sono impegnate. La due mari, il tratto nord; le Quadrilatero. Conosciamo le difficoltà di portare avanti i cantieri. La Tre Valli con uno scatto anche di genio da

un punto di vista dei nomi, la Due Valli, la Quadrilatero, la Tre Mari. Ritengo, riteniamo che in questo contesto, con queste difficoltà, imbarcarsi in una nuova avventura con i cantieri aperti, con le difficoltà di portare a compimento le opere che ho citato adesso, sia una cosa molto grave. Non sia rispettosa delle comunità che stanno sopportando costi enormi e pagando i costi di queste opere. Questa è la prima questione che vada sottolineata. C'è una battuta in rete, che girava nelle scorse settimane che dice più o meno questo, mi sembra calzante pure questa, aggiunge un altro spunto: "Pensare di risolvere i problemi di traffico, dei trasporti, aggiungo strade a strade è come volere risolvere il problema dell'obesità, comprando ogni settimana un paio di pantaloni più grandi o allargando di uno o due passanti la cintura" non si riesce. Questo per dire, vengo al secondo punto, che non si tratta di un'opera innovativa, non c'è del moderno il quella del buttare un altro po' di asfalto sul territorio. Non siamo il solito schema. Io me li immagino i commentatori, da una parte ci sono i paladini del progresso, del fare a tutti i costi ed all'altro ci sono i retrogradi che vorrebbero che non si sposti un sasso. Non è così. Non siamo in questo schema. Noi dobbiamo provare a collegarci, per capire, all'esperienza di punta europee e guardare come stanno cercando di risolvere, con qualità, con innovazione, competenza. Quella dei trasporti che certamente è un'opportunità, però anche un problema nella sua gestione corrente. Quando si fanno progetti innovativi ed intelligenti, si fanno progetti cercando di, realizzando opere che soddisfino interessi economici e convenienze economiche, ma cercando di guardare anche al bene comune, all'utilità dell'opera che si realizza. Cerco di sforzarmi di capire quale possa essere l'utilità dell'opera. Presidente ci ricordava un po' la genesi della E/45, sicuramente è un collegamento interregionale, fondamentale, nessuno nega l'importanza di arrivare nelle Regioni del nord, del nord est, per il nostro sistema produttivo, per i nostri cittadini, ma è un'opera che nel tempo ha assunto una funzione diversa, sostanzialmente dedicata alla viabilità locale. Non c'è, vi assicuro, nessuna convenienza. Qualcuno lo ha già accennato. Per i tutti spostamenti intercomunali e tra zone della nostra Regione, che quotidianamente utilizzano quella arteria. Utilizzano le 43 uscite di quell'arteria, perché sono stati fatti progetti importanti per cercare di integrare nel tempo, sempre di più, quell'arteria che aveva una vocazione interregionale, nazionale, per integrarla sempre di più al territorio. Se andiamo su internet e contiamo le uscite, sono più di 40, sono 43. Questa logica non c'entra niente con la razionalità della trasformazione in un'autostrada. Non è sicuramente il bene dei pendolari che accedono tutti i giorni all'area urbana di Perugia, dai Comuni limitrofi o che usano la stessa arteria per andare a Terni o per andare a Città di Castello. Non lo è per gli addetti alla consegna merci. Qualcuno citava il dato del Piano Regionale di Trasporto, il 68%, il 70% di tonnellate di merci prodotto dal nostro sistema d'impresa, resta all'interno dei confini regionali. Se guardiamo le statistiche sui passeggeri, sugli individui, noi ci accorgiamo che tutta la gran parte della mobilità dei nostri residenti in Umbria si svolge in un raggio di 20 chilometri. Il 60% sta dentro i 10 chilometri ed usa l'arteria, la E/45. Non è conveniente, non è un bene comune fare questa trasformazione, per tutti quelli che si occupano di logistica, di consegna merci, che la utilizzano quotidianamente per l'accesso ai mercati locali. Non lo è per la forza lavoro che tutti i giorni si trova a frequentare la E/45 per andare nelle zone industriali ed artigianali, poste lungo il tracciato della E/45 medesima. Allora se questa è la situazione dell'arteria oggi, possiamo immaginare che cosa succederà dopo che ci sarà la trasformazione in una strada a pedaggio. Cosa succederà alla viabilità secondaria in base ai mezzi che usciranno dalla E/45 per non pagare il pedaggio. Cosa succederà alle frazioni ed ai centri abitati lungo il percorso della viabilità secondaria. (Applausi). Cosa succederà ad alternative come la storica Flaminia o la Centrale Umbra, Foligno – Perugia, che sarà utilizzata dai mezzi pesanti che non passeranno più per la E/45 per andare ad esempio a Cesena, ma utilizzeranno quell'altra via. Almeno per un po'. Allora non si tratta di innovazione contro la resistenza, esistono dei sistemi alternativi. Basta guardare in Europa e trovarne. Se il problema è e le criticità sono poste dal traffico pesante, dal traffico di attraversamento di lunga percorrenza, noi possiamo congegnare dei sistemi per mettere un tipo di tariffazione selettiva, che miri su quel tipo di utenza e permetta di ricavare le risorse per fare gli investimenti, in un piano decente di sicurezza e di ... (parola non chiara)... dell'arteria, senza snaturarne però la funzione fondamentale di arteria a vantaggio ed a servizio della viabilità locale. Possiamo fare di più. Possiamo decidere che in determinati giorni si applica un pedaggio, che in determinate ore della giornata, a determinate categorie di veicoli si attua il pedaggio, non a tutti. In più si fa una cosa fondamentale, si mantiene in mano pubblica un patrimonio che è stato acquisito da tutti, la cui disponibilità deve rimanere nelle mani dei cittadini dell'Umbria, della Toscana e dell'Emilia Romagna. Grazie. (Applausi).

PRESIDENTE VARASANO

Grazie, a Luca Trepiedi. Ora è iscritto a parlare Mary Mancinelli, dell'Ente Morale Vittime della Strada. Prego, a lei la parola.

MANCINELLI MARY (FLG ENTE MORALE VITTIME DELLA STRADA)

Grazie a tutti, di permettermi di intervenire in questa tematica importante. Una tematica che noi abbiamo portato avanti ben tre anni fa. Abbiamo consegnato uno studio di fattibilità della manutenzione, che sarebbe costato appunto, lo studio è stato fatto 4 anni fa, 200 milioni. Attraverso la semplice manutenzione stradale che

comunque era già sottoscritta da ANCI e UPI. Facemmo un lavoro nei tre anni precedenti a questo studio, con le associazioni industriali e con i settori che si occupano della manutenzione stradale. Quindi anche, ribadisco, con l'Associazione Industriale che ha sottoscritto questo Piano. Si chiamano Piani Triennali di Manutenzione, che dovrebbero essere attivati in tutte le strade. Noi consegniamo questo studio, mi permetto di evidenziare alcuni titoli, questo consegnato alla nostra Presidente Catuscia Marini: "La sicurezza stradale ha bisogno di visione politica". Perché? Perché il giorno 11 maggio 2011, a Roma, lo facemmo noi, lo organizzammo noi per l'Italia, ma insieme ed in contemporanea insieme ad altri cento paesi nel mondo, è stato lanciato il Piano d'azione per la sicurezza stradale 2011 – 2020, cabina di regia passata all'O.N.U., OMS, sotto sollecitazione della banca mondiale perché la tematica costa tre punti PIL. Cosa vuol dire questo? Che quindi oltre ad un costo sociale c'è un costo economico. Una visione politica che non abbraccia questa visione e questi programmi, oggi è penalizzata anche dall'Europa. Una Europa che naturalmente ha sottoscritto il programma e ha deciso che le strade, soprattutto le transeuropee come è la nostra E/45, che non vengano adeguati agli standard europei, ma anche tutte le gallerie, come appunto i dati sulla mortalità e l'incidentalità stradale che coinvolgono pedoni, coinvolgono due ruote, non saranno più dati i fondi, ma non solo i fondi per interventi stradali, anche i fondi di coesione sociale. Questo noi lo scrivemmo alla Commissione regionale, facendo una relazione anche consigliere Dottorini, che ha poi, come altri soggetti, questo studio che vorrei andare a rileggervi, perdonatevi, ma sono parecchie le nozioni a cui si fa riferimento. Un'altra premessa è quella che il nostro Stato non ha raggiunto l'obiettivo di dimezzare i morti e gli incidenti stradali. È arrivata nel vecchio decennio, quindi nel vecchio programma, che si è chiuso nel 2010, al 42%. Rispetto all'obiettivo che era del 50%. In questi dati la Regione Umbria ha un forte ritardo, perché già alla chiusura del decennio, rispetto alla media nazionale, aveva raggiunto a malapena il 32%.

Quindi da qui si evince una cattiva manutenzione che parte anche da una scelta politica ed economica. Non vi sto a leggere quanto costa, in termini economici all'Umbria, ma vorrei farvi vedere quelli che sono loghi e pilastri. Cinque pilastri richiamano quella che è l'adozione di questo programma. Il primo è formazione della governance, perché mentre le televisioni si adoperano a parlare e fanno bene, di quello che è la responsabilità dell'utente, che comunque ci stiamo adoperando ad intervenire perché cambi una certa cultura sulla sicurezza, non si dice che viene richiesto a questo punto di spostare l'attenzione sulla governance. Governance politica, governance di quelle che sono le lobby. È anche per questo che c'è un ritardo sulla legge "omicidio stradale". Perché proprio noi, ma non solo noi, anche l'organismo O.N.U. che ha la cabina di regia e ha degli indicatori precisi su cui valuterà stati ed enti su precisi dati. Costi, incidentalità, standard di sicurezza, valuterà gli stati, step by step. Si è aperto al 2011, siamo già al 2015, noi abbiamo relazionato questo studio nel 2012, alla Regione, ma non solo alla Regione e siamo oggi a discuterne. Cosa era questo studio? Partiva appunto dal fatto di mettere insieme quelle che sono le manutenzioni programmate triennali. Quindi dando lavoro alle PMI locale, all'economia locale, non penalizzando il cittadino locale e non solo, con una spesa preventivata all'epoca di 200 milioni, venivano garantiti gli standard europei. Il tutto avevamo fatto dal nostro studio una previsione che sarebbe stata ammortizzata in cinque anni, evitando quelli che erano i costi degli incidenti. Quindi, cos'altro dire? Che poi si parla anche della messa in sicurezza delle strade. L'altro pilastro. Ma non rispondere a questi requisiti, cosa che non viene detta dalla Regione, non permette neanche di chiedere fondi a livello europeo dalla Regione. Forse anche questo, uno dei motivi per cui si è scelto di sviluppare questa trasformazione in autostrada. Cosa che non viene chiesta dall'Europa, ve lo assicuro. Nessuno lo richiede. Viene strumentalizzato un problema per l'ennesima volta, che ha costi di vite umane. Non so se avete letto dagli articoli del giornale, la scorsa settimana è morta una signora, perdonatemi se parlo di queste cose, ma è da lì che si misura la qualità dell'infrastruttura, del sistema di trasporto. Morta perché andava a prendere, sì, la figlia che non ha messo le cinture, ma c'è una corresponsabilità a cui... per questo la legge sull'omicidio stradale non va avanti, che viene richiesta la stessa misura su responsabili degli enti e delle manutenzioni, delle infrastrutture, mancava un pezzo di guardrail in una simile strada. Programma a grandi linee, perdonatemi ogni tanto mi rifaccio, ma si dice che bisogna dividerlo, condividere la conoscenza per avere una cultura europea.

PRESIDENTE VARASANO

Signora, si avvii alla conclusione.

MANCINELLI MARY (FLG ENTE MORALE VITTIME DELLA STRADA)

Sì. Questa signora è morta perché mancava un pezzo di guardrail, un'infrastruttura, non solo che vogliono trasformare in autostrada, ma che al momento, noi perseguiremo con esposti, chiederemo accesso agli atti, come sono stati spesi i fondi anche dei proventi contravvenzionali, perché il 50% è previsto per legge, venga rinvestito nella manutenzione e la messa in sicurezza, come nella formazione di Polizia, Vigili ed adeguamento delle loro strumenti. Quindi noi diciamo "No" alla E/45, non solo, ci costituiamo anche Parte Civile. Grazie.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie, Mary Mancinelli. La parola a Marcello Teti, del Comitato "No E/45 Autostrada". A lei la parola.

TETI MARCELLO (COMITATO NO 45 AUTOSTRADA)

Sì, grazie. In realtà il nostro è un coordinamento regionale a cui aderiscono decine di associazioni umbre, molte delle quali hanno già parlato prima di me. Noi come coordinamento chiediamo una cosa semplice e chiara al Consiglio Comunale di Perugia, di non votare questo autentico obbrobrio, di non votare questo progetto, assolutamente folle. Per altro, diciamo che avete un esempio da seguire. In questi mesi, dal momento in cui il coordinamento ha lanciato una petizione popolare, per sondare l'opinione della gente, perché ci sembrava la cosa più ovvia su un'opera così monumentale che nel bene e nel male avrà influenza per i primi 100 anni in Umbria, quanto meno, si dovesse sentire anche in maniera consultiva che ne pensa il popolo umbro. Non si fanno di queste scelte, avendo la presunzione di rappresentare. Siamo decine e decine di migliaia di persone quando poi magari non si rappresenta nessuno. O se si vuole si rappresentano semplicemente gli interessi di cricca affaristiche, non uso altri termini, sennò finisco pure che mi becco una denuncia, di cricche affaristiche che non vedono l'ora di mettere le mani su un malloppo di oltre dieci mila miliardi. Perché è questa la questione. Vedete noi all'opposizione di quest'opera, la prendiamo sempre in maniera seria la storia, allora siamo lì a pensare "Ma qual è l'utilità, perché così". Molti che mi hanno preceduto l'hanno spiegato che qua non c'è nessuna logica in quest'opera. In realtà, in effetti non c'è nessuna logica. Qui noi abbiamo a che fare con una cricca che ha deciso di mettere le mani su una torta. Questa torta anche se non è, come dire, confezionata subito con i soldi statali come è stato ad esempio il Mose o altre opere in Italia, si basa sui soldi pubblici, perché qua nessuno lo ha detto, ma intanto i soldi pubblici saranno dati, perché alla cricca che assicurerà, tanto per non fare nomi, Vito Bonsignore, il progetto, avrà già una defiscalizzazione degli oneri sociali di circa un miliardo e 800 mila milioni. Soldi, voglio dire, che non entreranno nello Stato, ma sono soldi pubblici. Esiste poi il pagamento, perché qua quando si dice: "Lo Stato non ha soldi e qua si identifica", intanto il pagamento, capiamoci, non è che lo fa lo Stato, del Pedaggio. Questo plurale maiestatis, perché in questo Stato io ci devo anche considerare Vito Bonsignore, ci devo considerare i cavisti, i cementieri, ci siamo, le tre C Umbre. Non solo in Umbria ma anche in Emilia Romagna, ci devo considerare Renzi, ci devo considerare potere politico che ha detto già "sì" a quest'opera. No! No! Noi diciamo che sono contrari a quest'opera i cittadini, i lavoratori, il popolo umbro, come il popolo emiliano ed il popolo veneto, perché sono loro che pagheranno, siamo noi che paghiamo questi pedaggi, non li pagherà certo Vito Bonsignore. Allora vi faccio un po' i conti in tasta. L'altra volta nel Consiglio Comunale aperto di Città di Castello, un Consigliere Regionale dal nome lunghissimo faceva i calcoli, perché ancora sosteneva, con una faccia voglio dire... che non si pagasse. Quando poi è stato evidente che questi pagamenti già c'erano, dice: "Va bene, ma insomma, l'avete capito che quest'opera, in se costa, venire a Città di Castello – perché eravamo lì – 7 euro e 60, alla fin fine è l'unica maniera per avere questa strada". In realtà questo è un ricatto bello e buono, tra l'altro anche falso. Perché semplicemente con i soldi della defiscalizzazione, degli oneri sociali non dico che si fa tutta la E/45, si mette in sicurezza, ma ci siamo quasi. Sapete cosa ha risposto un pendolare, vale a dire gente come noi, gente che lavora, che la mattina va a Città di Castello, poi va a Perugia e viceversa, o che viene da Terni. "Scusa, senti – dice – io guadagno 800 euro al mese, se voi vi mettete un pedaggio di 15 euro al giorno, sono 450 euro al mese, per me, non per te, per me, è la differenza tra arrangiarmi e morire di fame. Perché io con 800 euro mi arrangio, se mi togli 450 euro di pedaggio io muoio di fame". Capite allora qual è la differenza? Non lo Stato generico, ma qua parliamo di cittadini, parliamo di lavoratori, è questa la storia. Non è affatto vero, non è affatto vero che lo Stato non interverrà, se andate a leggere bene, noi purtroppo quando conteniamo vogliamo essere seri, ce l'andiamo a studiare e ci passiamo le notti insonne, come diceva pure una famosa canzone, a studiare e ristudiare le cose. Se vedete bene tra le righe del progetto di financing, project a me gli inglesismi mi fanno girare, perché quando usano gli inglesismi già ti vogliono fregare, tranquilli. Non ti fanno capire. Ora sapete cosa c'è tra le righe? Che se la società appaltatrice, quella società, cioè Vito Bonsignore per non fare nomi, nei 49 anni di gestione non avrà gli introiti previsti al momento in cui si vara l'Autostrada, interverrà lo Stato a rimpinguare le casse di Vito Bonsignore. Ovvero detto in altri termini, se Vito Bonsignore pensa di avere 300 mila veicoli al giorno e di incamerare tot somma, se passano queste 300 auto, Vito Bonsignore sta zitto, se le 300 auto non passano interverrà lo Stato. C'è qualcosa qua a Perugia che mi sa che è la stessa cosa. Un bruco mela, insomma. Praticamente la stessa cosa. Tutto è quest'opera meno che esente da intervento pubblico, c'è e come l'intervento pubblico in quest'opera. Molti altri, dicono: "Ci assicurerà lo sviluppo". Dicono che il nostro sviluppo sarebbe dato dal corridoio che porterebbe tranquillamente da Lisbona a Kiev. Io non so quanti di voi in quest'aula vanno ogni settimana a Kiev, ma comunque, lo sviluppo è una parola grossa. Ma scusate in Umbria oggi c'è una stagnazione che ormai dura da tre anni e mezzo, insomma da cinque anni probabilmente, gli ultimi tre anni sicuramente è una vera e propria stagnazione, qua non si parla di Deflazione o si cresce poco, non si cresce niente. Ogni anno i segni sono tutti negativi. Su tutti i cosiddetti indici di macro e di micro economia. Insomma qualcuno ci dovrà anche spiegare, quando è venuto e ci ha detto che lo sviluppo umbro do-

veva essere quello delle tre C, che avrebbero assicurato benessere, lavoro, occupazione e sviluppo. Lo vogliamo dire una volta per tutte dove ci ha portato questo sviluppo? Ci ha portato al fatto che oggi siamo in un'economia stagnante. Allora come? Qua non si ha neanche, come dire, la maturità, il buon senso di ammettere anche che abbiamo fallito su questa via. No, non si ammette questo. Addirittura ci ripropongono con l'alta velocità, ci ripropongono con le grandi opere colossali, quello stesso sviluppo che già è stato bocciato dalla storia. Allora qua sono matti tutti, lo sviluppo umbro non è questo. Ci sarebbe da parlare tantissimo, ma sicuramente non è quello, perché come se noi volessimo... parliamo di sviluppo paesaggistico, artistico, gastronomico, tutte queste cose, come fate a farle conciliare con un nastro, un mostro, l'asfalto che a rilevata velocità passa per questa Regione? Quando in realtà dovrebbe essere tutto un sistema di strade locali che invogliano il turista a fermarsi, ad avere tranquillità, a vedere le bellezze della nostra Regione. Ecco allora, la domanda. A chi giova tutto questo? C'è una logica in tutto questo? No, non c'è nessuna logica, se non la logica di fare soldi a buon mercato, infischandosene del popolo, infischandosene dei cittadini.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie, Marcello Teti. È iscritto a parlare Fabio Barcaioli di SEL Umbria.

BARCAIOLI FABIO (ASSENTE)

PRESIDENTE VARASANO

Emanuela Arcaleni. La parola a Emanuela Arcaleni, dell'Associazione "Per un'Umbria Migliore". Prego, a lei la parola.

ARCALENI EMANUELA (ASSOCIAZIONE PER UN'UMBRIA MIGLIORE)

Ringrazio intanto questo Consiglio che ha invitato e ha permesso questo dibattito ed a dato spazio alle Associazioni del territorio, le Associazioni Umbre, di una delle quali, appunto, "Per un'Umbria migliore" io sono portavoce. È il terzo Consiglio Comunale aperto che affrontiamo, in Regione su questo tema. Il primo è stato a Città di Castello. In ogni caso ed ogni volta siamo stati presenti per affermare la nostra netta contrarietà a questo progetto. Abbiamo contribuito ad organizzare e fondare il coordinamento di cui parlava poco fa, prima di me, Marcello, abbiamo aderito al coordinamento nazionale Stop Orte – Mestre, quindi siamo in collegamento con gli altri coordinamento delle altre regioni interessate da questo, assurdo, mega faraonico progetto di Vito Bonsignore, che come ci ha ben ricordato precedentemente il Segretario del Consiglio viene da lontano, viene dal 2006. Io non vorrei ripetermi rispetto a tutte i numeri, i dati che sono già stati presentati precedentemente. Se li ricordate, appunto, possiamo capire che questo progetto è assolutamente figlio di una logica data. Di una vecchia logica, di una logica che viene dall'idea che appunto il nostro sviluppo, lo sviluppo dell'Italia possa essere dato da grandi operi, da opere faraoniche, da mega progetti, che permettevamo la mobilitazione di merci che in questo momento probabilmente non ci sono più. Quindi figlio di una logica assolutamente che appunto, come ci ha ricordato anche Marcello, perdente, che comunque ha mostrato le corde e che ha mostrato le corde appunto di una crisi. Sono stati ricordati gli 11 miliardi di costo, che ne fanno il secondo progetto dopo il ponte sullo stretto. Noi non vorremmo che come il ponte sullo stretto inesistente, inesistente nella realtà, ma esistente sulla carta, ci ha già estorto notevoli milioni, nel momento in cui lo stato di avanzamento dei lavori è stato appunto approvato. Non vorremmo fare la stessa fine con questo, nel senso di vedere un progressivo avanzamento del progetto, continue approvazioni, fino a cominciare a gestire un progetto che pur senza essere partito già comincia a succhiare risorse. È già stato ricordato, questo progetto dal CIPE è stato approvato, è stato successivamente bloccato dalla Corte dei Conti e c'è stato ricordato, ma vorrei precisare una questione. È stato bloccato nello specifico perché la norma che prevedeva il contributo, la defiscalizzazione di un miliardo e otto per i progettisti, per chi ha presentato il progetto, era considerato in quel momento illegittimo, perché non rispettoso della fiscalità e dell'economicità. Quindi non rispettoso, non salvaguardava i conti pubblici, perché c'era una norma precedentemente, non perché la Corte dei Conti si è inventata qualcosa. Che è successo però? Perché ancora ne stiamo parlando allora, se questo progetto è stato bloccato dalla Corte dei Conti? Perché è stato risbloccato, dal Governo attuale, nell'agosto scorso, con lo Sblocca Italia. Come è stato possibile tutto questo? Perché è una norma precedentemente di salvaguardia aveva bloccato il progetto e poi non lo è stato più? Semplicemente con un comma. Una riga, l'articolo 4 che ha, nello Sblocca Italia, considerato legittimo ciò che prima era considerato illegittimo. Ha semplicemente abrogato la norma precedente. Ecco, con un colpo di penna si sono aperte le porte all'avanzamento di questo progetto. Poco fa è stato ampiamente detto che questo progetto non serve agli umbri. Ribadisco, questo progetto non serve agli umbri neanche secondo noi. Non serve agli umbri perché il forum mobilità ci ha ricordato che le merci, per il 60%, diciamo viaggiano all'interno della Regione, perché la nostra mobilità è appunto anche non di merce dei cittadini, è limitrofa. Perché è un'arteria nata per un traffico leggero. Cosa prevede invece questo progetto? Prevede di potere attirare all'interno come traffico, come volume di traffico, un traffico di

circa un milione di veicoli in un anno. Cosa significherà per la nostra Regione questo? Assolutamente ci saranno ulteriori disagi per la mobilità limitrofa, per la mobilità secondaria, per la mobilità locale, ma è stato ricordato, non mi ci voglio soffermare. Aumenteranno i livelli di inquinamento, che fine farà la vocazione economica, davvero importante del nostro territorio, della nostra cosiddetta "Verde Umbria" speriamo ancora, ma speriamo non per poco, nel senso che cosa verranno a vedere, cosa verranno a trovare, cosa verranno a trovare i turisti che prima venivano per il nostro ambiente, per la storia, per un turismo slow, come ci veniva ricordato, se le nostre pianure, i nostri Appennini saranno attraversati da un nastro di asfalto ed una colata di cemento. Infine il pedaggio. Ulteriore disagio. Abbiamo facilmente smascherato i politici un po' furbetti che avevano promesso agli umbri o che addirittura hanno deliberato dicendo che erano a favore, ma ammesso che non ci fosse stato il pedaggio. Bisogna capirci. Basta leggere le carte. Il pedaggio è scritto nel Piano Finanziario allegato al progetto. Dunque se è scritto il pedaggio ci sarà. Hanno già ricordato gli altri, inevitabilmente ci sarà. Bene. Allora se non serve agli umbri, a chi serve? Quindi siccome è abbastanza chiaro a chi serve, a chi lo ha presentato, probabilmente serve a chi lo ha presentato, probabilmente serve ai cavatori, probabilmente serve ai costruttori e non è detto che i costruttori siano umbri in questo caso. Poco fa non ho ricordato, ma lo ricordo adesso, che serviranno per esempio due milioni di inerti, per costruire questa strada. Quindi probabilmente qualche interesse sotto c'è, ma di sicuro non è della maggioranza dei cittadini umbri. Io qui porto quindi tutte queste argomentazioni ed in più le domande dei cittadini che sono venuti ai nostri banchetti a firmare. Non c'è alcun bisogno di chiamare, di sollecitare i cittadini nelle piazze, malgrado un silenzio assordante dei media, nazionali e anche regionali devo dire. Perché? Perché questo progetto è passato bellamente in sordina e solo grazie ad alcuni politici che l'hanno portato nel Consesso Regionale o nei vari Consessi comunali che se ne è potuto parlare. Giustamente, viene detto, queste delibere comunali, regionali eccetera, non hanno un valore ostacolante, non hanno un valore se non... Però io ribalterei a chi pensa questo la domanda, chiedendo: "Se tutti i Comuni, le decine e decine di Comuni su cui insiste il tracciato, deliberassero in maniera contraria a questo progetto, ma qualcuno avrebbe ancora il coraggio di portarlo avanti?". Non di presentarlo, perché chi lo ha presentato ha dei precisi interessi, ma chi rappresenta i cittadini, chi rappresenta gli interessi dei cittadini, chi dovrebbe rappresentare gli interessi dei cittadini, prova a pensare cosa succederebbe se tutti avessero il coraggio di guardare effettivamente nel merito di questo progetto, di vederne la ricaduta, i danni che potrà portare, la ricaduta ed i disagi per i cittadini votasse contro un progetto del genere? Ecco, vorrei lanciare e lasciarvi con questa domanda, dato che ci auguriamo affrontiate il problema in sede deliberante. Grazie.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie, Emanuela Artaleni. Io ho iscritto a parlare Candido Balucca. Prego, a lei la parola. Ad ogni modo questo Consiglio grande ha proprio questo significato, rompere il silenzio.

BALUCCA CANDIDO

Buonasera a tutti. Sono Candido Balucca, cittadino che si rivolge ai cittadini ed ai cittadini, ognuno nella sua qualifica. Loro sono gli Amministratori di noi cittadini che stiamo da quell'altra parte. Vorrei toccare alcuni punti che sono stati accennati ma che per la mia cultura sono particolarmente significativi per la mia vita. Credo di tutti, perché nell'esposizione, se andiamo a casa, abbiamo visto che tutto è stato puntato principalmente su quella che è la parte economica, su quelli che sono i disagi, ma nessuno, tranne rare eccezioni, ha pensato che alla base di tutto, in particolare degli Amministratori che amministrano il volere dei cittadini, attenzione, c'è da tenere conto di una cosa che è la salvaguardia dei beni comuni. Ora, è chiaro, non si intende come lo intendo io, francescanamente che tutti pensino che il bene comune debba essere il faro di tutta l'attività. Intanto volevo ringraziare chi ha promosso questa attività, non so se è stata la cittadinanza che ha sollecitato, ma è altrettanto vero che voi avete acconsentito a che ci sia questa possibilità di interfacciarsi direttamente tra l'Amministrazione e i cittadini. Agli Amministratori dico: vedete che non è vero che i cittadini non partecipano? I cittadini non partecipano se noi non li sollecitiamo in maniera responsabile. Quando gli diamo la possibilità di esprimersi e voi siete disponibili ascoltarli, ragazzi sono le sei, un'ora e mezzo, stanno qui, mi sembra che sia un grande risultato. Quindi invito l'Amministrazione a proseguire su questo. Perché avremo altri scogli, forse anche più importanti di questo, perché qui non direttamente toccata l'Amministrazione, la nostra città, se non marginalmente. Cioè possiamo esprimere un parere però poi dopo la decisione politica, purtroppo, dico io, spetta ad altri e maggio è vicino, speriamo che si cambi il modo di ragionare anche dell'Amministrazione regionale. La quale poi a sua volta dovrà andare ad influire su quella che è l'Amministrazione nazionale. Tutto quello che è stato detto è perfetto, non c'è niente da aggiungere, perché i 396 chilometri di questa autostrada si aggiungono a quella che è una cosa che è passata, ormai, sembra in secondo piano, ma che sono i 687 chilometri del Gasdotto, Brindisi - Minerbio, 687 chilometri che dovrebbero e forse attraverseranno l'Appennino. Sapete che cosa significa fare uno scasso profondo cinque metri per quaranta metri di superficie che deve essere al servizio di questo metanodotto per regalare il gas alla SNAM, la quale SNAM non ne farà

un uso per i cittadini italiani, ma per redistribuirlo nel resto d'Europa. Quindi noi passivamente ci facciamo distruggere l'Appennino, sapete, questo ve lo dico perché è passato un po' di tempo, sapete perché passano per l'Appennino anziché passare per il mare? Perché il Gasdotto può passare per mare, perché il direttore del progetto, in una Pubblica Assemblea, ha detto: "Perché è più economico". Ora noi tagliamo 687 chilometri, delle nostre bellissime montagne con una fascia di 40 metri desertificata verrà, perché è più economico. Ecco che torno alla salvaguardia del bene comune. Ma se continuiamo a ragionare così, se mettiamo il vil denaro davanti a tutto, come può la nostra società progredire? È su questo che io vi lascio, così non ho neanche sforato. Grazie a tutti e soprattutto ai cittadini.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie a lei, Candido Balucca. La parola a Federico Doricchi.

DORICCHI FEDERICO

Buonasera, sono Federico Doricchi, sono uno studente di Perugia. Buonasera al Presidente, il Sindaco, gli Assessori, i Consiglieri e la cittadinanza tutta. Mi trovo oggi ad avere l'occasione di esprimere la mia opinione riguardo ad una decisione che coinvolgere profondamente la popolazione perugina. Da cittadino comune mi è bastato informarmi per notare come il progetto di trasformazione della E/45 in Autostrada sia da scongiurare per molteplici ragioni, da quella ambientale a quella economica, dalla salute dei cittadini al turismo. Interdo motivare la mia tesi ragionando punto per punto. Voglio iniziare parlando dei danni all'ambiente. 396 chilometri di asfalto attraverso cinque Regioni, 139 chilometri di ponti e viadotti, 64 di galleria, 20 cavalcavia, 83 svincoli, cave per più di due milioni di metri cubi di materiale ed un cantiere ogni 18 chilometri. Uno ogni 18 chilometri. Cemento, asfalto, scavi nel terreno. Sembra che già ci siamo scordati la lezione che dovremmo avere imparato dalla Liguria e dagli eventi di Genova. Cosa ci garantisce, sapendo come vanno le cose in Italia, che la storia non si ripeterà? Avete pensato che le note, tristemente note infiltrazioni mafiose provate recentemente dagli avvenimenti di cronaca giudiziaria possano comunque incidere in maniera negativa. Potrebbero le associazioni, mafiose, di stampo mafioso andare ad introdurre dei rifiuti tossici e non, nei siti in cui verrà costruita l'autostrada? Pensiamoci non dieci, non cento, ma mille volte prima di sottovalutare gli effetti del mix mafia – corruzione. Andando ad analizzare cos'è accaduto minori casi, vediamo come per MOPE e TAV, il costo previsto per la realizzazione è in costante aumento. In questo caso, come già detto da tanti altri, si stima che il costo sia di dieci miliardi, coperti e ricorrendo al project financing. Ciò garantirà profitto per un tempo indefinito dal privato che prenderà in carico realizzazioni e gestione. Un'altra stortura è rappresentata dalla garanzia che lo Stato dà al privato stesso. Se infatti i flussi di traffico e quindi gli introiti saranno inferiori al previsto, lo Stato garantirà delle compensazioni programmate. Tradotto, rischio zero, profitto sicuro. Come? Ovviamente facendo debito pubblico sulle spalle dei cittadini, o in alternativa tassandoli. Possiamo concludere in maniera oggettiva che l'impatto sull'ambiente sarà notevole, che ci saranno costi enormi, che in un modo o nell'altro saranno pagati dai cittadini. Che senso ha quindi andare avanti con il progetto. Le risposte di solito fanno leva su due punti principali, la trasformazione della E/45 renderà l'Umbria maggiormente collegata al resto d'Italia, con benefici per il turismo ed il pedaggio per i residenti sarà nullo o agevolato. La verità è un'altra. I benefici sono infatti solo presunti, mentre nelle carte non c'è traccia di agevolazione sulle tariffe per i cittadini umbri. Questo provocherà un riversamento del traffico sulle strade interne, portando al collasso la situazione della viabilità cittadina. La soluzione per quanto riguarda i trasporti già c'è. La Regione sta lavorando alla creazione di una Stazione della Media Etruria, per i treni Frecciarossa. Oltretutto se ci fosse la volontà politica, questo è un nodo cruciale, è la volontà politica, sarebbe possibile per la Regione potenziare immediatamente il servizio ferroviario, con i Frecciabianca e con i Frecciargento. Senza poi considerato le tratte frequentate ogni giorno dai pendolari umbri, per i quali ci sarebbe veramente urgenza di un intervento. Ma si sa, in Italia la politica ha sempre preferito le grandi opere alla manutenzione ordinaria. Si sa che i grandi appalti sono visti dai politici come buone occasioni per elargire favori e generare consenso. La manutenzione di contro non offre loro certe opportunità, per questo si preferisce costruire nuove infrastrutture inutili piuttosto che sistemare l'esistente. Per essere chiari, per migliorare la situazione di trasporti basterebbe potenziare il servizio ferroviario e mettere in sicurezza la E/45. È grottesca poi l'idea per cui il progetto gioverebbe al turismo, mi chiedo chi vorrebbe visitare il "fu cuore verde d'Italia", trovandosi a scattare fotografie di vincoli autostradali e cemento. Non è meglio valorizzare i paesaggi, piuttosto che coprirli d'asfalto? Di nuovo lascio che vi rispondiate da soli. Queste sono le ragioni a sostegno della mia tesi e dovrete ammettere che si tratta di dati oggettivi e parole di buon senso. Mi rivolgo ora direttamente a lei, signor Sindaco, lei è un giovane della mia generazione, se vuole può sfuggire alle logiche della politica che ha distrutto il nostro presente ed il nostro futuro. Incuriosito dalla novità che lei rappresenta, ho seguito attentamente la sua azione politica e sebbene i nostri riferimenti culturali siano sicuramente differenti, in più occasioni ho apprezzato il suo operato. Sono qua quindi per appellarmi a lei. Se lei troverà il coraggio, potrà ancora una volta fare la scelta giusta nell'interesse dei cittadini. Per essere chiaro voglio portare un esempio. Quando ha bloccato il progetto "Perugia oltre digitale" decidendo di rimanere in

“Umbria digitale”, lei ha fatto la scelta giusta, lei è stato il Sindaco di tutti i perugini. (*Applausi*). È bello poterlo dire, è bello per me, ma per tutti i perugini poterlo dire per la prima volta adesso quando seguo la politica, cioè più di dieci anni. Spero anche, mi permetta il piccolo inciso, che confermerà scelte e sarà in grado di vigilare sui meccanismi che regoleranno “Umbria digitale”. Per concludere quindi la invito ad impedire con tutta la forza che ha e per quanto le sarà possibile, che l’Umbria venga sfregiata dall’opera scellerata di trasformazione della E/45 in Autostrada, orientando piuttosto la scelta verso la messa in sicurezza della stessa e di potenziamento del servizio ferroviario. Invito ovviamente la Giunta ed i Consiglieri tutti ad appoggiarla in toto. Se lei farà il meglio per i suoi cittadini questi non la scorderanno e la sosterranno per sempre. Le faccio il mio in bocca al lupo, affinché lei possa prendere la decisione migliore. Grazie.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie a Federico Doricchi. Ora è iscritto a parlare Salvatore Vitale, del Comitato “Salviamo il paesaggio”. A lei la parola.

VITALE SALVATORE (COMITATO SALVIAMO IL PAESAGGIO)

Sono Salvatore Vitale e sono il rappresentante per quanto riguarda “Salviamo il paesaggio” comitato locale di Perugia. “Salviamo il paesaggio” è un forum nazionale che si articola in comitati locali che operano per attuare azioni di sensibilizzazione e salvaguardia del paesaggio, nei confronti di Amministrazioni e cittadini. Nella componente del nostro forum, ci stanno diverse associazioni, nello specifico del comitato di Perugia ci sarà anche Lega Ambiente, W.W.F., l’Associazione dei Consumatori Acu Umbria, anche l’Associazionismo l’Equo Solidale Monimbò. Su scala nazionale abbiamo preposto un censimento urbanistico rivolto a tutti i Comuni, i quali sono stati invitati ad attuare un censimento di che cosa viene effettivamente utilizzato nei Comuni, per limitare il consumo di suolo e fare in modo che ci sia un incentivo a riuso ed a riqualificazione del patrimonio urbanistico esistente. Questo a contrario di quanto si propaga, implica un alto contenuto di lavoro manuale, quindi un alto livello di occupazione. È un bassissimo livello di utilizzo di materiali. Questo risulterebbe, per esempio, le sorti del settore edilizio. Oggi, assistiamo ad un’ipotesi di intervento, su un’asse viario principale, strategico per la nostra Regione, che prefigura un forte impatto sulle componenti sociali, ambientali e paesaggistiche. Reputiamo che sia stata realizzata un’analisi costi – benefici, molto settoriale. Per questo molto superficiale, che non considera il valore della risorsa umbra e delle sue componenti di qualità, in un’ottica globale, un’ottica di sistema. In particolare emerge un approccio parziale con scarso confronto pubblico perché oggi possiamo solo ringraziare l’Amministrazione perché consente questo confronto pubblico, questo non consente di mettere a confronto scenari diversi, per valutare una mobilità meno impattante e contribuire a creare le condizioni per le economie locali più sostenibili. In particolare, i rapporti degli operatori di settore, evidenziano che motivi principali per i quali turisti stranieri vengono in Umbria, sono cultura, arte e bellezze naturali. Che questo segmento di turismo ambientale è in continua crescita, che si caratterizza per periodi di permanenza, più lunghi e più diffusi nel territorio, in particolare su borghi minori. Quindi diciamo una risorsa economica. Una decisa politica di riqualificazione paesaggistica, è la chiave per attivare un indotto collegato al turismo di qualità, che esige un ambiente armonico, che apprezza i paesaggi umbri, che ricerca quelle eccellenze enogastronomiche, diffuse sul nostro territorio, che percorre con lentezza ed attenzione anche tutti i borghi minori dell’Umbria. Il progetto, questo della trasformazione in E/45, invece, contribuisce sempre di più a configurare il territorio regionale come area di transito veloce, a servizio del traffico merci. Solo in modo marginale al turismo, un turismo che al massimo sarà un turismo mordi e fuggi, vedo quel paesino che mi piace, poco lascerò sul territorio. La politica di salvaguardia del suolo, che ormai è un impegno irrinunciabile ed un orientamento prioritario nell’Unione Europea, rischia di essere mandata a gambe all’aria. Per contenere il rischio idrogeologico e contribuire ad una riqualificazione paesaggistica, ogni intervento deve essere fatto con una certa moderazione e con certi criteri. Il progetto attuale sicuramente non aiuta a riqualificare da questo punto di vista. Ci aspettano diversi anni, dove insieme ad un’infinita serie di cantieri aperti, si creeranno a servizio dei cantieri aperti delle aree asservite molto grandi, che stravolgeranno e vincoleranno superfici che alla fine saranno molto più dell’effettivo tracciato. Cioè oggi abbiamo un’idea di quanto è tracciato, ma le aree di servizio, perché serviranno per i cantieri che poi dovranno essere riqualificate e recuperate, sono molto più grandi. Quindi avremo un consumo di suolo, suolo fertile, il suolo migliore che abbiamo in Umbria, quello della valle centrale, che verrà preso e sottratto ad un’attività produttiva, all’agricoltura, piuttosto che al godimento dei cittadini. Infine, non ultimo, è bene ricordare che la ricaduta economica dell’opera, sarà molto limitata per i cittadini e per le imprese locali, sia in termini di posti di lavoro, che di reddito. Mentre rischierà di aprire un corridoio preferenziale per fenomeni di corruzione e infiltrazione mafiosa, come già ampiamente dimostrato da innumerevoli casi, in tutto il territorio nazionale, quando si parla di grandi opere. Questo purtroppo è un dato... il fatto che l’Italia abbia una buona posizione nella classifica dei paesi con minore trasparenza e maggiore fenomeni di corruzione è un dato incontestabile. Ce lo danno dall’estero. Per queste ragioni auspichiamo che il Comune di Perugia esprima il suo parere contrario alla realizzazione dell’opera. Grazie.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie, Salvatore Vitale. Io ho iscritto a parlare la signora Chiara Ferrari che sembra non esserci.

FERRARI CHIARA (ASSENTE)**PRESIDENTE VARASANO**

Quindi procediamo, ho Giuseppe Deodato, Italia Nostra, Sezione Perugia. Prego, a lei la parola.

DEODATO GIUSEPPE (ASSOCIAZIONE ITALIA NOSTRA SEZ. DI PERUGIA)

Inizio dando atto che questa iniziativa è stato senz'altro un fatto molto positivo, del quale non possiamo che ringraziare l'Amministrazione, il Consiglio Comunale e l'Amministrazione tutta. Pur rappresentando qui un'associazione ambientalista, Italia Nostra, io non mi dilungherei sugli aspetti di impatto ambientale che sicuramente esistono, perché andrà questa infrastruttura a toccare un territorio come la valle del Tevere, in prevalenza piuttosto salvaguardato, non contaminato da fenomeni di forte urbanizzazione eccetera. Quindi indubbiamente ci sono questi aspetti, mentre i cantieri saranno abbastanza impattanti e devastanti. Sugli aspetti invece dell'utilità o inutilità dell'opera. Quindi sui vantaggi o gli svantaggi per la collettività, è stato detto quasi tutto, mi trovo un po' in imbarazzo, però vorrei approfondire alcune cose concrete. L'utilità, in termini di risparmio di tempi di percorrenza, perché poi per l'utenza, a parte la sicurezza che è tutto da discutere, i tempi di percorrenza sono ridicoli. Considerando di passare, fatte un po' di calcoli, da una media di 90 a 120 chilometri allora, 90 per l'attuale superstrada, 120 per l'autostrada, si avrebbe un risparmio di 13 minuti nel tratto Terni – Perugia. 17 fra Orte e Perugia ed in tutto 47 minuti nell'intero percorso fra Orte e Ravenna. Voglio dire, cose veramente minime. Il discorso d'intensità del traffico è inesistente. I volumi di traffico non sono sicuramente tali da giustificare una trasformazione del genere, basterebbe andare, per rendersene conto, su Google Maps, anche se io l'ho percorsa per una vita, prima per motivi di lavoro, ancora la percorro per motivi privati, ma tutti si possono rendere conto, io non ho mai trovato la E/45 trafficata, tranne che in un punto, nel nodo di Perugia. Lì è ovvio, perché succede? Perché c'è, fin dai tempi della progettazione, una sovrapposizione fra la E47 stessa, cioè la direttrice nord – sud, e la direttrice est – ovest, nel tratto fra Collestrada ed il bivio per Perugia si sovrappongono queste due infrastrutture. Quindi basterebbe risolvere quel... Ma non il nodo di Perugia nella parte, quella di discutibile utilità, ma nella parte essenziale in cui le due infrastrutture, le due superstrade si sono sovrapposte. Lì se si va a vedere, ripeto, su Google Maps lì ci sono anche i volumi di traffico istantanei e pregressi. Si vede benissimo che tranne in qualche rara ora del giorno, in qual tratto, tra Collestrada e Ponte San Giovanni non ci sono mai volumi di traffico rilevanti. Quindi, nessuna utilità. Si è detto, uno di motivi per cui è stata inserita nello sblocca Italia quest'opera, incentivare lo sviluppo, l'occupazione, eccetera eccetera. Anche questo per me è tutto da discutere. Comunque non si considera che ci sarebbero altre priorità. Se può essere vero che fare qualche strada, installare dei cantieri, finanziare dei cantieri aiuta l'occupazione che in indubbiamente si può discutere sulla qualità, ma qualcuno è intervenuto sull'argomento, è indubbio. Ci sono tante altre opere, in Umbria stessa, che sono state incominciate e non sono state finite. Io mi ricordo, tutte le trasversali, quando lavoravo in Regione, passarono dal mio ufficio, da me personalmente, quindi degli anni 80, cominciarono ad approvare quei... dagli anni 80 sono passati 30 anni ed ancora la Perugia – Ancona o le Tre Valli e quelle cose lì sono incomplete. Cioè queste denotano un modo di operare, appunto, su cui si è già detto, poco corretto. Perché se uno vuole effettivamente soddisfare un'esigenza non incomincia 4 cantieri che più o meno hanno la stessa... per non finirne nessuno. Si concentra, concentra i finanziamenti e l'attività Amministrativa, su uno, poi semmai si passa ad altro. Quindi ecco, questi aspetti sono... Tra l'altro, pensate un po' che non è stata completata nemmeno la E/45 nel tratto – non è proprio E/45 – essenziale di collegamento da Orte al Porto di Civitavecchia. Se voi andate a percorrere, mi è successo, dopo Viterbo, ancora non esiste la superstrada, la E/45. La superstrada insomma. Quindi si parla di collegamento autostradale, quando è ancora da collegare, da completare il collegamento con il porto, con i porti, quindi con le autostrade del mare, con all'infrastruttura importantissima. Civitavecchia da una parte e Ancona dall'altra parte. Dall'altra parte, brevemente, sono state già dette queste cose, ma la trasformazione della superstrada in autostrada a tre corsie, comporterebbe la demolizione e successivo... siccome non è una nuova infrastruttura, ma è la modifica di quella esistente, che non è un dato da poco, da un punto di vista diciamo pratico dell'uso, comporterebbe la demolizione e successivo rifacimento di un'infinità di manufatti ed opere d'arte, attualmente in perfetta efficienza, voglio dire, perché magari il fondo eccetera è quello che tutti sappiamo, dissestato. Ma invece, queste opere d'arte, si tratterebbe di 25 svincoli, io li ho elencati, li ho contati, 70 sottopassaggi, 30 cavalcavia, 5 gallerie nel solo tratto Orte – Perugia – Ponte San Giovanni, altrettanti più o meno tra Perugia e Ravenna. Poi alcuni chilometri tra ponti e viadotti e qualche decina fra stazioni di servizio... anche questo bisogna considerare. Le stazioni di servizio, le attrezzature ricettive di ristorazione, andrebbero spostate, perché allargando la cosa dovrebbero essere spostate. Io penso che su questi utenti, su questi ristoratori bisognerebbe fare leva, perché sarebbero direttamente danneggiati. L'occupazione della stessa sede strada-

le, durante i lavori, abbiamo detto, è stato detto in tutti i modi, comporterebbe, a causa dei cantieri di lavoro una drastica riduzione della funzionalità dell'attuale infrastruttura. Il progetto prevede 10 anni, ma sappiamo come vanno le cose, non vogliamo parlare della Salerno – Reggio Calabria, ma insomma... Poi il pedaggio. Dico solo questo: l'esenzione del pedaggio è una balla. Perché basta considerare che siccome è soprattutto un traffico locale, l'utenza è soprattutto locale, c'è un'utenza anche di attraversamento, ma l'utenza maggiore è data dal traffico locale, umbro, se il traffico locale venisse esentato dal pedaggio, questi come farebbero a... Tanto più che in previsione il traffico di attraversamento verrebbe ridotto, perché se adesso hanno convenienza perché non c'è il pedaggio, una volta che dovessero pagare un pedaggio i trasportatori, maggiori di quello che pagano, gli converrebbe fare la Strada del Sole o l'Adriatica. Quindi anche dal punto di vista imprenditoriale... Quindi questo avvalorava la tesi di chi vede in questa cosa solo un pretesto per una truffa. Se fallisce il gestore lo Stato dovrebbe intervenire... è stato già detto tutto. Grazie.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie, signor Diodato. Ora è iscritto a parlare Fabio Maria Ciuffini. Prego, a lei la parola.

CIUFFINI FABIO MARIA

Inizierò raccontando una storia di tanti anni fa, levatemelo questo minuto dal conto. Forse, chissà, qualcuno c'è che se no ricorda. Ci fu un periodo in cui l'Umbria lottò a lungo per avere l'autostrada che passasse qua. Questa lotta andò male o forse bene, non lo so e l'autostrada, soprattutto per un impulso di Fanfani, il Ministro che piace tanto all'attuale Ministro Boschi, decise di passare dalla parte di Arezzo, però l'Umbria venne ricompensata con il fatto che sarebbe stata fatta la E/45, allora si chiamava E7, non a pagamento. Devo anche dire una cosa. Il Consiglio Comunale di Perugia, tantissimi anni fa, quando io ne facevo parte, ero anche all'opposizione, siccome questa E 45 non si faceva, spedì una delegazione del Consiglio Comunale, di cui facevo parte io ed anche l'ingegner Serra, purtroppo morto da poco, che andò dal Ministero Zaccagnini, il quale ci spiegò: "Ma voi non avete ancora capito, la E/45 non si farà mai". Perché non si farà mai? "Perché l'Autostrada del Sole non vuole, perché la E/45 diventa una concorrente dell'Autostrada del Sole". Infatti quella profezia di Zaccagnini, mi ricordo che Serra si arrabiò tantissimo con il Ministro dicendo: "Ma come, che argomenti sono questi. Il Governo si fa mettere sotto da l'IRI?". Sì il Governo si faceva mettere sotto da l'IRI. Così la E/45, per tantissimo tempo restò in uno stato, così "Si faceva, non si faceva, se ne faceva un po'". Poi alla fine fu completata e non ci dimentichiamo che c'è un tratto importantissimo che ancora non è sistemato, è il tratto che va da Ravenna fino a Mestre, che passa per la Palude di Comacchio, l'Abazia di Pomposa, eccetera eccetera. Voglio dire, quindi la E/45 è un patrimonio degli umbri, frutto di lotte degli umbri. Nella scala di priorità con cui si destinano i soldi, quei soldi sono venuti in Umbria, perché l'Umbria... mi ricordo Pietro Conti quanto insistette per questa cosa, l'argomento che sostenne, gli argomenti che sostenne. Allora io mi domando: come può essere che un patrimonio che è degli umbri, non dell'ANAS, degli umbri, improvvisamente si decide di darlo a Vito Bonsignore, come mai? La cosa incredibile è che se andiamo a guardare quello che è stato detto su questo nel Consiglio Comunale di Perugia, Giunta, Commissione Urbanistica, mi sono letto tutte le cose che cortesemente sono state messe a disposizione, vediamo come l'atteggiamento dell'Amministrazione, addirittura un tripudio, l'aumento di velocità è un fattore di sviluppo, si dice. L'ho letto qui dentro. Poi visto che ci siamo, dice anche la Commissione Urbanistica "non basta fare l'autostrada, aumentiamo la velocità anche nel tratto dall'uscita dell'autostrada al G.R.A., aumentiamo la Bettolle. Quindi sembra che tutti i reggitori della Cosa pubblica, che si sono adoperati a trattare questa pratica abbiano avuto in testa soltanto l'idea di correre, correre di più, andare più velocemente e basta, e basta. Io credo invece che... io sono il sedicesimo a parlare, tutti quelli che mi hanno preceduto hanno detto una netta contrarietà, statisticamente siamo al 100% di no, ma forse qualcuno potrà dire: "Sono venuti qui soltanto quelli che erano contro". D'accordo, però sostanzialmente è anche vero che questa è una cosa di cui bisognerebbe tenere conto in qualche modo. Probabilmente visto che ci sono, bisognerebbe anche immaginare di rivedere il famoso progetto del nodo di Perugia, quello stradale, anche quello costa miliardi e probabilmente si potrebbero fare delle soluzioni più semplici. Comunque io ho scritto, una cosa la lascerò, voglio dire senza ripetere le cose che state dette fino adesso, degli argomenti che non sono stati mai trattati, cioè nel momento in cui arriva questa cosa in Regione, arriva questa cosa in Comune, bisogna porsi alcune domande, perché questo è un caso unico. Tutte le volte che sono state fatte delle autostrade, le autostrade sono state fatte come fatto nuovo, che ha occupato una nuova parte di territorio e che ha lasciato libera la strada che c'era. A questo punto, invece noi per la prima volta, ci troviamo a trasformare una strada esistente in un'autostrada. Questa è la prima volta che accade una cosa di questo genere in Italia. Allora bisogna domandarsi, non voglio essere preventivamente e prioritariamente contro, ma se ci fossimo domandati, facciamo un'autostrada? Cioè trasformiamo una strada esistente in autostrada? Ma poi i traffici normali, non a pedaggio dove passano? Cioè in altri termini ve lo immaginate che per andare da Ponte Felcino a San Sisto, bisogna pagare il pedaggio? Dice "Ma il pedaggio non lo pagherete". Aspettate un po'. Ammettiamo che non si paghi in pedaggio, ma lo sapete che cosa significa in

termini di sicurezza mescolare il traffico locale con il traffico ad alta velocità, che io che parto da Ponte Felcino, da Ponte Pattoli, per andare all'ospedale mi devi inserire all'interno di un'autostrada dove si va a 140 all'ora. Ci pensiamo? Questo è un fatto che dal punto di vista della sicurezza è gravissima. Questa è una cosa che uno si deve domandare. (Applausi). Allora forse, come reggitori del Comune di Perugia, gli avrò detto, guardiamo un po' il Piano Regolatore. Il Piano Regolatore dice varie cose, dice per esempio che il nodo di Perugia non andava risolto in quel modo così costoso, dice che forse andavano migliorati i rapporti tra la zona nord, San Sisto e diciamo, sappiamo di Massiano e San Sisto attraverso una infrastruttura, diciamo che forse uno potrebbe anche immaginare di dire: "Sì, l'Autostrada fatela, ma volete garantire a me che mi muovo dentro il Comune mio, per andare da un quartiere all'altro, non deve u passare su un'autostrada?" la questione del pedaggio è secondaria, guardate, rispetto a questa questione, rispetto a questo problema. Non è una cosa di poco conto, perché all'interno del Comune di Perugia la E/45 passa per decine di chilometri. Quindi quando si parla di non rapporti tra un Comune ed un Comune, ma si parla di rapporti interquartiere. Ma ci rendiamo conto? Una città di questo tipo ce n'è soltanto una di Italia, Genova, in cui i traffici interni della città vengono assicurati dall'autostrada, con un aggravio di pedaggio notevole. Andate a Genova e fatevelo dire, quanto pesa e da quanto tempo si fa la richiesta di non pagare il pedaggio. Richiesta che non è stata mai esaudita. Quindi io non sto dicendo, come nello detto tutti i quindici che mi hanno preceduto, netta contrarietà, io dico semplicemente affrontiamo il problema. Affrontiamolo, ma affrontiamolo in tutte le sue variabili. Non diciamo: "Autostrada sì, autostrada no". Diciamo "Autostrada come?" poi quando vediamo Autostrada come forse alla fine andremo a finire sull'autostrada no, probabilmente. Ma voglio dire sulla base di una serie di discorsi. Visto che ci sono voglio anche dire che l'idea che non si possa più fare un'opera pubblica in Italia perché sennò ci sta di mezzo la mafia, la camorra e la corruzione, io la rifiuto in via di principio. Cioè io spero che l'Italia in cui viviamo possa fare delle opere pubbliche in futuro senza dover pagare un prezzo alla corruzione alla camorra, anzi mandandoli in galera che sarebbe la cosa migliore. (Applausi). Un altro argomento lo voglio anche dire. Io amo tanto gli ambientalisti, ma attenzione a non fare i talebani. Quando uno dice che allargare una strada da 16 metri a 20 metri, significa sfregiare il paesaggio umbro, questa è una cosa per cui chi la sente dice: "Ma no, per carità", allora hanno ragione quelli che odiano fare l'autostrada. Quindi bisogna fare anche attenzione, quando si dice no ad una cosa, di calibrare bene i no e gli argomenti del no, perché di rischia di lavorare per il nemico. È chiaro? Questo voglio dire, scusate. Quindi io concludo soltanto dicendo questo al Comune, forse il Comune di Perugia ha questa grande occasione, di potere rivedere il progetto, per bene, questo, la variante, forse di proporre delle alternative? Può essere che si parla del nodo di Perugia e si pensa di spendere miliardi sulla strada e stiamo aspettando da almeno 50 anni la sistemazione del nodo, non di Perugia, ma del nodo ferroviario di Ponte San Giovanni? È possibile che non si debba immaginare di investire sul serio, sulle ferrovie in Umbria? Migliorare era Foligno Terontola? Raddoppiarla? Ma queste sono richieste ragionevoli. Vogliamo proiettare questo discorso con una visione che guardi al futuro? Vogliamo pensare che il futuro è un futuro che sarà più della ferrovia e meno della strada? Perché fatalmente questo è un discorso al futuro, se questa cosa si facesse finirà tra 20 anni, io non la vedrò. Molti di questi sala, faccio gli auguri a tutti, non la vedranno. Ma se guardiamo al futuro, il futuro è più della Ferrovia e meno della strada. Allora forse bisognerebbe pensare, Sindaco, ad un'opera più ragionevole, più semplice, forse probabilmente, anche nei conti economici di Vito Bonsignore, potrebbe convenire fare soltanto il pezzo di Comacchio, di Pomposa, tra l'altro mi domando, ma com'è che quando si è pensato di fare una Ferrovia, tra Ravenna e Mestre, che sarebbe tanto comoda e tanto utile, gli ambientalisti sono esplosi hanno sempre proibito che si facesse ed adesso si fa un'autostrada? Lo stesso Vito Bonsignore che è quello che per primo in Italia ha parlato di gemellaggio, non pensa che forse lì, converrebbe fare ... (parola non chiara)... autostrada, visto che c'è anche una ferrovia, come si fa in Francia. Quanti argomenti ci sono, non necessariamente contro, non necessariamente negativi ma anche positivi, per arrivare poi alla stessa conclusione, di fare un progetto diverso, più razionale, più semplice, in cui probabilmente la E/45 va migliorata e lasciata così com'è. Questo voglio dire. Scusate se mi sono dilungato. In ogni caso le cose che ho detto, in qualche misura, anche se...

PRESIDENTE VARASANO

Grazie, Fabio Maria Ciuffini. Ora r è iscritto a parlare Annarita Guarducci. Questo lo acquisiamo agli atti, prego, signora Annarita.

GUARDUCCI ANNA RITA (AMBIENTALISTA)

Buonasera e grazie. Ho sentito l'intervento del signore di prima, io sono un'ambientalista, probabilmente qualcuno di me pensa che sono una talebana. Quindi adesso vediamo se troviamo qualche punto in comune con l'intervento che c'è stato prima. Oggi parlo a titolo personale, perché le due associazioni alle quali dedico un po' di tempo, non c'è stato modo di condividere questo intervento, che sono Ideazioni Civiche e Il Coordinamento Rifiuti Zero, quindi questo intervento lo farò a titolo personale, da ambientalista. Volevo ricordare, semplicemente, alcuni punti, pochi punti, perché molti dei punti sono già stati trattati e mi sono trovata d'accordo,

perché tutti gli interventi che sono stati fatti finora erano tutti contro, insomma, a parte l'ultimo che ancora deve decidere, però insomma, erano tutti contrari. Voglio ricordare che proprio qualche giorno fa, la Regione Umbria ha promosso, ha licenziato il Testo Unico sull'Urbanistica. Il quale Testo Unico sull'Urbanistica è stato reclamizzato così. È un testo che ci permetterà di non consumare più suolo. Consumo di suolo significa per lo più trasformare terreno agricolo in terreno edificabile. Ora, la Regione Umbria sappiamo che già ha detto "sì" a questo intervento di questa autostrada. Della trasformazione della E/45 in autostrada. Allora io mi chiedo perché dice una cosa e poi ne fa un'altra. Consumo di suolo c'è in questo intervento, perché a tutti gli effetti c'è il raddoppio dell'attuale sede, quindi se non è consumo quello, non lo so io, per non parlare poi per quanto riguarda del raddoppio dell'attuale sede, sono più di 5000 ettari in più rispetto a quelli che già ci sono, perché raddoppiarla, appunto, adesso come si dice, 5000 ettari di terreno, sono 5000 campi da calcio. L'Umbria è piccola, non è poco. Se questo non è consumo di suolo, allora non lo so. La velocità, l'Umbria è una Regione in cui bisognerebbe riscoprire la lentezza ed invece ci propongono il cambio di una strada che è una superstrada, con un'autostrada, che implica appunto un aumento della velocità, quindi un attraversamento più veloce per lasciarci inquinamento, sicuramente atmosferico ed inquinamento acustico. Ora va bene, magari siamo bravi a fare le barriere antirumore e quindi ci teniamo solo l'inquinamento atmosferico, però sono tutti, diciamo così, aspetti negativi che sicuramente non ci invogliano a dire "sì" a questo intervento che viene definito anticiclico. Ora, io non sono un'economista, da quello che sono riuscita a capire, anticiclico significa interventi nei momenti di crisi per dare una spinta all'economia, non so che tipo di spinta gli si potrà dare perché questi dieci miliardi, di questi dieci miliardi che è il costo di questo intervento, due vengono in Umbria. Cioè si spendono due miliardi per fare il tratto umbro, gli altri... perché sono 400 chilometri circa di strada, che attraversano cinque Regioni, quindi l'Umbria è una parte, anche se una parte consistente diciamo. Un'altra notizia che io ho letto recentemente sulle informazioni online è che la Commissaria Europea, intervistata a proposito del pedaggio... Sì, il pedaggio sarà un elemento irrilevante, ma non credo che sia tanto irrilevante per una persona che deve utilizzare la E/45 per lavoro, quindi è costretta ad andarci. La Commissaria Europea dice: "Non vedo perché, l'Umbria non debba pagare il pedaggio. Questo probabilmente è il pensiero di una sola persona, però è la Commissaria Europea trasporti, quindi non è l'ultima persona interessata all'argomento. Vado veloce per non ripetermi, però voglio dire un'altra cosa, leggendo il Piano Finanziario di questo intervento, che è un Piano fatto dal soggetto proponente, quindi è ovviamente di parte, c'è scritto che chiaramente tutto quello che è stato già detto prima, cioè i pedaggi, ovviamente, avranno un loro importo che è stato ipotizzato e che ovviamente, se non viene realizzato ci sarà l'intervento dello Stato, in più si dice anche che il proponente, cioè il soggetto che realizzerà l'intervento, che avrà la concessione di questa autostrada, per quarant'anni dopo i nove che dovranno servire per realizzarla, pagherà allo Stato, cioè a noi cittadini il 2,4% dei proventi netti del pedaggio. Quello non si cambia. Cioè non è che i pedaggi abbiamo visto che tutti gli anni vengono aggiornati all'ISTAT. Invece il 2,4% rimane il 2,4% fisso. Cioè come a dire che quella famosa frase che si diceva, che si socializzano le perdite e si privatizzano i guadagni, è sempre valida. Il progetto di finanza è un po' questo. Quindi il soggetto proponente ha tutto da guadagnare da questa cosa. Molto di meno i cittadini che invece devono pagare. Per ultimo voglio dire solo questo che condivido l'intervento che ha fatto chi mi ha preceduto, quando diceva: "Non è possibile che in Italia non si debbano più fare grandi opere senza dover pensare che la mafia, la camorra, le criminalità organizzate, ci facciano il loro guadagno". Purtroppo però i dati dicono questo. Se noi guardiamo il costo di un chilometro delle autostrade che sono già state realizzate, anche di quanto costerà un chilometro di questo, perché i dieci miliardi di costo di questi quattrocento chilometri, ci portano a dire che un chilometro costerà venticinque milioni di euro, che è esattamente il doppio di quanto costa in Spagna. Ora, magari la zona geografica in cui verrà inserito questo chilometro sarà particolarmente disagiata, però il doppio mi sembra veramente una cifra di tutto riguardo. Quindi questo ci fa pensare che evidentemente c'è qualcuno che ci guadagna ed in molto e non è un caso che siamo nelle classifiche, nei posti alti per i paesi più corrotti del mondo. In Europa siamo i primi. In Spagna costa il doppio, in Croazia costa tre volte di meno, ma va bene, possiamo anche considerare la Croazia forse ancora un po' più indietro rispetto a noi, anche dal punto di vista della realizzazione dei computi finanziari. Un'ultima cosa che dirò è questa: l'Europa ci raccomanda di sviluppare le autostrade del mare e le ferrovie. Quindi le strade ferrate, quindi non si capisce come mai, invece noi, insistiamo ancora a costruire le autostrade, che servono solo a richiamare traffico su gomma, con tutto quello che ne consegue, di inquinamento, costi che comunque sono sempre sulle spalle di noi cittadini. Quindi io chiedo, mi appello a questa Amministrazione comunale che ha svoltato diciamo così, dopo tutti questi anni diciamo contrassegnati da un determinato colore politico, non voglio fare polemica perché questa autostrada io la definisco l'autostrada delle larghe intese, perché se a proporla è un signore che si può considerare di centrodestra, in realtà chi l'ha sostenuta nel tempo, è appartenuto a tutti i colori politici. Quindi non c'entra niente proprio il discorso. Però voglio appellarmi a questa nuova Amministrazione comunale, maggioranza ed opposizione, per dire che questo è un momento ottimo per dare un segnale di ascolto ai cittadini. Visto che qui abbiamo parlato in 16 - 17, siamo tutti più o meno contrari. È vero che non rappresentiamo tutta la cittadinanza, però insomma, ci siamo sentiti di venire qui a dire. Nel ringraziarvi, vi saluto.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie, Annarita Guarducci. Io ho iscritto a parlare Roberto Pellegrino. Prego, a lei la parola.

PELLEGRINO ROBERTO

Buonasera a tutti. Volevo fare alcune considerazioni, non di natura tecnica perché non sono un esperto nel settore, anche se ho sentito oltre a tantissimo buon senso, in questa sala, ho sentito anche un valore tecnico molto elevato, che secondo me non va dimenticato. Dunque, la cosa di cui voglio parlare è che io come singolo cittadino non ho mai avuto la possibilità, tranne oggi, di esprimersi su quest'opera. Quest'opera è stata votata per la prima volta in Regione nel 2006, se non erro, dal 2006 ad oggi sono circa 9 anni, ci sono state diverse tornate elettorali, regionali, amministrative, comunali eccetera eccetera. A memoria, nessun programma elettorale, né del cosiddetto centrodestra, né del cosiddetto centrosinistra, ha mai portato tra gli argomenti questo della trasformazione della E/45 in autostrada. Quindi io non ho mai avuto la possibilità in nessuna forma di esprimermi, eppure questa è una cosa che riguarda, abbiamo visto, pesantemente la vita quotidiana di tutti i cittadini che si spostano nella nostra Regione. Quindi rimango abbastanza sconcertato, se non è vero qualcuno mi dica che non è vero, leggo sulla nota di Dottorini che i favorevoli a questa opera sono: Nuovo Centrodestra, Forza Italia, Fratelli d'Italia, UDC, Partito Democratico, Socialisti oltre Confindustria e U.G.L., quindi i maggiori partiti che rappresentano i cittadini, come mai non hanno mai intervistato i cittadini su questa faccenda e da quello che si percepisce nessuno è d'accordo al cento per cento, perché io non sono d'accordo, come mai... I Partiti rappresentano la popolazione o no? O rappresentano qualcun altro? questo è un fatto su cui vorrei che si riflettesse in modo molto approfondito una volta per tutte. Allora già che ci siamo, lancio una sfida. Lo Statuto del Comune di Perugia prevede lo strumento del Referendum. Allora facciamo un Referendum, facciamo una Commissione dove mettiamo un certo numero di favorevoli ed un certo numero di contrari a quest'opera, che stilano i motivi del sì ed i motivi del no, ben bilanciato, poi lo sottoponiamo al voto dei cittadini perugini e vediamo cosa dicono. Vediamo cosa dicono e poi i rappresentanti dei cittadini dovranno decidere di conseguenza. Con questa provocazione, questa idea, vi saluto.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie, Roberto Pellegrino. Questa è un'occasione anche per chi è favorevole, per esprimersi. Era in qualche modo già un prodromo di Referendum. Adesso la parola a Giorgio Corrado dell'associazione Ambiente Vita. Prego, Giorgio.

CORRADO GIORGIO (ASSOCIAZIONE AMBIENTE E VITA)

L'intervento che mi ha preceduto calza proprio a pennello perché una qualche risposta sta negli atti votati nella passata consiliatura. Delibera numero 25 del 4 marzo 2013, che riguardava proprio la presa di posizione in merito a questo tema, così come c'era stata rappresentata in quella sede. Ho anche gli interventi che sarebbe bene andare a rileggere. Mi fermo alla votazione. Hanno votato contro, quindi non erano favorevoli, non dico quelli che erano favorevoli perché erano la maggioranza, è stata approvata con 23 voti, non hanno votato quindi a favore, quindi contro, Cardone, Pampanelli, Fabbri, Romizi, Valentino, Corrado Giorgio – il sottoscritto – Baldoni Renzo, Fronduti Armando, Carlo Castori, Varasano Leonardo, Scarponi Emanuele. Quindi non è così come è stato rappresentato che il centrodestra o una parte di centrodestra, insomma, si è quasi voluto mettere in evidenza che c'è stata una sorta di ammicchiata e tutti uguali e tutto va bene, signora la Marchesa. No, non era così, non è stato affatto così. In questa città, è ora di mettere i puntini bene in chiaro. Molto bene in chiaro. Io non faccio più attività politica, ho fatto volentieri un passo indietro, ho detto: ho i capelli bianchi, lasciamo spazio ai giovani. Non mi sono più ricandidato anche se sollecitato, quindi faccio il nonno ed altre cose. Però, le battaglie politiche le abbiamo fatte, sul minimettrò non si può dire che siamo stati tutti uguali. Per dirne una, sul mercato coperto per dirne un'altra? Potremmo allungare la serie all'infinito, per rivendicare le posizioni e le battaglie fatte. Andiamo al problema che ci vede oggi. Noi in quella sede abbiamo rimarcato, personalmente, sta scritto, è a verbale, ma gli argomenti che ha trattato l'Ingegnere Ciuffini. Ha parlato Ciuffini, ho detto: "Ma ho o copiato io a lui però tre anni fa, oppure si è andato a rileggere – non credo – quello che avevamo detto noi" non credo nessuna delle due, è che certe posizioni, io dico di buon senso, erano emerse ed emergono. Ma noi abbiamo il problema del nodo di Perugia, il problema della Gronda nord, il collegamento a nord di Perugia che è isolata dal resto della città. Manca la tangenziale a Perugia, la ferrovia centrale umbra è un elemento vetusto che non si sa che cosa stia a fare e si mantiene ancora quel mezzo che va a motore Diesel. Allora non si sa a che serve, che si fa quando noi dicemmo in tempi non sospetti di fare il collegamento tra Ponte San Giovanni e Sant'Anna, per completare il nodo ferroviario. Il problema del raddoppio della Ferrovia Centrale, della Ferrovia Orte – Falconara, l'avevamo posto e lo riponiamo con forza. Il problema che venisse collegato l'aeroporto di Sant'Egidio con quel raddoppio della ferrovia Orte – Falconara, cioè con una deviazione, per non bypassare Sant'Egidio. Allora le posizioni da noi espresse, non voglio dire solamente da me espresse, erano complesse, erano in modo tale che il problema della viabilità e della comunicazione in tutte le

sue forme, su strada, su ferrovia, su gomma e chi ne ha più ne metta, potessero essere veramente prese in considerazione in un quadro d'insieme, questa era la logica che noi avevamo in quel momento, che abbiamo credo, ancora oggi, che dovremmo mettere all'attenzione. Allora, rivediamo la mobilità, rivediamo la possibilità di comunicazione. Io non sono affatto d'accordo con alcuni no che si dicono, ne ho sentite, io non sono d'accordo su alcune prese di posizioni, sulla velocità, come velocità. Un popolo, una nazione, non è che può andare a passo lento. Il passo è veloce, è sempre più veloce. Stabiliamo i mezzi della velocità, stabiliamo i tempi di percorrenza, ma non è che noi possiamo tornare indietro, non è a dire che se io vado lentamente mi godo più la collina verde. Io se voglio andare a sciare a Madonna di Campiglio parto e ci voglio arrivare prima possibile, perché voglio andare là, in quel posto meraviglioso e starci ed arrivarci nel minor tempo possibile. Chi vuole venire in Umbria a godere delle bellezze di questa Regione, di questa città, io ritengo che ci voglia venire nel minor tempo possibile, non facendo diecimila fermate, vuole raggiungere, vuole godere di questa città, quindi la velocità è un elemento del progresso, non è un elemento contro il progresso. Allora tutto sta a vedere come realizzare la velocità, dove realizzare la velocità e ha ragione Ciuffini, l'ha detto benissimo Fres-soia, il problema è che questo tipo di progetto contiene, non dico una truffa, ma diciamo, un imbroglio, che si vuole fare pagare anticipatamente ai cittadini, ciò che gli investitori non vogliono mettere davanti. Questo è il problema di fondo. Noi dobbiamo dire no perché non vogliamo pagare anticipatamente un pedaggio che non deve esistere, perché non può essere fatto a spese del cittadino, una rimessa, come dire, in pristino di un'opera nata male e proseguita peggio. Con i viadotti che ogni tanto uno se ne crolla. Come è caduto ed è chiuso ed è stato rifatto. Quindi è una superstrada, nata male, conservata peggio che ha bisogno di manutenzione. Noi dobbiamo rivendicare questa operazione e dobbiamo dire: se volete fare l'autostrada, se, lo rimarco, se volete fare l'autostrada, sul tavolo ci dobbiamo mettere tutto. Ci dobbiamo mettere la gronda nord, ci dobbiamo mettere il nodo di Perugia, ci dobbiamo mettere il collegamento con l'aeroporto di Sant'Egidio, ci dobbiamo mettere il raddoppio dell'Orte – Falconara. Questi sono, secondo il mio modestissimo punto di vista le argomentazioni da mettere sul tappeto. Non è solamente un no così semplicistico, giusto per dire no, perché pensiamo di andare con il calesse. Non c'è bisogno del calesse, ci vuole il jet, in una società che va con il super jet, dobbiamo raggiungere ed ancorarci alla velocità ed alla modernità. Non andare indietro. Sicuramente con gli strumenti dell'ingegneria naturalistica, con gli strumenti della modernità. Senza dire se ogni opera che si fa c'è dietro la Ndrangheta. Come ha detto giustamente l'ingegnere, ma io ho orrore di questa logica. Ho orrore. Io ho combattuto, combatto ancora, quando posso, tutte le manifestazioni di delinquenza e di quella organizzata ancora di più, ma io mi rifiuto di credere che in Italia non si possa fare nessun'opera pubblica se dietro non c'è la malavita organizzata. Diamo fiducia alle forze dell'ordine, alla magistratura, a chi è preposto a questo, ma cerchiamo di non bloccare quello che è un normale progresso di una civiltà, Perugia di questo ha bisogno.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie, a Giorgio Corrado. La parola a Marco Mignini per quanto riguarda le delibere, i voti sono tutti corretti. Un po' per garanzia istituzionale, per il ruolo di equilibrio che rivesto non le o riportate, però quello che ha riferito il consigliere Corrado, nell'ordine dei voti è completamente rispondente al vero. Prego, a lei la parola Marco Mignini.

MIGNINI MARCO

Grazie. Colgo l'occasione per ringraziare l'Amministrazione tutta che ha fatto in modo di fare questo incontro con i cittadini. Ringrazio anche gli intervenuti i cui interventi sono spesso anche molto autorevoli. Credo che questa sia un'occasione anche giusta, perché siamo tutti accomunati in questa situazione di utenti della superstrada, dell'attuale superstrada. Siamo tutti utenti. Tutti vorremmo, chiaramente, continuare ad utilizzarla per come si è sviluppata nel corso dei decenni e lo sviluppo che ha avuto nel corso dei decenni non ha mai preso in considerazione il fatto che un giorno sarebbe stata a pagamento la realizzazione di questo obiettivo, probabilmente è irrealizzabile, a mio modo di vedere, perché creerebbe un aggravamento del traffico sulle strade locali, insopportabili. Cioè non è possibile pensare che tutto il traffico, faccio un esempio, che va da Perugia a Umbertide possa passare per il Pantano, per Mantignana e Pantano perché lì non si paga. È impossibile. Per cui, credo che la realizzazione concreta del progetto così come è stato presentato sia dannosissimo per il territorio, per il nostro territorio, ciò non toglie che a mio modo di vedere, la soluzione c'è, la soluzione ci potrebbe essere. Se si analizzasse sotto quell'aspetto, forse potremmo anche essere favorevoli. Io mi troverei indubbiamente favorevole, più o meno 30 anni fa, più o meno 30 anni io andavo spesso, mi capitava di andare in Germania con l'automobile, perché convivevo con una ragazza tedesca. Passando la Svizzera, poi mi è capitato anche di passare l'Austria, comprato la vignetta. La vignetta è un adesivo che si mette sul vetro e che lo compri per dieci giorni, per un mese, per sei mesi o per un anno, tu ce l'hai sul vetro e percorri la strada. La percorri comodamente, la percorri normalmente, gli introiti che derivano dall'incasso di questo che possiamo comunque definire pedaggio, sono nella quasi totalità dell'entità, destinate alla manutenzione, infatti mi rifaccio

anche al Piano Triennale delle manutenzioni che citava Mary Mancinelli, dovrebbe essere questo l'obiettivo: mantenere la strada. Perché? Perché noi, così com'è il progetto siamo contrari, perché? Perché sappiamo benissimo che il pedaggio ci renderebbe impossibile la vita quotidiana semplicemente. Ciò non toglie che però siamo anche arrabbiati e siamo anche contrariati da come la strada stessa viene mantenuta. Per cui, una soluzione per contribuire, noi da cittadini, ad una migliore manutenzione della rete viaria attuale, potrebbe derivare proprio dall'utilizzo della vignetta. Secondo me la vignetta è l'uovo di Colombo nel caso in cui ci troviamo noi, perché? Perché andare a prevedere degli investimenti che pensandoci, mi è venuto da ridere anche, quelli che sono dieci miliardi di euro oggi, sono ventimila miliardi di lire, di quando noi le lire le avevamo in Tassa. Ventimila miliardi mi sembra una cifra incredibile, incredibile. Se invece noi pensassimo ad utilizzare davvero un sistema come questo, che non ha costi di infrastruttura, rimarrebbe solo quello che è un problema più grande che sarebbe quello del nodo di Collestrada, quello rimane il problema, quello sarebbe comunque sul piatto, rimarrebbe sul piatto perché investimenti per realizzare il nodo di Collestrada, sarebbero, forse non sarebbe sufficiente la vignetta. Però la vignetta, secondo me, potrebbe fare in modo di, per lo meno percorrere una strada che già da anni è priva di manutenzione, sono anni che è priva di manutenzione in definitiva. C'è una manutenzione ridotta all'osso, ogni anno sempre peggio. Per cui un introito che sicuramente deriverebbe dal territorio in maniera preponderante, perché se è vero, come era scritto sul volantino che il 67%, cioè che in Umbria ci sono 67 automobili rispetto agli abitati, non so qual è il termine statistico, il parametro statistico utilizzato, però comunque c'è una grande incidenza di automobili, saremmo sicuramente dei grandi contribuenti nella manutenzione della strada stessa. A mio modo di vedere questo potrebbe essere un modo, in cui, forse, l'autostrada E/45 è anche realizzabile nel progetto presentato, che prevede spese così elevate e soprattutto un pedaggio così elevato nei nostri confronti, è impossibile. È impossibile e ci dovremmo opporre con tutte le forze, probabilmente. Ma una soluzione alternativa forse, sarebbe bene anche pensarci, perché magari sono decenni che è in uso la vignetta nei paesi, anche in altre realtà, fa parte della normalità del quotidiano. Ecco qua, non ho altro.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie, Marco Mignini. Io vedo iscritto a parlare Giancarlo Deodato, ma credo che sia un caso di omonimia, non lo so. Perfetto. Quindi ora ho Uberto Matteucci. Prego, a lei la parola.

MATTEUCCI UBERTO

Buonasera a tutti. Siete rimasti in pochi, però tutti gli argomenti che sono stati illustrati fino adesso, sono tutti molto interessanti, ma non esaminano un altro angolo di visuale. La Regione; la Regione è un corpo sociale organizzato, è previsto dalla Costituzione, ha poteri che sono stati trasferiti dallo Stato alla Regione. Articolo 117 eccetera eccetera eccetera. Allora, la Regione ha poteri impliciti e poteri espliciti. I poteri espliciti sono quelli che sono per trasferimento dallo Stato. I poteri impliciti sono quelli che la Regione con prepotenza deve prendere, perché è un corpo sociale organizzato. Organizziamo i Comuni, organizziamo l'intera popolazione regionale. Non può un'arteria, che diciamo così, attraverso completamente la nostra Regione, possa diventare a pagamento. Diceva bene Fabio Ciuffini, dicevi bene tu. Don Dario Pasquini, quello di Olmo, aveva istituito il Comitato "Si salvi chi più, ma salviamoci tutti", sa che cosa ha fatto Don Dario Pasquini? Non è andato da Zaccagnini, con Serra, tu e Serra da Zaccagnini. Lui è andato direttamente da Agnelli. Quindi Agnelli ha passato voce, il risarcimento per la scelta di Fanfani, E/45. Ma che cosa abbiamo preso poi? Abbiamo preso solo il raccordo di Bettolle, non abbiamo preso l'altro pezzo, quello che veniva da Orte. Abbiamo dovuto aspettare parecchio. Ora, il problema, di questa superstrada è un traffico locale ed un traffico commerciale, ma li avete visti i mezzi pesanti che vanno a Cesena e che ritornano, quanti ce ne sono? Allora, la Regione riceve proprio per i suoi poteri le tasse di circolazione, il bollo. Il bollo è legato alla viabilità. La Regione deve inventare una nuova parola. Ci sono delle parole che da 30 anni a questa parte sono sconosciute, nazionalizzazione. Allora c'erano tante società che facevano la corrente elettrica ed abbiamo inventato l'Enel. Allora la Regione deve inventare la "regionalizzazione". Quindi movimento di tutti i Comuni, delibera regionale che si appropria della E/45 e poi si risolverà il problema del traffico locale e dei traffici che vengono da fuori Regione. Io non devo dire altro, perché tanto più di questo non sono competente sui tempi, sugli allargamenti, su tutto questo, mi basta solo sapere che la Regione ha poteri. Grazie.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie, Umberto Matteucci. Ho l'ultimo iscritto a parlare, Luca Pogliani del Comitato E/45 Pubblica e Gratuita. Prego, a lei la parola.

POGLIANI LUCA (COMITATO E45 PUBBLICA E GRATUITA)

Grazie mille. Dunque, farò un intervento molto breve, anche perché mi sembra che la questione sia stata già sviscerata in tutti i suoi aspetti. Io volevo solo soffermarmi sul fatto che sulla trasformazione della E/45 in autostrada siano state dette un sacco di falsità. Anche purtroppo riportate talvolta dai giornali, non per colpa loro ovviamente, loro riportano dichiarazioni di chi le fa. Una cosa che mi è capitato di leggere, sia sul giornale che anche sui social network scritta da un esponente politico della zona, da cui provengo io che è l'Alto Tevere Umbro, è che con la trasformazione della E/45 in autostrada a Pedaggio si dovrebbero salvare molte vite. Ora, io questo sinceramente non lo credo, se anzi nella misura in cui la gente non la prende più quella strada perché non vuole pagare 15 euro al giorno di pedaggio, quindi sì, per capirò, non prendendola più, forse qualche vita si salva dalla E/45. Dopo però magari si mettono su una viabilità secondaria che verrà intasata a livelli estremi e quindi alla fine si rischia anche peggio. Comunque, il fatto è che non è la trasformazione in autostrada a pedaggio che può salvare delle vite, ma il migliorare la strada. Questo è possibile farlo, perché voglio dire, non è necessario mettere un pedaggio su qualcosa che noi già paghiamo. Noi paghiamo tasse che sono anche molto elevate, che vengono utilizzate per decine di milioni di euro l'anno, per sistemare la strada, eppure la strada fa sempre schifo, perdonatemi il termine, però è questa la verità. Allora io mi chiedo, sono stati fatti molti esposti in Procura, infatti è stata inviata anche un'indagine nella zona della Toscana, da parte del valico o del Verghereto, è stata avviata un'inchiesta per capire che razza di fine facciano quei soldi. Ma mi domando, se il problema dunque è la gestione dei soldi, è dimostrato che questa gestione, così come adesso non funziona. Allora mi domando, visto che attualmente la E/45 è pubblica, perché le Amministrazioni locali non possono prendere in carico la gestione della cosa? È stata fatta, io so, una proposta in Consiglio Regionale perché la strada venisse presa in carico da un consorzio delle Regioni che attraversa. Cosa che è stata fatta in maniera simile anche se leggermente diversa per la Firenze – Pisa – Livorno, che è una strada che faceva schifo fino a qualche anno fa, come e più della E/45, poi l'ha presa in gestione la Regione Toscana, è gratuita, però adesso è molto migliorata. Per carità, magari ci sono un sacco di autovelox sopra, però intanto la strada proprio a livello di manto stradale altre di fruibilità è migliorata molto. Allora questa qui potrebbe già essere un'idea. L'altro aspetto su cui mi volevo soffermare, un'altra cosa che ho sentito dire, questa volta non da esponenti politici ma, serpeggia questa sensazione tra la cittadinanza, almeno dalle parti dove abito io, che tutto sia stato già deciso a livelli alti e noi non ci possiamo fare niente. Questo è aberrante come concetto, cioè è devastante pensare ad una cosa del genere. Allora, scusatemi, ma prima di tutto sarebbe una democrazia, il popolo che cosa conta? Se è stato già deciso a livelli alti che cosa ci stiamo a fare? Allora perché vengono eletti i Consigli Comunali, perdonatemi, se veramente la gente, il popolo non ha potere di decidere, a cosa servono le Amministrazioni locali se tanto è già stato deciso tutto a livelli superiori. A cosa serve la Regione, a cosa servono i Comuni? A niente? No, non è vero. Devono potere intervenire sulla questione. Devono poterlo fare. Prima qualcuno, non mi ricordo chi, ha detto dei Referendum per la popolazione, l'Amministrazione volendo lo può fare questo. Perché in quasi tutte le amministrazioni, statuto, c'è la partecipazione popolare, quindi io credo che tutte le Amministrazioni dell'Umbria dovrebbero essere invitate a farle. Dunque auspicando che le Amministrazioni si esprimano, io sono contrario all'opera quindi auspico che tutti quanti si esprimano in maniera contraria, però almeno che ci diano la possibilità di partecipare alle decisioni. Grazie.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie, Luca Pogliani. Io non ho altri iscritti a parlare. Hanno parlato in 21. Io credo che abbiate, abbiamo onorato la nostra città, abbiate ed abbiamo onorato questa sala che è da secoli luogo di dibattito e di confronto e di ascolto. Ora come detto, noi porteremo le risultanze di questo Consiglio Grande ad un prossimo Consiglio Comunale ordinario. Dichiaro i lavori conclusi e vi ringrazio per la partecipazione. Buona serata.

Il presidente chiude la seduta alle 19.20

La seduta è tolta. Sono le ore **19,20** del **26.01.2015**.

Letto, approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE
LEONARDO VARASANO

IL SEGRETARIO
Segretario Generale
FRANCESCO DI MASSA

IL DIRIGENTE
SEGRETERIA DEL CONSIGLIO COMUNALE
LUCIANA CRISTALLINI

Collazionato
Istruttore Amministrativo
CARMELA PUTRONE