

Prot. n. 249710 / 01.09.20.09

OGGETTO: risposte ad interrogazioni.

PRESIDENTE: Giuseppe Alpini

SEGRETARIO GENERALE: Gabriele Chianucci

Dei componenti:

- | | |
|-------------------------|----------------------------|
| 1) VASAI Roberto | 17) MARZI Riccardo |
| 2) ALPINI Giuseppe | 18) MAZZONI Vittorio |
| 3) BEONI Letizia | 19) MENCHIARI Valerio |
| 4) BONCOMPAGNI Sara | 20) MENCHINI Ivo Francesco |
| 5) CAMAITI Maria Pia | 21) NICOTRA Alfio |
| 6) CANTELLI Mauro | 22) PACIFICI Massimo |
| 7) CAPPETTI Simonetta | 23) PALAZZO Simon Pietro |
| 8) CARBONAI Carlo | 24) PELLEGRINI Simone |
| 9) CIVITELLI Oreste | 25) PUOPOLO Lorenzo |
| 10) DEL BOLGIA Michele | 26) ROSSI Pier Luigi |
| 11) GRIGIOTTI Rachele | 27) SANTUCCI Alberto |
| 12) LANDUCCI Alessandra | 28) TANTI Lucia |
| 13) LUCACCI Francesco | 29) VANNI Michelangelo |
| 14) MANCINI Stefania | 30) VANNINI Armando |
| 15) MANSUETO Martina | 31) ZUCCHINI Pietro |
| 16) MARINI Cristiano | |

Sono assenti: Grigiotti, Mansueto, Marzi, Mazzoni, Menchiari, Pacifici, Puopolo e Rossi.

Servizio: Affari Generali

Allegati: sì

Uffici interessati: Pres.



Deliberazione del Consiglio Provinciale

n°114

del 26.11.2009

pagina n.2

Il presidente del consiglio provinciale Giuseppe Alpini invita gli assessori a rispondere alle interrogazioni presentate dai consiglieri nelle precedenti sedute del consiglio.

Durante le risposte entrano in aula i consiglieri Civitelli e Mancini.

L'assessore **Francesco Ruscelli** risponde alle seguenti interrogazioni:

- la prima è relativa alle condizioni generali delle strade provinciali n.14 e n. 15, presentata dalla consigliera **Maria Pia Camaiti** (Popolo della Libertà), che interviene sulla risposta;
- la seconda riguarda la richiesta di marciapiedi in alcuni tratti della strada regionale n.69 del Valdarno, presentata dai consiglieri del Popolo della Libertà **Maria Pia Camaiti** e **Francesco Lucacci**, che interviene sulla risposta;
- la terza è relativa alla messa in sicurezza della zona limitrofa alla stazione ferroviaria di Bibbiena, presentata dai consiglieri del Popolo della Libertà **Ivo Francesco Menchini** e **Lucia Tanti**, che interviene sulla risposta;
- la quarta riguarda la strada provinciale n.258 Marecchiese presentata dal consigliere **Alberto Santucci** (Popolo della Libertà), che interviene sulla risposta;
- la quinta e la sesta sono relative rispettivamente alle condizioni delle strade provinciali n.25 della Misericordia e n.17 del Pozzo e alla realizzazione di un cavalcavia in Comune di Lucignano sulla sp della Misericordia per l'attraversamento della linea ferroviaria Arezzo – Sinalunga, presentate dal consigliere **Oreste Civitelli** (Popolo della Libertà), che interviene sulle risposte;
- la settima riguarda alcune problematiche relative all'Istituto Alberghiero Michelangelo Buonarroti di Caprese Michelangelo, presentata dal consigliere **Alfio Nicotra** (capogruppo Rifondazione Comunisti Italiani), che interviene sulla risposta.

L'assessore **Piero Ducci** risponde ad una interrogazione relativa al tributo Tosap per passi carrabili lungo le strade gestite dalla Provincia, presentata dal consigliere **Ivo Francesco Menchini** (Popolo della Libertà), che interviene sulla risposta.

L'assessore **Antonio Perferi** risponde alle seguenti interrogazioni:

- la prima è relativa alle problematiche dei pendolari sulla linea ferroviaria Arezzo – Pratovecchio/Stia, presentata dal consigliere **Ivo Francesco Menchini** (Popolo della Libertà), che interviene sulla risposta;
- la seconda riguarda i problemi relativi alla situazione del trasporto pubblico locale su gomma nella zona dell'istituto delle Capezzine, con particolare riferimento al trasporto degli studenti, presentata dalla consigliera **Lucia Tanti** (capogruppo Popolo della Libertà), che interviene sulla risposta;
- la terza è relativa alle problematiche della bonifica, con particolare riferimento al ruolo dei consorzi di bonifica, presentata dalla consigliera **Lucia Tanti** (capogruppo Popolo della Libertà), che interviene sulla risposta;
- la quarta riguarda sempre i problemi della bonifica, ma con particolare attenzione agli importi delle cartelle e all'utilizzo delle somme introitate, presentata dai consiglieri del Popolo della Libertà **Maria Pia Camaiti** e **Francesco Lucacci**, che interviene sulla risposta.

 <p>PROVINCIA DI AREZZO <i>Medaglia d'Oro al Valor Militare per attività partigiana</i></p>	<h1>Deliberazione del Consiglio Provinciale</h1>
<p>n° 114 del 26.11.2009 pagina n.3</p>	

L'assessore **Andrea Cutini** risponde ad una interrogazione sui problemi dell'azienda Chimet, che interessa vari aspetti della questione, presentata dalla consigliera **Lucia Tanti** (capogruppo Popolo della Libertà), che interviene sulla risposta.

Il testo di tutti gli interventi, trascritto dalla registrazione, allegato al presente atto quale parte integrante e sostanziale.



Deliberazione del Consiglio Provinciale

n° 114

del 26.11.2009

pagina n.4

allegato alla delibera C.P. n. 114 del 26.11.2009

assessore Francesco Ruscelli

Cercherò di fare veloce, ma sarà un lavoro un po' lungo, perché ho da rispondere a sette interrogazioni. Allora, la prima, fatta dalla consigliera Camaiti relativamente alle condizioni generali della strada provinciale SP 14 delle miniere e SP 15 di Montegonsi. Per quanto riguarda il tratto stradale SP 14 delle miniere dalla località Neri, km 9 + 800, a Caviglia, 12 + 600, questa è la valutazione che ho verificato direttamente insieme agli uffici e al responsabile del reparto ieri, durante un sopralluogo. Il tappeto stradale si presenta in buone condizioni, non ci sono buche ed è oggetto di continuo monitoraggio. Segnaletica verticale ed orizzontale presente ed in buone condizioni. Le fossette stradali saranno oggetto di rifacimento nei punti in cui necessario; dove non urgenti, saranno comunque sistemati attraversamenti stradali e canalette di scolo al fine di agevolare il deflusso delle acque meteoriche. Tempo di realizzazione degli interventi, entro gennaio del 2010. Per quanto riguarda il tratto invece stradale nella SP 15 di Montegonsi, dal chilometro 0, inizio strada, fino al km 3 + 0,50, si riporta questa situazione. Dal chilometro 0 + 0 al km 0 + 700, nei pressi del ponte di Camminata, il tappeto stradale è in buone condizioni, con una segnaletica verticale in buono stato e segnaletica orizzontale sostanzialmente sufficiente, anche se potrebbe, e sarà, nell'arco del 2010, migliorata. Dal chilometro 0 + 700 al km 1 + 400 il tappeto stradale presenta evidenti segni di ammaloramento, dovuti ad usura del tempo. Questo reparto ha provveduto ad effettuare in tale tratto interventi mirati, con riprese manuali in vari punti, tuttavia resta un intervento provvisorio. Tale tratto verrà inserito nella manutenzione straordinaria prevista per il prossimo anno. Dal chilometro 1 + 400 al km 3 + 0,50 il tappeto stradale risulta essere in buone condizioni, e con esso anche la segnaletica verticale ed orizzontale. Da sottolineare però che per quanto riguarda le fossette stradali, la strada SP 15 di Montegonsi è costeggiata a monte (e chi l'ha percorsa lo sa) da muri in pietra a secco di notevole pregio paesaggistico, che comunque rendono complicato intervenire con macchinari, se non rischiando frane o demolizioni degli stessi. Pertanto gli interventi si limitano sempre ad interventi manuali o con piccoli mezzi, altrimenti ci sono questi muri a secco dei terrazzamenti, che in alcuni casi sono anche franati, e diventa poi complicato ricostituirli. Sarà cura di questo assessorato provvedere comunque ad interventi di risistemazione delle fossette di scolo nei prossimi mesi. Si precisa che la strada in oggetto risulta avere dei grossi limiti strutturali, in particolare le limitate dimensioni di larghezza e curve con raggi di curvatura molto limitata. In tale strada il limite di velocità è di 0,50 e in alcuni tratti, dal chilometro 0,7 scende a 30 chilometri orari. Quindi, se ci si va a 60 si rischia, insomma, se si prende una buca, di cadere.

consigliera Maria Pia Camaiti (Popolo della Libertà)

Prendo atto della risposta dettagliata dell'assessore, chiedo se possibile di avere la



Deliberazione del Consiglio Provinciale

n° 114

del 26.11.2009

pagina n.5

risposta scritta e quindi riferiremo eventualmente anche agli abitanti di quella zona.

assessore Francesco Ruscelli

Passo a quelle successive. Un'interrogazione fatta dai consiglieri Lucacci e sempre Camaiti relativamente alla richiesta dei marciapiedi lungo la SR 69 del Valdarno, nei tratti dal ponte sul Canale Maestro della Chiana verso Pratantico in destra e dal nuovo centro commerciale verso il passaggio a livello della ferrovia in sinistra, in località Indicatore.

Su questo l'assessorato esprime parere favorevole, in quanto l'opera è tecnicamente fattibile senza bisogno di espropri, sfruttando la banchina stradale nella zona di Indicatore, e la zainella con parte della strada, la carreggiata è di oltre 7 metri, nella zona di Pratantico. Ciò permetterebbe di dare continuità al marciapiede esistente fino al marciapiede del ponte sul Canale della Chiana, mentre nella zona di Indicatore renderebbe ancora più sicura la percorrenza dei pedoni, vista la presenza di una doppia curva. Le somme a residuo, tuttavia, non sono di € 15.000, ma esattamente di € 12.549; attono ad una precedente convenzione tra Provincia e Comune di Arezzo per il cofinanziamento di lavori per la realizzazione di marciapiedi in località Indicatore, approvati con delibera della giunta provinciale 572 del 26-9-2005, tuttavia allo stato attuale non appaiono sufficienti ad attivare interventi anche minimali. Nella sostanza, con quella cifra si potrebbero realizzare 7-8 metri di marciapiede, e sarebbe una sorta di micro cattedrale nel deserto. L'intervento sarebbe necessario, ma come tutte le altre decine di interventi negli altri 38 Comuni della Provincia, dovrà essere oggetto di un'attenta verifica sulla base (aggiungo questa considerazione generale come risposta a tutte le interrogazioni di questo tenore) di quella che è la compatibilità con il patto di stabilità. Che come saprete è piuttosto rigido, per usare un eufemismo, nei confronti delle Province.

consigliere Francesco Lucacci (Popolo della Libertà)

Mi ritengo parzialmente soddisfatto da questa risposta. È chiaro che la somma a residuo non è sufficiente per l'intera opera, questo lo sapevamo benissimo, anche i consiglieri della Circoscrizione fiorentina. Però è un mattone di partenza per fare un'opera che sicuramente, pur nei vincoli del patto di stabilità, ha un'urgenza abbastanza forte, visto che poi anche con lo spegnimento dei famosi autovelox quella strada è ridiventata una pista, più che una strada. Quindi, noi auspichiamo che la cosa possa essere realizzata in tempi brevi, poi tra l'altro in collaborazione con la Circoscrizione e il Comune stesso.

assessore Francesco Ruscelli

Sì, anche la Provincia lo auspica, esattamente come auspica la possibilità di realizzare interventi analoghi, altre decine e decine di interventi analoghi che ci richiedono i Comuni.



Deliberazione del Consiglio Provinciale

n°114

del 26.11.2009

pagina n.6

Passerei ad una risposta alla consigliera Tanti e al consigliere Menchini, relativamente alla messa in sicurezza della zona limitrofa alla stazione ferroviaria di Bibbiena. Allora, l'argomento si presume che sia riferito agli abitati di via Molino. Quando sarà chiuso il passaggio a livello sulla linea ferroviaria Arezzo-Stia, che collega appunto via Molino alla SR 71, il collegamento pedonale di queste abitazioni alla stazione ferroviaria Bibbiena subirà un peggioramento. Via Molino si trova vicino alla stazione di Bibbiena in direzione di Arezzo, sul lato opposto della SR 71, adesso vecchio tracciato, dopo l'inaugurazione della nuova variante il 30 ottobre. La chiusura del passaggio a livello è prevista in conseguenza dell'apertura della variante di Bibbiena in quanto via Molino è ricollegata come viabilità alla nuova rotatoria di Pollino. Questo nuovo percorso è risolutivo per le auto, ma non per i pedoni, i quali si trovano a dover raggiungere la stazione di Bibbiena dall'altro lato della ferrovia, opposto alla SR 71, in un'area attualmente con scarsa illuminazione e con la presenza di edifici semi diroccati, in stato di abbandono. La RTF, ex LFI, anche nell'incontro tenutosi presso il servizio viabilità nel mese di ottobre 2009, alla presenza anche del sindaco di Bibbiena, ha confermato l'impegno di illuminare un percorso pedonale di collegamento in uno spazio lungo la linea ferroviaria, e che collega nel lato opposto della SR 71, rispetto alla ferrovia, via Molino alla stazione stessa, ove esiste un sottopasso pedonale che consente di attraversare i binari. Quindi, in considerazione che i lavori per adeguare l'illuminazione sono in corso, l'effettiva chiusura del passaggio a livello di via Molino avverrà quando il percorso pedonale che conduce alla stazione sarà utilizzabile ed illuminato. Per una descrizione più ampia in merito a Bibbiena stazione, è opportuno ricordare che nella SR 71, a fronte della strada comunale che conduce alla piazza della stazione in direzione di Soci, sul lato sinistro, esistono marciapiedi di recente costruzione, anno 2002, fino alla farmacia, incrocio con via della Segheria, realizzati mediante convenzione tra Provincia e Comune di Bibbiena. Sempre nella SR 71 in Bibbiena stazione, dall'incrocio per la stazione sempre in direzione di Soci fino alla chiesa, sul lato destro, sono attualmente in corso i lavori di costruzione di un nuovo marciapiede e sistemazione dei posti di sosta. Anche questi sono realizzati mediante convenzione stipulata nel 2008 tra Provincia e Comune, quindi cofinanziata tra Provincia e Comune di Bibbiena, in cui la progettazione esecutiva e la direzione dei lavori è del Comune di Bibbiena. Inoltre è utile menzionare che la SR 71 in Bibbiena stazione, dentro il centro abitato, è interamente illuminata dalla rete pubblica del Comune di Bibbiena. Infatti l'illuminazione pubblica è un servizio erogato dai Comuni, la Provincia non ha competenze in materia di illuminazione pubblica, per quanto riguarda anche le viabilità in prossimità dei centri abitati, per quanto è di competenza delle strade provinciali. Nell'ambito del riassetto stradale conseguente alla variante di Bibbiena, con la declassificazione a strada comunale del vecchio percorso SR 71 tra la stazione e il ponte dell'Archiano, sono previsti dei fondi di adeguato importo inseriti nel progetto della variante di Bibbiena, che saranno trasferiti al



Deliberazione del Consiglio Provinciale

n°114

del 26.11.2009

pagina n.7

Comune di Bibbiena per riqualificare i marciapiedi e anche l'illuminazione in tale tratto di strada. Il trasferimento della strada al Comune di Bibbiena sarà effettivo soltanto dopo il completamento del braccio di Casamicciola, per il quale i lavori sono in corso.

consigliera Lucia Tanti (capogruppo Popolo della Libertà)

Chiedo, se possibile, oltre ad avere il cartaceo, perché poi peraltro sabato mattina incontreremo alcuni cittadini e la giunta di Bibbiena, quindi se è possibile (questo in termini generali) poter ricevere le risposte, quando sono scritte, non solo nel cartaceo, ma anche via e-mail. Perché (come tutti, credo, qui) si fanno archivi anche rispetto ai dibattimenti, quindi chiedo, come avevamo anche un po' detto con il presidente Alpini, magari di non rileggere le risposte, quando specialmente sono esaustive, ma di darle al consigliere che le ha proposte, e poi successivamente magari ritornarci sopra. Comunque, nel dettaglio, la ringrazio, assessore, la risposta mi rende soddisfatta.

assessore Francesco Ruscelli

Sì, dopo provvederò a farvi avere la copia cartacea, posso fare una copia e poi anche l'invio per e-mail.

Dunque, l'interrogazione del consigliere Alberto Santucci sulla SR 258 Marechiese. Allora, non la leggo tutta, nel senso che alcune considerazioni sono state già oggetto di risposta ad un'interrogazione che avevo avuto precedentemente, relativamente alla situazione degli autovelox.

Quindi in parte ho riportato nella seconda parte della risposta sia i contenuti medesimi di quella risposta, sia uno schema rispetto alle limitazioni che sono state fatte della velocità, sulla base anche delle vicende note, gli incidenti in moto che ci sono stati, con appunto un intervento nel mese di settembre. Però diciamo che con deliberazione della giunta provinciale, il tema degli interventi richiesti sulla 258 è oggetto anche dello schema di programma approvato dalla giunta provinciale per quanto riguarda il triennale 2010-2012, in modo particolare per l'anno 2010, come anticipavo l'altra mattina in commissione. È previsto infatti un intervento, il 1180, di ristrutturazione della SR 258 Marechiese in vari tratti, per un importo di € 400.000, da finanziarsi con mutuo o altre forme di indebitamento, vedremo poi successivamente questo passaggio. L'intervento è programmato per il prossimo anno e si inserisce nell'azione da tempo intrapresa per l'adeguamento della SR 258 Marechiese. La volontà di proseguire da parte di questa amministrazione è quindi chiaramente confermata. Sarà peraltro, rimanendo le cose così, uno dei due interventi sostanziali che faremo nell'anno 2010, quindi a maggior ragione anche per delineare l'importanza e la strategicità dell'intervento. L'operazione consisterà sostanzialmente in interventi mirati in località Quercia Bella, e nel tratto compreso tra Viamaggio, la Svolta del podere e Badia Tedalda, oltre ad altri piccoli interventi da definire più esattamente in fase di elaborazione progettuale. Come abbiamo avuto già modo di rappresentare precedentemente,



Deliberazione del Consiglio Provinciale

n°114

del 26.11.2009

pagina n.8

con delibera GP del 25 maggio del 2009, la 338, furono definite le linee operative con cui la Provincia intende agire in merito all'installazione di apparati autovelox, che ripeto gliel'ho scritte, ma non le ridico perché sono già state oggetto di una risposta. Mentre per quanto riguarda l'aggiornamento, venerdì 4 settembre si è riunita la conferenza provinciale permanente costituita presso la Prefettura di Arezzo, e si è stabilito, tra le altre questioni trattate, di attuare immediatamente il coordinamento operativo attraverso l'istituzione di un tavolo tecnico con la partecipazione della Polizia stradale e degli altri organi tecnici preposti alla sicurezza stradale. Quello che avevamo detto. Dopo di che vi è stato l'intervento dell'ordinanza del presidente della Provincia del 9 settembre 2009, il numero 222, che è andato a disciplinare un'ulteriore, una nuova organizzazione dei limiti di velocità nei tratti appenninici di cui dicevo. Riporto poi l'elenco dei chilometri e dei limiti che ci sono, per sottolineare che questa scelta è stata quella di intervenire tenendo conto di quelle che sono le reali condizioni dei tratti stradali, e non sulla tipologia dei vicoli e per periodi temporali, come era stato proposto. Nel senso: c'è una situazione determinata, che deve essere disciplinata (diciamo, sostanzialmente) tratto per tratto, in modo specifico e approfondito, e l'abbiamo fatto quindi con una delibera che disciplinava nel modo più sensato possibile queste tipologie di limitazioni, invece di prevedere limiti generalizzati di velocità, ad esempio 50 all'ora in ogni tratto, perché sarebbe stato assurdo e incomprensibile anche per quanto riguarda coloro che poi percorrono questa strada.

Per quanto attiene all'ipotizzata, ed apprezzata anche da questa amministrazione, bretella di innesto sulla E 45, confermiamo l'impegno a sostenere tale proposta verso gli enti competenti. Così come ci impegneremo a richiedere all'Anas la modifica del cartello stradale sull'uscita di Sansepolcro, con l'aggiunta delle indicazioni per Badia Tedalda e Sestino. Per quanto attiene infine all'impegno di partecipazione all'asfaltatura del braccio tra Badia Tedalda e il ponte Otto Martiri, in località Ca' Raffaello, non risulta a questo assessorato, né al servizio viabilità, alcun impegno specifico del tipo indicato. Faremo dunque le dovute verifiche.

consigliere Alberto Santucci (Popolo della Libertà)

Io sono soddisfatto di questa risposta, e quindi ringrazio l'assessore Ruscelli e la giunta esecutiva, ed invito tutti quanti a mantenere l'attenzione su questa viabilità, sulla 258, dal miglioramento della quale dipende senza dubbio la sopravvivenza del Comune di Badia Tedalda.

assessore Francesco Ruscelli

Ora devo rispondere a due interrogazioni del consigliere Civitelli.

Una relativa alle condizioni delle strade di Pozzo e della Misericordia, un'interrogazione del 10 settembre. Consapevoli dello stato degli ammaloramenti presenti sulla SP 25 della Misericordia e SP 17 del Pozzo, si fa presente che le strade in questione sono tenute costantemente sotto controllo in quanto, come è

noto, il terreno della Valdichiana, formato soprattutto di argilla, è oggetto di continui ritiri, soprattutto nella stagione estiva, con conseguente fessurazione del manto stradale. Sui tratti di strada è installata segnaletica verticale di pericolo, art. 85 del codice della strada, strada deformata, e limite di velocità a 50 chilometri orari, in quanto gli avvallamenti e gli ammaloramenti che si verificano anche in maniera repentina, da un giorno all'altro, non permettono una guida agevole. Questo è un problema comune a gran parte delle strade dei territori della Valdichiana. Il servizio viabilità ha operato fino ad ottobre 2009 per sopperire alle fessurazioni e agli avvallamenti formatisi, dicevo, una serie di interventi mediante risagomatura estesa di conglomerato bituminoso, vedasi tratti del Capannone di rimessaggio della quarta zona fino al bivio di Marciano sulla SP 25, dalla località Teso fino a Badicorte, sulla SP 17 del Pozzo. Si fa presente che gli interventi sono stati eseguiti nei tratti più ammalorati, cercando di sopperire alle esigenze della zona, in quanto le sconessioni lamentate si verificano sulla quasi totalità della rete viaria della Valdichiana, dovute (come già spiegato prima) al sottofondo non idoneo. Devo ricordare comunque che per la morfologia dei terreni sarebbe necessario attivare anche interventi sperimentali, mediante apposizioni di geogriglie e altri sistemi di tenuta, atti ad evitare le fessurazioni del terreno sottostante. Tali interventi purtroppo comporterebbero ingenti investimenti da destinare alla manutenzione straordinaria, che speriamo, sulla base di quelle che saranno le indicazioni e gli strumenti che la finanziaria 2010 darà a questi enti locali, di poter onorare in modo adeguato.

consigliere Oreste Civitelli (Popolo della Libertà)

È la prima volta che vengo sollecitato a rispondere. Sono parzialmente soddisfatto. Soddisfatto dalla parte diciamo burocratica formale, nel senso che non era mia intenzione accusare di inefficienza uno dei servizi della Provincia che probabilmente meglio lavora. Sono insoddisfatto dal punto di vista di cittadino e rappresentante dei cittadini, nel senso che il testo unico parla chiaro: in caso di depressioni, avvallamenti o comunque irregolarità superficiali superiori ai sei millimetri, la strada viene dichiarata pericolosa e dissestata. Le apposizioni della segnaletica verticale non sono assolutamente sufficienti e non rispondono nemmeno ai dettami della legge stessa, per cui diciamo che la risposta all'interrogazione non fa altro che acclarare quello che era contenuto in premessa proprio nell'interrogazione stessa. Per cui, io volevo sapere, per mio tramite, quelli che erano gli adempimenti; la semplice risagomatura, così come viene fatta, è assolutamente insufficiente, tanto è vero che gli incidenti continuano a ripetersi.

Per cui io credo che con un gesto forte, ma anche umile, da parte della Provincia, una presa di coscienza un pochino più forte, nella quale si definisca un quarto della propria rete viaria, se non di più, dissestata... Poi dopo le responsabilità, governo, non governo, Regione, non Regione, andremo ad individuarle, però io credo che il cittadino, l'utente deve essere correttamente avvisato ed avvertito,



Deliberazione del Consiglio Provinciale

n°114

del 26.11.2009

pagina n.10

cosa che non succede in questo momento. Mi limito a segnalare per esperienza, per esperienza professionale, che ad oggi la segnaletica posta in atto nelle strade da me menzionate ed altre, purtroppo, nella rete viaria della Valdichiana, in questo momento sono fuori norma, fuorilegge e fuori regolamenti. Per cui, c'è anche un'assunzione di responsabilità da parte di chi di quella rete viaria è responsabile.

assessore Francesco Ruscelli

Mi pare, siccome il consigliere abita in quella zona, quindi percorre quel tratto sicuramente più di me, devo dire però che non va sottovalutato il tema della conformazione geologica del terreno, perché parte tutto da lì. Perché è del tutto evidente che se questo problema non esistesse e ci fossero quei tipi di problemi a cui si è fatto riferimento, ai quali si cerca, comunque si è cercato e cercheremo di dare le risposte più adeguate, allora sarebbe comprensibile. Però lì partiamo da un problema originario che sarà costantemente presente: adeguare tutta la rete viaria della Valdichiana con le geogriglie, vorrebbe dire investire risorse pari a quelle per la realizzazione di tutta la Due Mari. Insomma, diventa piuttosto complicato. Dunque, cercheremo di tenere sotto controllo la situazione e anche qui speriamo di avere le risorse adeguate per poter intervenire al più presto.

Ci sarebbe un'altra risposta, sempre al consigliere Civitelli, sempre del 10 settembre, per quanto riguarda la realizzazione del cavalcavia in Comune di Lucignano. Io qui ho previsto una ricostruzione, perché la vicenda è piuttosto antica, ce la portiamo dietro da alcune decine di anni e quindi chiedo un po' di pazienza nell'ascoltare la risposta. Allora, con delibera della giunta provinciale 402 del 27-7-2009, regolarmente trasmessa ai capigruppo, venne approvato lo schema e di convenzione tra la Rete Ferroviaria Toscana, il Comune di Lucignano e la Provincia di Arezzo, per i lavori di completamento di una variante per l'attraversamento della linea ferroviaria Arezzo-Sinalunga nella stazione di Lucignano, alla progressiva km 28 + 160, sulla strada provinciale 25 della Misericordia. Dalla lettura di tale atto si evince che con deliberazione del consiglio provinciale 348 del 26-7-1990, avente per oggetto Ministero dei trasporti, costruzione di un sovrappasso stradale in Comune di Lucignano, ecc., approvazione del progetto e dello schema di convenzione, e con analoga deliberazione del consiglio comunale di Lucignano n. 99 del 20 marzo del '90, fu approvato il progetto e lo schema di convenzione per la costruzione di un cavalcavia per l'attraversamento della linea ferroviaria di Arezzo, oggetto di cui stiamo parlando. Considerando che detta convenzione coinvolgeva il Ministero dei trasporti, direzione generale, gestione governativa delle ferrovie Stia-Arezzo-Sinalunga, con sede di Arezzo, e le due amministrazioni sopra citate; che dopo annose, varie e complesse vicende, trascorsi oltre 18 anni dall'avvio dei procedimenti contenuti negli atti sopra citati, con l'affidamento alla società Edistra di Genova dei lavori per la realizzazione dell'opera, e ricordato in particolare che al marzo '92 a seguito di sentenza del Consiglio di Stato la società



Deliberazione del Consiglio Provinciale

n°114

del 26.11.2009

pagina n.11

FSAS cessava dalla gestione delle ferrovie e che tale gestione veniva affidata dal Ministero dei trasporti alla LFI; che a tale data l'opera non era ultimata e la società Edistra non riprendeva i lavori, e che per un contenzioso sorto con il Ministero dei trasporti l'opera incompiuta rimaneva di proprietà della società Edistra e non poteva passare al demanio dello Stato; considerato che una volta chiuso il contenzioso tra la società Edistra ed il Ministero dei trasporti in virtù di un atto di transazione del 17-6-1998 e successivo decreto delegato del 25 E/1400..., insomma, poi ti do copia scritta, i riferimenti normativi, se no è troppo lunga la lettura, li bypasso. La LFI, confermando la volontà di portare a compimento l'opera pubblica funzionale all'eliminazione di un passaggio a livello su una strada provinciale, richiedeva al Ministero dei trasporti il finanziamento delle opere di completamento, finanziamento da disporre ai sensi della legge 297/78. Considerato che con il decreto legislativo 422 del '97, relativo al conferimento alle Regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della 59 del '97, che mantiene in capo allo Stato tutte le funzioni in materia di sicurezza di cui al DPR 753/80, in relazione alla rete dei servizi pubblici di trasporto ferroviario regionale, e che con l'accordo di programma per il trasferimento alla Regione delle funzioni amministrative programmatiche relative ai servizi in concessione alla Ferroviaria Italiana spa tra la Regione e il Ministero dei trasporti, ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 4 luglio del '97, sottoscritto in data 17-1-2000, nel quale si assegna alla Regione Toscana le funzioni di programmazione e di amministrazione inerenti la rete e il trasporto ferroviario in concessione ad LFI spa; considerato che nel gennaio 2001 l'opera, con le sue pertinenti, veniva trasferita al demanio regionale; considerato che con atto del notaio Cirianni del 7-10-2004 si è costituita la Rete Ferroviaria Toscana spa, alla quale è stato conferito il settore infrastruttura dell'esercizio ferroviario, la società è operativa dal primo gennaio del 2005, nel novembre 2007 è stato proposto, su commessa della Rete Ferroviaria Toscana, dal dottor ingegnere Donatelli Giuseppe di Arezzo, il certificato di collaudo statico delle strutture del sovrappasso; considerato che tale intervento, quale opera pubblica di competenza della Regione Toscana, nota... ecc., lavori di completamento del cavalcavia per l'attraversamento della linea ferroviaria Arezzo-Sinalunga nella stazione di Lucignano, alla progressiva 28 + 160 sulla strada provinciale numero 25 della Misericordia, rientra in quanto previsto dalla legge regionale 30/2005 nelle disposizioni in materia di espropriazione per pubblica utilità, articolo 3, conferimento di funzioni espropriative della Regione, e che pertanto il Comune di Lucignano è individuato quale autorità espropriante; che la RFT ha presentato un progetto preliminare per il completamento di una variante alla strada provinciale della Misericordia per l'eliminazione del passaggio a livello nel Comune di Lucignano, e che alla fine dei lavori oggetto del presente accordo, verificato il completamento dell'iter amministrativo tra RFT e Regione Toscana ai sensi di legge, si convocheranno congiuntamente i funzionari incaricati dalla Provincia, dal Comune di Lucignano



Deliberazione del Consiglio Provinciale

n°114

del 26.11.2009

pagina n.12

e da RFT, ad una visita di constatazione della regolare realizzazione dei lavori stessi e ad eseguire le eventuali ulteriori prove, e il cui esito favorevole sarà fatto risultare da apposito verbale. Dopo l'esito positivo della visita di constatazione verrà redatto un verbale di consegna da parte della RFT, appositamente delegata dalla Regione Toscana, sia per gli aspetti operativi che per quelli patrimoniali, delle opere in oggetto e relative pertinenze alla Provincia, che ne assumerà da quel momento la competenza per la gestione e manutenzione, in attesa del definitivo decreto di classificazione amministrativa del tratto di strada in questione. Mentre il Comune di Lucignano assumerà la competenza dei due tratti di strada dismessi dal tracciato della SP 25 della Misericordia, e provvederà alla loro gestione e manutenzione in attesa del definitivo decreto di classificazione amministrativa dei tratti di strada citati. Il Comune di Lucignano ha approvato le linee guida dell'intervento nella seduta della giunta comunale del 19 settembre 2009.

Il giorno 8 ottobre è stata sottoscritta la convenzione, e quindi saranno avviate le procedure previste. Il finanziamento dei lavori è a carico della Regione Toscana ed è già assegnato a RFT. Va ricordato e sottolineato che i lavori in questione, in sostanza relativi alla soppressione di un passaggio a livello sulla linea ferroviaria Arezzo-Sinalunga, erano di competenza del Ministero dei trasporti, gestione governativa delle ferrovie Stia-Arezzo-Sinalunga e della Regione, e quindi non della Provincia. Il ruolo svolto dalla Provincia è stato quello di sollecitare, coinvolgere e coordinare i vari soggetti interessati, per addivenire alla conclusione di una vicenda che si trascina da troppo tempo. La ripresa e la prossima conclusione delle procedure amministrative va nella direzione giusta.

L'impegno finale della Provincia sarà quello di prendere in carico, a lavori e collaudo ultimati, l'opera in questione.

consigliere Oreste Civitelli (Popolo della Libertà)

Soddisfatto per il lavoro certosino di ricostruzione, sono 19 anni. Assolutamente insoddisfatto della spiegazione della risposta della Provincia. Le responsabilità, sappiamo, in Italia vengono distribuite sempre in maniera diciamo bilanciata e proporzionale all'effettiva responsabilità dell'ente. Per cui chiunque risponda è sempre colpa dell'altro. In questo caso, però, a fronte di una mia interrogazione del luglio '99 (non ieri l'altro, luglio '99, 10 anni fa), l'allora assessore, dal momento che era contenuto un quesito, nel verbale di approvazione da parte della giunta provinciale dell'intervento, veniva dichiarato gravemente pericoloso come passaggio a livello, e che necessitava un pronto ripristino. Questo succedeva 19 anni fa. Prendo atto che secondo il giudizio dell'amministrazione provinciale gran parte del ritardo è dovuto alle procedure di esproprio da parte del Comune di Lucignano. Mi permetterò di verificare da un punto di vista personale, perché qui purtroppo un po' me ne intendo. Prendo atto che ci sarà una conferenza di servizio, altro non è quello per il verbale di constatazione, che constaterà immagino (a meno che non abbia dimenticato le poche nozioni imparate a scuola)

che l'opera, il manufatto va demolito, perché questa è la situazione di quel manufatto. Forse il sindaco Cantelli lo può testimoniare, quello è un manufatto che va demolito. Saranno necessari altri mesi, probabilmente altre spese, per determinare una situazione che probabilmente non è consona al territorio che la Provincia è chiamato ad amministrare. Io credo che ci voglia in questo caso un bagno di umiltà da parte di tutti, senza andare a cercare le singole responsabilità, perché tanto sono sotto gli occhi di tutti, e tentare di capire che cosa si voglia fare. Trovo abbastanza quasi dislessico il comportamento di chi fa interventi pesanti, di cui è oggetto in questo momento la variante, e si permette di tralasciare un'opera che era stata definita dalla Provincia stessa importante e fondamentale per la sicurezza dei cittadini. Per cui io credo che il contenuto stesso dell'interrogazione non possa essere minimamente sufficiente a spiegare come mai se era la situazione così gravemente pericolosa, per 19 anni si sia accettato di mantenere una situazione di quel tipo.

assessore Francesco Ruscelli

Ci sarebbe l'ultima risposta, che era per il consigliere Nicotra, relativamente a un'interrogazione che mi ha fatto relativa all'Istituto Alberghiero Michelangelo Buonarroti. La risposta a questa interrogazione l'ho già anticipata attraverso un comunicato stampa, d'altronde anche il consigliere Nicotra aveva inserito il testo dell'interrogazione in un comunicato stampa. Se si è ritenuto soddisfatto da quella risposta che ha avuto sulla stampa, altrimenti leggo il testo integrale. Non ho problemi, insomma.

consigliere Alfio Nicotra (capogruppo Rifondazione Comunisti Italiani)

Presidente, semplicemente per richiamare una cosa: io ho presentato l'interrogazione in consiglio provinciale, conseguentemente è andata anche sulla stampa. Però a me va bene anche la risposta a forma scritta, non voglio tediare. L'unico problema è che vorrei richiamare l'assessore Ruscelli ad un bon ton istituzionale: quando afferma che "sono ben diversi da quanto affermato dal consigliere Nicotra": se lei ha letto la mia interrogazione, io non ho preso parte, ho semplicemente esposto le problematiche. Non ho preso una posizione. Così come ad un certo punto dice "come vaneggiato non si sa da chi", perché io non vaneggio. E come si vede, visto che ci ha impiegato due pagine, può darsi che l'argomento l'abbia irritata, ma il problema esisteva, esiste un'incomprensione tra il Consorzio, il Comune di Caprese Michelangelo ecc., tanto che meritava questo tipo di risposta. Poi c'è ancora: "al contrario di quanto afferma infondatamente il consigliere Nicotra". Non c'è una cosa della mia interrogazione che sia infondata. Dunque, da questo punto di vista io la richiamo, mi permetto di richiamarla e di darle un consiglio, insomma, almeno da questo punto di vista, che le relazioni con i consiglieri che fanno il loro dovere, cioè presentano un'interrogazione alla giunta, uno risponda dicendo che sono preoccupazioni magari infondate, ma non che in qualche modo si dichiara il lavoro fatto da un consigliere, dice



Deliberazione del Consiglio Provinciale

n°114

del 26.11.2009

pagina n.14

"contrariamente a quanto affermato", perché se lei si attiene al testo dell'interrogazione, non c'è una sola parola che è stata smentita dalla sua risposta.

assessore Francesco Ruscelli

In realtà a me pare, a parte il bon ton istituzionale, che il consigliere Nicotra abbia riportato nel testo dell'interrogazione una ricostruzione errata, che attraverso la risposta abbiamo cercato di ricondurre nella linea. Errata da un punto di vista anche informativo. Nel senso, lei ha inserito una serie di affermazioni, di questioni che non corrispondono al vero, sulle quali ha chiesto delucidazioni, che la risposta ha cercato di dare. Cosa che peraltro abbiamo fatto anche direttamente con il Comune. Non abbiamo assolutamente nessun tipo di fastidio su questa vicenda. Se il Comune ed il Consorzio onoreranno gli impegni, l'amministrazione provinciale sarà ben lieta di continuare a lavorare in sintonia, come cerca di fare con tutte le amministrazioni, indipendentemente dalla maggioranza che le guida, perché quello che ci anima è un principio di correttezza infraistituzionale e di senso delle istituzioni. Dopodiché, io le riporto esattamente le considerazioni che lei mi ha appena fatto.

assessore Piero Ducci

Io ho un'interrogazione del consigliere Menchini in relazione al tributo Tosap per passi carrabili lungo le strade gestite dalla Provincia. È un'interrogazione che riporta un malcontento diffuso generalizzato nei nuovi contribuenti, così come indicati dai cantonieri di zona del servizio viabilità, che hanno fatto il dovuto censimento. Io quindi preliminarmente la ringrazio per aver fatto questa interrogazione, che ci permette di chiarire alcuni aspetti di questa vicenda, che è una vicenda oltremodo complessa. Infatti, come tutti sappiamo, la Tosap è un tributo dovuto per legge, e la Provincia di Arezzo l'ha istituita, la Tosap, con deliberazione del '94, la numero 164, poi oggetto di revisione nel 2006. Problemi sono sorti dal primo di ottobre del 2001, quando con il trasferimento delle strade statali ex Anas alla Provincia, l'ente non ha potuto fare altro che estendere il campo applicativo della Tosap anche alle strade trasferite. E ciò evidentemente anche al fine di evitare situazioni disomogenee sul territorio, e quindi evitare un diverso trattamento tributario tra situazioni sostanzialmente analoghe.

Per quanto riguarda la situazione che abbiamo ereditato dalla gestione Anas, abbiamo sollecitato l'utenza ad interagire con l'amministrazione provinciale al fine di verificare caso per caso quelli che erano i passi carrabili autorizzati, e quelli non ancora autorizzati. Perché come si sa, l'imposta è dovuta anche qualora, in presenza del presupposto impositivo, il passo carrabile non sia formalmente autorizzato. È sufficiente che sussista il presupposto impositivo, che è rappresentato dalla presenza ad esempio anche di una semplice tubazione, che configura quest'opera visibile con una chiusura della fossetta, e pertanto una modifica del piano stradale. Questo è sufficiente per poter ritenere sussistente l'obbligo tributario, anche in assenza di provvedimento autorizzatorio. Gli ex



Deliberazione del Consiglio Provinciale

n°114

del 26.11.2009

pagina n.15

utenti Anas avevano in parte, ovviamente quelli che avevano ottenuto una autorizzazione, avevano fatto anche dei pagamenti una tantum all'Anas stessa, con i quali ritenevano di avere assolto integralmente il loro obbligo. Si trattava per la verità in gran parte di concessioni di durata decennale o ventennale, rilasciate dall'Anas negli anni 60-70, e che quindi erano abbondantemente scadute. Si trattava poi del pagamento di un canone concessorio, e non del pagamento di un'imposta. Comunque, a prescindere da questo, che è un sofisma giuridico, che evidentemente qui ci interessa fino a un certo punto, l'irritazione degli utenti è nata quando l'Anas, addirittura dopo il passaggio delle strade statali alla competenza della Provincia, ha richiesto a taluni contribuenti il pagamento nuovamente del canone, anche se non era più il soggetto gestore. Questo è avvenuto nel 2005. E questo evento ha fomentato una certa indignazione da parte degli utenti contribuenti, che si sono visti richiedere i soldi nuovamente anche dall'Anas, dopo che pagavano la Tosap anche alla Provincia di Arezzo. La Provincia in quell'occasione, devo dire in maniera inappuntabile, ha cercato di interagire con le parti, e quindi ha investito della questione gli uffici competenti dell'Anas, che si è scusata per l'errore compiuto, avendo richiesto nuovamente un canone di concessione che non era dovuto, e che ha ammesso che non aveva provveduto all'aggiornamento della banca dati.

In merito al suggerimento circa l'applicazione della tariffa, che il consigliere fa, il punto 6 allegato B del regolamento, che viene citato, si riferisce ad occupazioni temporanee. E l'importo della tassa, di euro 0,516 al metro quadro giornaliero, no, sarebbe 0,516 giornaliero, sarebbe molto più oneroso per il contribuente rispetto all'attuale tassa, che è di € 10,33 al metro quadro ma per l'intera annualità. In ogni caso si tratta di due tariffe diverse, una è temporanea e l'altra è permanente. Io comunque le posso confermare che l'ufficio tecnico del servizio viabilità è tuttora allertato per un completamento del censimento che è stato fatto, per verificare tutte le situazioni che si sono create anche di disagio sul territorio, e che è disponibile evidentemente a fare tutti i sopralluoghi necessari al fine di correggere gli eventuali errori compiuti.

consigliere Ivo Francesco Meschini (Popolo della Libertà)

Ringrazio l'assessore, come sempre molto esaustivo, però prego la Provincia di fare parecchia chiarezza su questo argomento, perché molte sono le persone interessate.

assessore Antonio Perferi

Rispondo al consigliere Meschini relativamente alle problematiche dei pendolari sulla linea ferroviaria Arezzo-Pratovecchio-Stia. Io ho assunto notizie da RFT, che è la società che gestisce, e ho formulato una risposta in questo senso. In risposta alla sua interrogazione evidenziamo che in entrambe le linee ferroviarie Arezzo-Sinalunga e Arezzo-Pratovecchio-Stia sono elettrotreni di modesta lunghezza, che nascono con un limitato numero di posti a sedere proprio per



Deliberazione del Consiglio Provinciale

n°114

del 26.11.2009

pagina n.16

soddisfare le esigenze di circolazione dei treni nelle ore a più bassa frequentazione e garantire l'utenza presente, di solito extra scolastica, il massimo di comfort. Parimenti, al fine di offrire un servizio migliore anche nelle ore di massimo affollamento, la società RFT ha già programmato di rinnovare il proprio parco veicoli attraverso l'acquisto, in accordo con la regione Toscana, di treni di tipo Vivalto, per un ammontare di oltre € 7 milioni. Circa l'orario ferroviario si precisa che è stato necessariamente rivisto a seguito della recente attivazione del nuovo sistema CTC/DCO, di regolazione della circolazione dei treni, il cosiddetto telecomando. Tale revisione ha portato ad una generale riduzione dei tempi di percorrenza, senza peraltro modificare in modo eccessivo la quasi totalità delle tracce orarie, sia dei treni del Casentino, che di quelli della Valdichiana. Nessuna corsa è stata soppressa, tanto meno nei giorni festivi, ed è anzi stato potenziato il servizio ferroviario offerto al pomeriggio sulla linea Arezzo-Sinalunga. Le modifiche comunque di carattere sperimentale hanno tenuto conto delle esigenze manifestate nel tempo dall'utenza, in particolare nel settore del commercio, nella fascia serale 19-20,30, al rientro dal capoluogo. Così come delle esigenze di coincidenza dei treni in ambito di stazioni comuni, Arezzo RFI da e verso Firenze. Con il cambio di orario a dicembre, il 13, saranno certamente prese in considerazione le richieste nel frattempo pervenute, come ad esempio il posticipo del treno 6182 da Arezzo a Stia, o viceversa, l'anticipo della corsa 183 da Stia ad Arezzo. Allo scopo di venire incontro nel futuro, già nell'estate prossima, ad ulteriori richieste, è stato altresì distribuito all'utenza specifico questionario anonimo, al fine di raccogliere in modo più sistematico e generale informazioni circa le varie esigenze, comprese quelle dei viaggiatori che sono soddisfatti del servizio, così come programmato, nell'ottica di cercare di soddisfare per quanto possibile quelli della maggioranza degli utenti. Oltre agli investimenti sul parco rotabili, ulteriori investimenti sono programmati dal lato dell'infrastruttura, nell'ottica non solo di innalzare la velocità e quindi di ridurre i tempi di percorrenza, ma anche al fine di garantire una maggiore regolarità, peraltro ad oggi sopra la soglia del 90%. Questo è quanto attraverso il dirigente di RFT mi è stato inviato, e che io le consegno, la risposta alla sua interrogazione.

consigliere Ivo Francesco Menchini (Popolo della Libertà)

Ringrazio l'assessore Perferi, però io voglio ripetere soltanto una cosa. Quando cambiate questi orari, ci sono alcune aziende che hanno dovuto cambiare l'orario di lavoro per prendere questi treni. È stata interpellata la LFI, che ha dato sempre risposta che nulla poteva fare, lei. È per questo che voglio che intervenga l'assessore Perferi nei confronti della Ferroviaria, perché renda questo cambiamento di orario noto molto prima alle ditte, alle aziende, i cui dipendenti usano il treno.

assessore Antonio Perferi



Deliberazione del Consiglio Provinciale

n°114

del 26.11.2009

pagina n.17

Per precisione e puntualità, lunedì prossimo alle ore 15 avrò un incontro con il direttore di RFT e quello che lei mi sottolinea anche stamani sarà riportato nell'incontro. Per ora si tratta di un rapporto di buon vicinato, anche perché questo è quello che è in mio potere attualmente. Spero in futuro di non avere solo rapporti di buon vicinato, ma di avere anche, rispetto a questa società, maggior voce in capitolo. Rispondo alla consigliera Tanti relativamente all'interrogazione sulle Capezzine e la situazione del trasporto pubblico locale in quella zona. Il contratto avente come oggetto il trasporto pubblico locale su gomma dell'intera Provincia di Arezzo ha un prodotto chilometrico complessivo pari a 9.700.000 vetture/chilometro anno, realizzato con circa 600.000 corse.

Il soggetto gestore è Etruria Mobilità, società consortile di cui LFI fa parte. La linea a cui si fa riferimento è parte del contratto in oggetto ed è una delle poche linee sulle quali negli ultimi anni sono state verificate criticità importanti. Per questo motivo è costantemente sotto controllo da parte dell'ufficio trasporti della Provincia. Le problematiche riscontrate su tale linea sono di due tipi: sovrappollamento sui bus sia in entrata che in uscita dalla scuola; pericolosità del movimento bus alla fermata all'uscita degli studenti dalla scuola. L'ufficio trasporti ha operato nel seguente modo: nella primavera del 2009 a tutti gli istituti scolastici superiori è stato richiesto di comunicare il numero delle iscrizioni e di utenti che plausibilmente avrebbero utilizzato nel corso di quest'anno il trasporto pubblico. L'Istituto Vegni è risultato essere una delle strutture in cui l'incremento degli studenti è maggiormente evidente. Per tale motivo il gestore sin dai primi giorni di scuola ha monitorato eventuali problemi e il loro progressivo evolversi. Il sovrappollamento in caso di utenze scolastiche tende ad essere estremamente variabile nelle prime settimane di scuola, sia a causa dell'incertezza degli orari, che delle favorevoli condizioni climatiche. Il controllo è pertanto continuo e realizzato attraverso le comunicazioni degli stessi autisti e le indicazioni nei diari di bordo dei bus utilizzati. In sede di comitato tecnico (il comitato tecnico è un organo paritetico per la gestione del contratto quinquennale, che vede presenti da una parte la stazione appaltante, Provincia di Arezzo e Comune di Arezzo, e dall'altra il soggetto gestore), l'organo previsto dal contratto, in cui sono state assunte decisioni tecniche per la risoluzione del problema inerente il TPL... Nel giorno 16 ottobre 2009, dato atto della criticità della situazione, la Provincia richiedeva ad Etruria Mobilità la realizzazione di una proposta progettuale, che dato il trend positivo di incremento degli studenti di questo istituto, permettesse la soluzione definitiva anche per gli anni futuri. Veniva inoltre deciso di effettuare un incontro con il preside al fine di assumere decisioni condivise sulle problematiche emerse. L'incontro si è effettivamente svolto il 27 ottobre 2009. Oltre al preside dell'Istituto e ai rappresentanti della Provincia e di Etruria Mobilità erano presenti alcuni rappresentanti delle organizzazioni sindacali. Con la collaborazione dell'Istituto è stata identificata una soluzione per la sicurezza degli studenti in attesa del bus, campanella gestita da un operatore, che suona solo al momento in cui i bus sono stazionati nelle fermate. Il giorno 4 novembre 2009



Deliberazione del Consiglio Provinciale

n°114

del 26.11.2009

pagina n.18

la Provincia di Arezzo ha realizzato essa stessa controlli a campione. La criticità della situazione è stata confermata: numero di persone a bordo uguale al massimo indicato nella carta di circolazione per periodi di tempo di circa venticinque minuti, ma nessuna persona è rimasta impossibilitata al trasporto. La proposta progettuale sarà valutata in occasione del prossimo comitato tecnico. Ogni anno vengono realizzate due indagini, saliti-discesi, una orario estivo, l'altra orario invernale. L'indagine è effettuata su tutte le corse che accadono nel giorno identificato come rappresentativo. I dati sono stati raccolti dagli stessi autisti, che per ogni fermata segnalano il numero dei saliti e dei discesi. In tale modo si permette il calcolo del numero degli utenti a bordo per ciascuna corsa, e si identificano le corse soggette a sovraffollamento. Iniziative al fine di evitare sovraffollamenti costanti e pericolosi: la problematica dei sovraffollamenti è di difficile gestione nell'ambito dell'attuale capitolato di gara proposto dalla Regione Toscana. Il pagamento del gestore avviene su base chilometrica; le aziende che hanno partecipato al bando di gara hanno realizzato un'offerta sul database corse predisposto dalla Provincia. Sulla base di tale offerta è stato desunto un prezzo chilometrico che viene ogni anno incrementato del tasso di inflazione programmata, e che costituisce il riferimento al momento in cui si realizzano modifiche alla rete previste dal contratto.

Se si istituisce una nuova corsa si è pertanto contrattualmente obbligati ad un corrispettivo all'azienda, pari al numero dei chilometri di corsa per il prezzo chilometrico. Nel caso di sovraffollamenti, oltre all'onere economico esiste anche un'ulteriore difficoltà: l'intero sistema bus, personale compreso, è dimensionato sulla base della richiesta nell'ora di punta, e ovviamente i sovraffollamenti si verificano in questa circostanza. Una nuova corsa nelle ore di punta, come nel caso della linea per località Capezzine, richiede pertanto una nuova revisione dell'intera rete della zona, poiché causa una diversa organizzazione del personale e dei bus del gestore. Pur dovendo operare con questi limiti, negli anni passati si è sempre cercato di venire incontro alle esigenze dell'utenza, istituendo corse sperimentali anche utilizzando le economie che si realizzavano nell'ambito della gestione del contratto, principalmente, purtroppo, per gli scioperi aziendali. Si sottolinea che il contributo economico di Regione Toscana, cui competono gli oneri sui cosiddetti servizi minimi, all'interno dei quali rientra il trasporto scolastico, è costante. Di conseguenza, l'istituzione di nuove corse in questa fase terminale del contratto (scadenza 31 giugno 2010), in cui non sono presenti economie di nessun tipo, è necessariamente legata alla soppressione di altre corse in orario non di punta. I limiti evidenziati dal contratto per la gestione di corse in sovraffollamento hanno suggerito ovviamente alcune modifiche del capitolato, che nel prossimo contratto permetteranno in modo più agevole all'amministrazione l'inserimento di corse nell'orario di punta.

consigliera Lucia Tanti (capogruppo Popolo della Libertà)



Deliberazione del Consiglio Provinciale

n°114

del 26.11.2009

pagina n.19

Mi riservo, data anche la complessità della risposta, di cui la ringrazio, di poterla guardare con calma e magari riformulare alcune questioni di dubbio, qualora ci dovessero essere, direttamente magari a lei, in una sede successiva.

assessore Antonio Perferi

Ed ora, se ce ne fosse bisogno, io devo dare due risposte simili sullo stesso argomento, sul tema della bonifica, che trova largo spazio sui giornali e credo che aggiungiamo notizie a notizie. Mi preme solo sottolineare che credo talvolta ci sono delle fasi nella vita politica e amministrativa, e non riguarda le osservazioni in oggetto, che sono precise e puntuali, ma riguarda quello che ogni giorno io prendo dalla stampa, e sembra quasi un esercizio bulimico di bulimia verbale, dove ognuno ha da dire qualcosa e, permettetemi di dirlo, talvolta anche a sproposito. Sento tanti spropositi! Il problema della bonifica (e poi rispondo sia alla consigliera Tanti, una risposta orale, e all'interrogazione della consigliera Camaiti, e del consigliere Lucacci, relativamente ai problemi della bonifica), siccome la situazione è fluida o variabile, ma non è variabile solo ad Arezzo o in Valdichiana, è variabile in Regione Toscana ed è variabile a livello nazionale...

Il presidente Vasai nel suo programma di governo lo ha ribadito con chiarezza: la posizione della Provincia di Arezzo, espressa autorevolmente dalla giunta precedente e riconfermata dal presidente Vasai e la giunta attuale, e da questo consiglio, è quella del superamento o una diversa organizzazione e razionalizzazione delle materie della bonifica. Siamo per il superamento di tutto ciò. Ma poiché abbiamo una consapevolezza di tipo istituzionale, dobbiamo in questa fase applicare, attenerci alle leggi e ai regolamenti che ci sono. Questo credo sia comprensibile a tutti. Auspicavamo di avere segnali dal governo nazionale, e ahimè, i segnali che ci giungono vanno in senso completamente contrario. Per essere molto chiari, auspicavamo che nel testo, che nel disegno di legge sul nuovo codice delle autonomie locali, licenziato dal governo e consegnato alle Camere, fosse contenuto quello che il Ministro Calderoli aveva annunciato nei mesi primaverili, che era quello di soppressione dei Consorzi di bonifica e tutti quegli enti intermedi, e ne aveva fatto un elenco che per noi suonava come musica, e musica lieta: Ato, Consorzi, Enti Parco e quant'altro. Ahimè, quando nella seconda fase a "soppressione" si è sostituito un'altra parola, e ci si è messo "razionalizzazione", ahimè, dopo razionalizzazione è scomparso anche quello. È rimasto qualcosa di vuoto. Resta agli atti che cosa? Nella conferenza Stato-Regioni l'Unione delle Province Italiane ha ribadito fortemente la sua posizione, che è la posizione di superamento dello stato attuale sulla situazione della bonifica. Questo documento è agli atti, non è stato recepito nella fase della conferenza Stato-Regioni, per cui il testo rimane quello di una razionalizzazione rinviata alle Regioni. La soppressione è un percorso di difficile realizzazione, anche perché il Ministro Calderoli ci dice che quando si parla di soppressione dei Consorzi si sceglie una strada irta e si è scomodata la Corte Costituzionale. Dicendo alla Corte Costituzionale che cosa? Sopprimere i



Deliberazione del Consiglio Provinciale

n°114

del 26.11.2009

pagina n.20

Consorti e trasferire tout court queste competenze alle Regioni non è possibile, non è compatibile con l'impalcatura costituzionale. Perché? Perché i Consorzi, alcune materie che svolgono, come la bonifica, sono riconducibili al pubblico, ma i Consorzi nella geografia nazionale assolvono a funzioni anche di tipo privatistico, che non possono essere trasferite tout court e ricondotte agli enti intermedi, come per esempio la Provincia. Ora, resta difficile riuscire a fare in Valdichiana quello che non si riesce a fare a livello nazionale.

La partita potrà giocarsi a livello di Regione Toscana. A livello di Regione Toscana (questo per informazione me lo ricorda e rispondo alla consigliera Tanti) giacciono due proposte di legge, una del Pdl e un'altra anche della mia collocazione politica, sulla soppressione dei Consorzi. Una riflessione, consigliera, su questo: se la legge nazionale o le leggi nazionali non vanno in quell'indirizzo, resta difficile comprendere come su tutta la materia la Regione Toscana possa operare. In questi giorni ho avuto frequentazioni all'Unione delle Province Italiane e mi sono reso conto che uscendo dalla Provincia di Arezzo il mondo non è tutto uguale, consigliera, e il sentire di altre zone della Toscana è un po' difforme o diverso dal nostro. Se per esempio, confrontandomi con la realtà pisana, quando ho parlato alla Provincia di Pisa di superamento dei Consorzi mi hanno guardato come un marziano e mi hanno detto: "Ferma, è un problema che non si pone. I Consorzi in alcune zone sono strutturati nel tempo, affondano la loro azione, le loro radici nel tempo e hanno strutture importanti anche dal punto di vista tecnico". Per cui, cioè, sono realtà diverse. Resta il fatto che noi dovremo affrontare questo problema a livello di confronto con la Regione Toscana. Io penso che novità in questa coda della legislatura non ce ne siano, se non una razionalizzazione nel numero dei componenti delle assemblee. Siamo in regime provvisorio, e noi siamo ad operare, in Provincia di Arezzo, in un regime provvisorio.

Certo, consigliera, non ho nessun timore a dire che il percorso è stato un po' tortuoso, non so trovare altro aggettivo, per cui, anche di difficile comprensione da parte dei cittadini. Certo rimango meravigliato quando nel dibattito anche le stesse associazioni di categoria, che fanno parte della commissione provvisoria, a Firenze dicono una cosa, ad Arezzo ne dicono un'altra, a Pisa ne dicono un'altra ancora, a Bibbiena ne dicono un'altra ancora, in Valtiberina ne dicono un'altra ancora. Perché se non sono buoni o sono vessatori i ruoli che emette il Consorzio di bonifica della Valdichiana, sono vessatori anche quelli che emette la Comunità Montana della Valtiberina e quelli che emette la Comunità Montana del Casentino e non ultimo l'unione dei Comuni del Valdarno. Io credo che su questa materia avremo da discutere e da lavorare.

In fase di Regione Toscana (la ringrazio, presidente, e poi chiudo) nel 2010 verrà fatto un atto importante, che io reputo fondamentale: verrà una volta per tutte stabilito un modello di piano di classifica, che è il punto di partenza di tutto il resto. Se riusciremo a livello di azione dell'UPI, con gli enti locali, ad omogeneizzare il tutto, forse nel 2010-2011 ci troveremo non so se alla



Deliberazione del Consiglio Provinciale

n°114

del 26.11.2009

pagina n.21

soppressione dei Consorzi, ma comunque ad una razionalizzazione della materia molto, molto forte.

consigliera Lucia Tanti (capogruppo Popolo della Libertà)

Facciamo una cosa un po' in controtendenza: non sono soddisfatta, se no siamo sempre soddisfatti, stavolta invece no. E brevissimamente le dico perché. Non sfugge a nessuno che con l'approvazione del Titolo V queste discipline hanno una grande complessità anche nella dimensione dell'abolizione e razionalizzazione, perché sono delle competenze che si spalmano su più soggetti istituzionali, il governo, le Regioni e via di seguito. Forse bisognerebbe anche fare un'analisi di questo Titolo V, approvato a tre voti di maggioranza; forse era bene fare diversamente, ma appartiene al passato. Nel merito, io credo che la Regione Toscana poteva, rispetto al perimetro delle proprie competenze, ed il governo non ha dato la possibilità perentoria dell'abolizione perché (non le sfuggiva, lo saprà come lo so io) alcune Regioni avevano già detto che avrebbero impugnato, compresa la Toscana, quell'indirizzo, ritenendo che rispetto al Titolo V non spetta al governo perentoriamente dire: "Le abolisco". Spetta al governo, rispetto al Titolo V, su questa materia, dare un indirizzo, che è quello della razionalizzazione, che, come si capisce, non è una perentorietà, ma è un atto di indirizzo. Allora, la Regione Toscana poteva e doveva, a nostro modo di vedere, fare due cose. Intanto rendere noto con chiarezza i piani di classifica. Su questo è indietro, tanto è vero che sia il difensore civico regionale che il difensore civico provinciale nella situazione del Valdarno, che conosce bene, probabilmente più di me, su questo è stato molto preciso. Rispetto alla posizione della Provincia di Arezzo, e io su questo ho apprezzato (per quanto abbiamo avuto ovviamente una competizione elettorale) la posizione del presidente Vasai in merito alla razionalizzazione, però come dire, è vero che siamo in Provincia di Arezzo, ma non sfuggirà a nessuno che questa Provincia ha dei consiglieri regionali, non sfuggirà a nessuno che se si richiede una razionalizzazione non si può fare una proposta di legge che ne toglie due soli in tutta la Toscana. Non sfuggirà a nessuno che questo è un territorio che con la presenza delle Comunità Montane, rispetto per esempio a Pisa, che ne ha viste abolire di più rispetto a qui, si determina un quadro diverso. Allora, la posizione nostra, che se volete aveva un tratto di provocatorietà (ma in politica succede anche questo a volte), è che se esiste una filiera nazionale, una condivisione complessiva delle linee politiche poste da questa Provincia, non si vede perché i consiglieri regionali eletti in questo territorio e afferenti alla maggioranza non abbiano spinto e non abbiano determinato almeno una razionalizzazione più forte, rispetto a quella che il centrosinistra in Toscana ha posto e che giace in commissione seconda in Regione Toscana. Questa è la nostra posizione. Riteniamo che ci sia una qualche coerenza di linea, ma una qualche volontà di non scambiarsi le idee, quando da Arezzo si va a Firenze. Perché non sfugge a nessuno che per la legislazione che abbiamo il governo nazionale, pena l'impugnativa, non poteva dare un atto di



Deliberazione del Consiglio Provinciale

n°114

del 26.11.2009

pagina n.22

indirizzo di abolizione, ma può dare un atto di indirizzo di razionalizzazione. Questa razionalizzazione che tanto si invoca qui, è una razionalizzazione che è stata tradotta a livello regionale dal centrosinistra in maniera ridicola, cioè razionalizzano e ne tolgono uno o due. Due, mi pare. Allora chiedevamo una coerenza rispetto ad una linea che se è qui, non poteva che essere anche assunta come linea politica di indirizzo dai consiglieri regionali del centrosinistra, che a Firenze dicono tutt'altre cose.

assessore Antonio Perferi

Noi raccogliamo la sfida, consigliera Tanti, la raccogliamo e ci adopereremo, credo il presidente Vasai in prima persona, è il mandato che mi ha assegnato, per modificare questo stato di cose. Abbiamo una sola faccia e perseguiamo un obiettivo molto chiaro, che è quello, rispetto a tutta questa materia, di razionalizzazione più forte. Lo manifesteremo attraverso l'Unione delle Province nelle sedi e nei confronti, nella concertazione a livello regionale. Ancora la legge, che modifica e dovrebbe razionalizzare, non è legge, non è stata portata all'attenzione del parlamento regionale, per cui rispetto a quello auspichiamo di riprendere la partita già da ora, ma in futuro anche nella nuova legislatura e consigliatura regionale.

Rispondo sempre in merito alla bonifica al consigliere Lucacci e alla consigliera Camaiti. Io, consigliere, mi sono permesso (non lo leggo, se no rischio di essere crocifisso in quest'aula, anche perché se leggo tutta la risposta credo i consiglieri sicuramente rispetto a voi e a me avrebbero qualche problema) nella prima parte, e non la leggo, di riportare anche una pagina su tutti i riferimenti dal punto di vista legislativo che ci sono, che vi dico è materia veramente da palude. Mi limito solamente a leggere le risposte ai quesiti che voi mi avete posto, perché la vostra interrogazione ha una parte di considerazioni di tipo generale e una parte che fa quesiti estremamente precisi. Allora, io mi limito solo a leggere: In merito all'interrogativo se il pagamento della quota consortile richiesta dal Consorzio di bonifica della Valdichiana aretina fosse giustificato da un punto di vista economico (questo è uno dei quesiti), mi preme evidenziare che l'importo totale inserito a ruolo è stato individuato calcolando le risorse economiche necessarie per effettuare un programma di interventi utili a mantenere in efficienza agraria una parte del reticolo idrografico, individuato di concerto con gli enti locali, definito come reticolo di manutenzione e parte integrante del piano provvisorio di classifica degli immobili. L'importo delle singole cartelle è stato desunto attraverso il piano di classifica". Dicevo prima alla consigliera Tanti che c'è in Regione il dibattito su arrivare ad un piano di classifica standard, che valga per tutta la Regione, perlomeno per rendere giustizia ai cittadini. Noi abbiamo in questo territorio della Provincia quattro situazioni completamente diverse.

L'importo delle singole cartelle è stato desunto attraverso un piano di classifica degli immobili predisposto dalla commissione provvisoria, costituita oltre che dal presidente, anche dai membri designati dal Comune di Arezzo, dal Comune di



Deliberazione del Consiglio Provinciale

n°114

del 26.11.2009

pagina n.23

Cortona, dalle associazioni maggiormente rappresentative degli agricoltori e dall'Urbat". Dietro questo acronimo si nasconde la quinta colonna: l'Urbat è in sostanza l'unione, il sindacato dei Consorzi di bonifica. Questo però è quello che prevede la legge, che fornisce i criteri e le procedure per individuare il beneficio ottenuto dai proprietari dei singoli immobili, in funzione degli interventi previsti nel piano annuale. La Provincia di Arezzo, con delibera n. 330, ha espletato le funzioni dettate dall'articolo 29, legge 34/94, per quanto riguarda la definizione dei progetti proposti che stanno alla base dell'intero ammontare della cifra consuntiva annuale. Si evidenzia, sia in riferimento ai prezzi, che alle quantità, che si considerano sostanzialmente in linea con i progetti correttamente eseguiti sulla zona.

In merito al rapporto tra investimenti eseguiti sul territorio e costi di funzionamento dell'ente, in questa fase i dati non sono estremamente rappresentativi della reale situazione, perché trattandosi di un Consorzio di nuova istituzione siamo ancora in regime di esercizio transitorio. Da una prima analisi, e l'ho fatta io, per cui posso anche sbagliare, ho cercato di paragonarla anche con le altre realtà regionali, per cui è suscettibile..., sono come gli exit poll, da una prima analisi comunque si evince che il funzionamento dell'esercizio dell'ente andrebbe ad incidere da un 29 ad un 30%, in base al consuntivo del 2000, dell'intero budget. Tale percentuale è fortemente indicativa, non solo perché l'ente con l'attivazione di una programmazione di interventi al primo anno di esercizio ordinario, ma anche perché una parte delle attività è stata svolta negli anni scorsi per realizzare gli interventi nel piano di manutenzione straordinaria della Regione Toscana e dare avvio al Consorzio. Si comprende che politicamente potrebbe apparire agli occhi dei non addetti come un modo elegante per rinviare la discussione, ma credo in tutta onestà che sarebbe interessante approfondire l'aspetto dei costi di funzionamento del Consorzio una volta terminato il primo esercizio e programmata l'attività ordinaria del secondo anno. Penso altresì che l'analisi e il conseguente dibattito debba essere effettuata a 360 gradi, prendendo in considerazione i costi di esercizio sostenuti da tutti gli enti che svolgono funzioni di bonifica, al fine di sviscerare le molte problematiche che stanno alla base dell'attività. A tale proposito faccio presente che l'ufficio difesa del suolo, su mia indicazione, sta lavorando alla realizzazione di strumenti software che favoriscano da un lato l'analisi e le comparazioni sui costi sostenuti dai vari soggetti operanti nel territorio; dall'altro razionalizzare le procedure dettate dalla legge 30/4/1994 e dalla legge regionale 91/98. Non ritenendo percorribile il ragionamento con il quale l'invio delle cartelle e il pagamento di tali contributi di bonifica da parte dei cittadini poteva essere annullato dalla Provincia di Arezzo, che mantiene funzioni di indirizzo e vigilanza. Perché pur essendo la Provincia il soggetto che è preposto alle funzioni di vigilanza e controllo, e che ha istituito il Consorzio, quest'ultimo è un soggetto giuridicamente autonomo. Una eventuale iniziativa di annullamento delle cartelle da parte della Provincia, per quanto sopra premesso, non sarebbe supportata da alcuna norma vigente. Si tenga conto però

che una tale presa di posizione troverebbe difficilmente comprensione in sede regionale, poiché il comprensorio n. 31 è rimasto praticamente uno, se non l'ultimo, il penultimo relativamente all'emissione dei ruoli di contribuenza, ai sensi di una normativa promulgata nel 1994. Analizzare questi risparmi, che ci si attendono con certezza dall'operato del Consorzio rispetto ai costi che ha avuto la Provincia di Arezzo agendo in proprio, è molto difficile, in quanto è da rilevare che la Provincia, pur avendo svolto in Valdichiana (visto che non c'era, come nelle altre realtà della Provincia, un soggetto titolare della bonifica), in questi ultimi anni ha svolto le funzioni di bonifica, ha effettuato l'attività solo parzialmente. Infatti la Provincia non avendo provveduto come prevede la legge ad emettere la contribuenza, l'attività svolta di volta in volta è stata esclusivamente di tipo straordinario, con intervento di ripristino di opere danneggiate a seguito di calamità naturali, e finanziate con i sempre più limitati fondi straordinari della Regione e del Ministero delle politiche agricole. A tale proposito si citano i finanziamenti attribuiti tramite l'articolo 38, legge 34/94, legge 185/1992, decreto legge 102/2004. A tale proposito faccio presente che altri enti che svolgono funzioni di bonifica, come per esempio la Comunità della Valtiberina, giustamente (visto il quadro normativo vigente) continuano ad emettere ruoli di contribuenza, anche sui cittadini di Arezzo.

Per quanto sopra esposto, bisogna prendere coscienza del fatto che il contributo di bonifica non è un balzello, ahimè, anche se così appare, ma un onere, indipendentemente se alla Provincia o ad altro ente (Consorzi, Comunità Montane, unioni di Comuni) per il mantenimento dell'efficienza idraulica e per la salvaguardia del dissesto idrogeologico.

Allo stato attuale, salvo una diversa riforma delle autonomie e della fiscalità, sia che si parli di bonifica, sia che si parli di idraulica sul reticolo minore, il concetto di contribuenza in questa fase contingente non può essere eliminato, a meno di essere disposti ad eliminare la manutenzione. Comunque, dai documenti che ho avuto modo di consultare, sia in maniera formale che informale, ho rilevato che i costi del funzionamento dell'ente che svolge l'attività di bonifica, sia esso Comunità Montana o Consorzio di bonifica o tutti gli altri soggetti, in generale sono paragonabili.

consigliere Francesco Lucacci (Popolo della Libertà)

Prendo atto soprattutto di aver stimolato nell'assessore anche alcune curiosità in più da approfondire su certi aspetti dei costi, perché credo che sia importante capire se questo ente sia efficiente, e se abbia un impiego di queste risorse in maniera pressoché maggioritaria, se non del tutto, su quelle che sono le opere che questo Consorzio ritiene di fare.

Anche se concettualmente mi ritengo contrario all'istituzione di questa tipologia di enti, però diciamo che quantomeno nel tentativo nell'assessore...

assessore Antonio Perferi



Deliberazione del Consiglio Provinciale

n°114

del 26.11.2009

pagina n.25

Concordo pienamente con lei.

consigliere Francesco Lucacci (Popolo della Libertà)

... nel tentativo dell'assessore di darne un quadro diciamo il più esaustivo possibile riguardo ai quesiti da me posti, mi posso ritenere anche parzialmente soddisfatto.

assessore Andrea Cutini

Passatemi la battuta, mi verrebbe da dire che chi è causa del suo male, pianga se stesso. Nel senso che anch'io ho due interrogazioni abbastanza impegnative da fare, soprattutto una sulla Chimet, è una risposta; l'altra è del consigliere Rossi, che ho visto prima e ora non lo vedo più. Vi propongo (visto che tra l'altro è già uscito anche lui sulla stampa, e ho consegnato la risposta per via scritta) di concentrarmi sulla risposta della consigliera Tanti sulla Chimet, se a voi va bene. Poi al consigliere Rossi sarà consegnata formalmente la risposta. Procedo?

Allora, l'interrogazione della consigliera Tanti, dicevo, aveva per oggetto la Chimet, diversi aspetti della vicenda che abbiamo affrontato in quest'aula anche nei mesi scorsi. Aspetti che sostanzialmente vertevano su una critica rispetto alla composizione dell'inchiesta pubblica, che la consigliera Tanti fa; rilievi sulla questione delle deroghe, cioè concessioni temporanee di maggiori quantitativi smaltiti in passato dalla Chimet, sollevando anche le questioni legate alla salute dei cittadini. Anche se questo aspetto (a mio avviso in maniera anche poco coerente) viene poi collegato nell'interrogazione a richiesta di chiarimenti del perché la Provincia a seguito dell'esito negativo della valutazione di impatto ambientale non ha concesso alla società Chimet di trattare non le 12.500 tonnellate che sono prescritte nell'autorizzazione integrata ambientale attualmente vigente, ma un quantitativo sostanzialmente riferibile a quello previsto anche con gli interventi di deroga che erano stati fatti negli anni precedenti. Sottolineando secondo me anche alcune incoerenze di fondo su questo, ora andrò in dettaglio ad illustrare i vari passaggi. Trattandosi di questioni anche tecniche, leggerò la risposta, che poi consegnerò alla consigliera Tanti, perché ci sono molti passaggi anche proprio tecnici. Per cui vi chiedo la pazienza di seguire questa vicenda, di cui però in parte siete a conoscenza, e che ha sicuramente l'attenzione, la meritata attenzione di questo consiglio.

Allora, in risposta alla interrogazione della consigliera Lucia Tanti devo premettere che la critica rivolta alla composizione della commissione per l'inchiesta pubblica non solo non è fondata, ma nemmeno aderente allo spirito della legge e del senso della massima trasparenza, apertura e democraticità, che la giunta provinciale ha voluto esprimere con l'atto di costituzione dell'inchiesta pubblica, e in particolare allargando la composizione della commissione stessa ad un membro espressione del Comitato dei cittadini e della cittadinanza del Comune di Civitella. Sottolineo a questo proposito che la normativa vigente prevede esplicitamente che la commissione d'inchiesta pubblica possa essere



Deliberazione del Consiglio Provinciale

n°114

del 26.11.2009

pagina n.26

integrata nella sua composizione da componenti esperti, indicati, designati o comunque nominati in rappresentanza dei cittadini e delle parti sociali interessati all'oggetto dell'inchiesta pubblica stessa. Ciò è stato quello che la giunta ha stabilito di fare, integrando la commissione con un esperto, l'ingegnere Andretta, per designazione del Comitato dei cittadini per la salute e per l'ambiente del Comune di Civitella in Valdichiana.

Il Comitato dei cittadini di Civitella, voglio ricordarlo, è l'unica organizzazione associativa presente in forma stabile e permanente nel Comune di Civitella dichiaratasi interessata alla materia ambientale, con particolare riferimento alla società Chimet, indipendentemente dalle posizioni contrarie da questa assunte e ha seguito nel tempo, in questi anni, tutti i vari passaggi dell'iter, anche precedenti, che hanno interessato questa azienda per quanto riguarda le autorizzazioni in campo ambientale. Il suddetto comitato, che pure ha effettivamente presentato ricorsi al Tar, lo sappiamo bene, anche contro atti della Provincia, è stato invitato ad esprimere il proprio rappresentante, proprio nello spirito che ricordavo prima, di trasparenza, democraticità e partecipazione. Con la richiesta (e questo è stato il punto a mio avviso qualificante di questo percorso) di indicare non un componente politico, tra virgolette, ma un proprio consulente, quindi una persona con un profilo tecnico, appositamente individuato, e sul curriculum del quale l'amministrazione ha espresso le proprie valutazioni e verifiche. L'ingegner Andretta, riguardo a questo punto merita penso di risottolineare questo aspetto, ha un curriculum professionale rilevante, è stato ed è consulente di amministrazioni pubbliche, e quindi è esperto anche in particolare delle materie trattate. Si tratta di un soggetto terzo, estraneo ed imparziale per formazione e per esperienza, che ha ricevuto, sì, la designazione del Comitato, ma come dichiarato fin dalla prima seduta dal presidente della commissione d'inchiesta pubblica, questo è stato oggetto di verifica nella prima sede della commissione, restando libero (così, sottolineo io, come tutti gli altri membri componenti della commissione) da ogni e qualsiasi vincolo di mandato, poiché l'unico mandato ricevuto era quello di rispettare la legge, ed i fini pubblici stabiliti dalla giunta proprio per l'esame della pratica in questione. E così è stato, poiché è inevitabile, ritengo, credo che il lavoro dell'inchiesta pubblica ha ricevuto apprezzamento non solo nelle sedi e nelle assemblee alle quali hanno partecipato i cittadini, ma mi sembra di ricordare bene che abbia riscontrato l'apprezzamento di questo consiglio nella sua totalità. Ecco, e così è stato, perché il lavoro della commissione è stato approfondito, corretto, imparziale, tanto che la presenza del componente designato dal Comitato ha anche poi arricchito il lavoro della commissione.

Nel respingere dunque la prima delle motivazioni addette nell'interrogazione, passo poi agli altri aspetti di merito del problema che la consigliera Tanti che ha sollevato. La consigliera elenca una serie di cosiddette deroghe che l'azienda ha ricevuto per trattare quantitativi superiori di materiali, rispetto a quelli normalmente autorizzati. Allora, io credo che sia l'occasione per fare un

chiarimento anche tecnico di questo percorso, che è stato già fatto in questa sede nel mandato precedente, però credo sia opportuno rifarlo.

Indipendentemente dalle cifre effettive riportate nell'interrogazione, e che sono nella forma corretta desumibili dagli atti della commissione d'inchiesta pubblica, parlare di deroghe è fuorviante, ma dovrebbe più correttamente riferirsi, parlare di autorizzazioni temporanee, limitate nel tempo, a trattare ulteriori quantità di rifiuti. Non è solo un'analisi della terminologia: per deroga s'intende un provvedimento continuato nel tempo, e non definito rispetto ai quantitativi. Qui si è trattato invece di provvedimenti comunque limitati nel tempo e con quantitativi definiti. In primo luogo, il totale delle tonnellate autorizzate è composto da rifiuti pericolosi e non pericolosi, come è noto, in relazione all'andamento del mercato e delle esigenze di trattamento che i clienti (tra i quali, li voglio ricordare, anche enti pubblici)... Le quantità sono e sono state cambiate anche nei vari anni e nelle varie richieste, in base a quelle che erano le esigenze anche degli enti e del mercato. In secondo luogo Chimet dispone non di una sola linea produttiva e di trattamento, che una volta saturata esaurisce l'autorizzazione delle 12.500 tonnellate. Cioè, non è che la massima capacità effettiva di trattamento dell'azienda Chimet è rappresentata dalle 12.500 tonnellate, ma dispone bensì di cinque linee complessive, ognuna delle quali è articolata in più settori. Ogni linea poteva e può benissimo trattare quantità superiori, indipendentemente dalle altre linee produttive, poiché la potenzialità effettiva dello stabilimento non è appunto di 12.500 tonnellate, che è il dato invece autorizzato nell'autorizzazione integrata ambientale, ma ben superiore. E che ovviamente l'autorizzazione ne resta distante per i motivi di garanzia e di qualità diciamo ambientale, che l'autorizzazione integrata ambientale ha teso in qualche modo a salvaguardare. Le autorizzazioni concesse erano temporanee, ciascuna legata ad una apposita e specifica valutazione del tipo di rifiuti da trattare che venivano richiesti, dalle quantità e dai tempi, come dicevo prima, nei quali il trattamento veniva richiesto. E per essere ancora più chiaro, verificando anche la tabella dell'inchiesta pubblica si potrà notare che gran parte delle quantità concesse si collocava nel periodo fra luglio e settembre, proprio per avere tempo fino alla fine dell'anno di poter trattare i materiali in maniera anche diluita nel tempo. Ciò anche in relazione al fatto che una società che vada sul mercato non può controllare in maniera rigida il flusso dei rifiuti, che può avere dei picchi (il flusso dei rifiuti) oppure può avere dei momenti di caduta. Ricordo che la società tratta non solo rifiuti ospedalieri, ma tratta bensì altri materiali provenienti dal nostro distretto orafico, e che ovviamente hanno delle fluttuazioni in base anche agli andamenti di mercato.

Tutto ciò premesso, vado però ad un altro punto dell'interrogazione, che secondo me è anche un po' il nocciolo della questione. Fin dal 2000 la Provincia aveva richiesto di effettuare (quindi anche in base alle nuove normative ambientali che si sono succedute a partire dal 1998) quello che viene chiamato nei documenti il cosiddetto punto zero dell'impianto, cioè una ricognizione effettiva di tutte le potenzialità produttive esistenti, che come è noto dal '98 viene autorizzato dalla



Deliberazione del Consiglio Provinciale

n°114

del 26.11.2009

pagina n.28

Provincia sulla base di autorizzazioni rilasciate nei venti anni precedenti da una miriade di enti diversi. Dal 2003 la Provincia ha chiesto che una valutazione di impatto ambientale fosse il procedimento idoneo per poi passare ad una autorizzazione permanente dei maggiori quantitativi trattati dall'impianto, rispetto a quelli normalmente autorizzati. In altre parole, l'impianto era ed è tuttora in grado di trattare quantità di rifiuti superiori a quelle autorizzate. Per poterlo però fare in maniera permanente, non solo in temporanea, doveva sottoporsi (questo è il punto che la Provincia ha sostenuto) alla procedura di valutazione di impatto ambientale. Ma si deve anche tener conto dell'avverarsi di diverse condizioni normative, nel frattempo. Fino al 2007, data del rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale, vigevano (come dicevo) numerose altre autorizzazioni di altri enti, ed in particolare, oltre a quelle della Provincia, vorrei ricordare quelle di provenienza regionale. Voglio ricordare che le autorizzazioni alle emissioni in atmosfera, fino al 2007, alla Chimet erano rilasciate con provvedimenti in capo alla Regione Toscana. E che, appunto, i provvedimenti della Regione Toscana, per come erano predisposti, consentivano in linea teorica di poter trattare fino a 30.000 tonnellate, rispetto alle 12.500 invece normalmente autorizzate. Con il rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale ad opera del nostro ente, nel 2007, tutte le precedenti autorizzazioni sono decadute, ed è in vigore dal 2007 appunto quest'unica autorizzazione, che prevede un trattamento massimo di 12.500 tonnellate. E questo spiega il perché dal 2007 in poi non sono state concesse autorizzazioni temporanee, perché la Provincia aspettava l'esito appunto della conferenza dei servizi, che poi abbiamo avuto, sulla valutazione di impatto ambientale, per adottare eventualmente (nel caso che questo procedimento di VIA avesse avuto esito positivo) un'altra autorizzazione con quantitativi diversi. Quindi, con l'autorizzazione integrata ambientale si è fatto il cosiddetto punto zero rispetto a diverse autorizzazioni, che consentivano a Chimet anche non solo di chiedere, ma tra virgolette di accampare una sorta di diritti, perché in base ad alcune autorizzazioni (ripeto, quelle per le emissioni in atmosfera) di origine regionale, questo in qualche modo poteva essere contemplato.

Ciò detto, ci sono tutta un'altra serie di punti sui quali lei, consiglieria, richiede motivazioni. Passo a darle in maniera sintetica delle risposte puntuali, anche se credo con questi elementi che vi ho in qualche modo illustrato, seppur complessi, di avere in qualche modo disegnato il quadro nel quale l'amministrazione provinciale ha operato. Una delle questioni nello specifico che lei chiede è perché rilasciare autorizzazione temporanea. La risposta, in termini di merito, oltre che da riscontrare in quello che ora ho detto, era perché materialmente questo ha consentito all'azienda di evitare chiusure temporanee dell'attività, dovute ad esaurimento dei materiali e delle commesse in qualche modo ricevute. Queste autorizzazioni rispondevano alle esigenze di sicurezza dei cittadini e dei dipendenti? Questa era l'altra questione che lei solleva. E le autorizzazioni erano a conoscenza di Comune e Arpat, ASL e tutti gli enti di controllo, che hanno espresso nelle sedi competenti prescrizioni, indicazioni, e hanno effettuato i

necessari e doverosi controlli per legge, per i quali (fatti salvi i due casi di violazione di limiti, peraltro non collegati ai maggiori quantitativi, ma ad episodi di mal funzionamento) nulla è mai risultato in termini di evidenze a noi segnalate. Il giudizio di ampliamento, e questo è il punto che io le ho anche contestato nell'introduzione, rispetto ad un elemento di incoerenza, perché da una parte si chiedono spiegazioni e indicazioni sulla questione delle deroghe, in qualche modo valutando da parte sua un possibile profilo di illegittimità; allo stesso tempo ci viene a chiedere perché nello stato attuale non abbiamo autorizzato la Chimet non solo a trattare 12.500 tonnellate, ma le 12.500 tonnellate più un quantitativo superiore, indicativamente che potremmo individuare nelle 20.000 tonnellate, come effetto di trascinamento di quei provvedimenti temporanei presi nel 2004-2005, prima dell'entrata in vigore dell'autorizzazione integrata ambientale. Il giudizio di ampliamento non poteva tener conto di attività svolte temporaneamente, se non come elemento di valutazione per richiedere accertamenti o prescrizioni ulteriori rispetto all'obiettivo della procedura, che era appunto la valutazione di impatto ambientale. Il procedimento che abbiamo istruito e, come sapete, concluso qualche mese fa. Era solo questo procedimento che in via definitiva e permanente (ed è solo questo procedimento) può consentire il rilascio di una autorizzazione a trattare quantità superiori. È evidente che deroghe o autorizzazioni temporanee su alcune delle singole linee di trattamento non possono avere nessuna influenza, e il giudizio qui non poteva e non doveva che essere quello di idoneità del nuovo impianto tout court, o di non idoneità, per quanto riguarda la valutazione di impatto ambientale. In questo senso, dichiarando che le deroghe sono state rilasciate in maniera poco approfondita e poco suffragata, ecco, mi sento questo aspetto di contestarlo totalmente, per quello che ho detto prima. Tra l'altro le ricordo che in questi due anni vi è stata anche un'indagine della magistratura, lo voglio ricordare, e negli anni seguenti sono state più di una, di cui una anche a carico di questo ente, concluse ad oggi tutte con l'archiviazione. Ma quando ella afferma che il giudizio della commissione ha indicato che il dato ottimale di trattamento che l'azienda può vedersi concesso è quello di 12.500 tonnellate, afferma nello stesso momento anche qui cose non vere, sulle quali non è correttamente informata. La commissione di inchiesta infatti ha esaminato la valutazione di impatto ambientale, il procedimento di valutazione di impatto ambientale, per passare dalla configurazione esistente ad un nuovo impianto, e ha detto che la valutazione e il progetto non sono stati sufficienti per autorizzare un nuovo impianto. È questo quello che ha detto in sintesi la commissione di inchiesta pubblica. Cioè, erano progetti, come ricordate nelle motivazioni, carenti, che richiedevano approfondimenti, o in alcuni casi ulteriori indagini anche, come vi ricordate, dal punto di vista sanitario. Come poi è stato anche predisposto. Quindi direi che la commissione ha detto che nulla osta alla continuità dell'attività dell'attuale stabilimento, non certo che l'attuale versione dello stabilimento è di per sé ottimale. E quindi le due cose sono molto diverse, tant'è che è in corso



Deliberazione del Consiglio Provinciale

n°114

del 26.11.2009

pagina n.30

proprio in queste settimane una revisione dell'autorizzazione integrata ambientale per riaggiornare questa autorizzazione in base sia alle novità che in qualche modo si sono presentate, che via via si presentano per quanto riguarda le migliori tecnologie disponibili, sia per accogliere alcune indicazioni venute fuori sia in sede di commissione di inchiesta pubblica, ma anche di esame condotto dai nostri nell'ambito del processo di valutazione di impatto ambientale. Quindi, tanto è vero che la commissione di inchiesta pubblica, così appunto come gli organi dell'amministrazione provinciale, così come anche la nostra giunta, non ha bocciato permanentemente la proposta della società, ma ha indicato dettagliatamente (questo era il punto che lei aveva indicato sulle prescrizioni), e lo voglio ricordare, sono almeno quattordici i profili di carenza o necessità di integrazione che sono stati segnalati dall'amministrazione provinciale rispetto al progetto presentato. Ha indicato appunto tutte le carenze che in linea teorica, quindi lo voglio dire, qualora fossero accuratamente, puntualmente, scientificamente risolte e dimostrate, potrebbero consentire appunto in linea di principio l'approvazione di un nuovo progetto. E quindi la definizione eventualmente di una nuova soglia di trattamento. Ma questo si tratta appunto di un percorso totalmente nuovo da intraprendere.

consigliera Lucia Tanti (capogruppo Popolo della Libertà)

Se è possibile avere il cartaceo, perché la ringrazio, la risposta è dettagliata e molto rispondente. Ha molti piani, questa interrogazione, come lei giustamente ovviamente ha colto. Sul fatto della poca informazione, beh, non a caso le ho fatto un'interrogazione; se avessi avuto la percezione di avere una complessità di dati, avrei fatto una mozione. Quindi non la reputo una intrinseca e logica debolezza, ma la reputo una serietà di questo gruppo. Per quanto riguarda il primo punto, quello sulla commissione di inchiesta, io continuo ad avere dei (credo) legittimi, ma comunque quantomeno sostanziali dubbi, perché comunque nel momento in cui un soggetto, la cui competenza nessuno ha mai messo in discussione, e non era questo il punto, ma un procedimento ha evidenziato, ha portato, ha avuto delle contestazioni, che sono arrivate fino ad avere degli aspetti di ordine legale, io sulla terzietà mi reputo di poter avere tutti i dubbi che ho sempre manifestato. Cioè, la terzietà, lei ha parlato di democraticità, di trasparenza e di partecipazione, e io credo che tutte queste caratteristiche vengano rispettate; sulla terzietà io mi riservo tutti i dubbi che ho messo nelle istruttorie dell'interrogazione. Per il resto, e soprattutto sull'ultimo aspetto, la ringrazio per la puntualità, e questo mi aiuta a capire, e a capire meglio a tutti questa situazione. Per il resto, sulla soddisfazione o meno aspetto, come credo sia ovvio, carta canta, di poterlo vedere con un po' di tempo, data la complessità della situazione.

assessore Andrea Cutini

Trenta secondi per dire questo. Ovviamente, giustamente potrà valutare



Deliberazione del Consiglio Provinciale

n°114

del 26.11.2009

pagina n.31

attentamente con il documento scritto sottomano. Però ecco, io una cosa ci tengo particolarmente, e tengo che anche questa assise ne abbia un'ulteriore consapevolezza: credo che questa amministrazione ha svolto in maniera adeguata il proprio compito, nel momento in cui di fronte al procedimento di valutazione di impatto ambientale, per la complessità che esso presentava, lo sapete e non sto a ritornare qui, si è deciso di costituire, di utilizzare questo strumento. Uno strumento, lo voglio ricordare, facoltativo, che è quello dell'inchiesta pubblica. Perché? Questo lo abbiamo fatto nella convinzione di costruire le condizioni per un confronto più costruttivo e trasparente su una pratica complessa, impegnativa, e che ovviamente per i motivi che sapete ha comunque creato non diciamo un allarme sociale, ma un forte movimento fra i cittadini, e una forte anche esposizione di tutti gli enti preposti. La questione della terzietà dell'ingegner Andretta, o meglio, io lo vorrei definire dell'esperto nominato dal comitato, in qualche modo per me va sfumata, consiglia Tanti. E va invece acquisito con maggior rilevanza il ruolo che questo esponente tecnico indicato dal Comitato ha potuto svolgere e ha svolto all'interno del lavoro della commissione di inchiesta pubblica. Inchiesta pubblica, questo lo sottolineo e lo voglio ricordare, che non è che ha espresso il parere finale sulla valutazione di impatto ambientale della Chimet. La valutazione, cioè la sintesi di tutto il lavoro che è stato fatto, l'approfondimento e la sintesi, nella conferenza dei servizi convocata dalla Provincia di Arezzo, alla quale hanno partecipato gli enti che per legge sono tenuti a partecipare, come Arpat, ASL, ecc., e successivamente dal nucleo nostro di valutazione e dalle decisioni assunte dall'amministrazione provinciale. L'inchiesta pubblica è stato un percorso importante di approfondimento e di trasparenza, di confronto con la cittadinanza e le associazioni, che ha svolto un ruolo direi complementare e di sostegno a quello che poi è stato invece il reale lavoro di terzietà svolto dall'amministrazione pubblica. In questo senso ritengo che la presenza dell'esperto indicato dal Comitato sia stata una scelta oculata, proprio per favorire non solo l'approfondimento tecnico, ma soprattutto creare anche un clima di confronto con la cittadinanza e le associazioni portatrici di interesse, perché voglio ricordarlo, che l'inchiesta pubblica ha dato voce ad una associazione industriali..., oltre che ai proponenti, anche all'associazione industriali, alle parti sindacali e quant'altro. E la presenza in questo caso di un esperto a latere dei tre componenti ufficiali abbia costituito un arricchimento e non un indebolimento di questo importante strumento. Che, lo voglio ricordare, è finalizzato a facilitare la partecipazione e la presentazione di contributi propositivi alle sedi competenti, e poi prendere le decisioni, che sono state quelle della conferenza dei servizi, nucleo di valutazione e giunta provinciale.

 <p>PROVINCIA DI AREZZO <i>Medaglia d'Oro al Valor Militare per atti di coraggio</i></p>	Deliberazione del Consiglio Provinciale	
	n° 114	del 26.11.2009

Letto, approvato, sottoscritto e in originale firmato.

Il Segretario Generale
Gabriele Chianucci

Il Presidente
Giuseppe Alpini

Copia conforme all'originale in carta libera per uso amministrativo	
	Il Segretario Generale
Arezzo, li _____	_____

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE	
Certifico che copia della presente deliberazione viene pubblicata all'albo pretorio in data odierna e vi rimarrà per 15 giorni consecutivi ai sensi dell'art. 124 comma 1 del D.lgs 18.08.2000 n. 267.	
	Il Segretario Generale
Arezzo, li _____	_____

Certifico che la presente deliberazione è divenuta esecutiva ai sensi dell'art. 134 comma 3 del D.lgs 18.08.2000 n. 267 a seguito di pubblicazione all'albo pretorio.	
	Il Segretario Generale
Arezzo, li _____	_____

CERTIFICATO DI AVVENUTA PUBBLICAZIONE	
Certifico che la presente deliberazione è stata pubblicata all'albo pretorio e che contro di essa non sono stati presentati reclami ed opposizioni.	
	Il Segretario Generale
Arezzo, li _____	_____