

COPIA



Data

COMUNE DI SAN VINCENZO

Deliberazione n° 107

in data 30/09/2005

Deliberazione del Consiglio Comunale

Adunanza seduta pubblica

Oggetto:

PROGETTO COMPLESSIVIO CAVA SOLVAY SAN CARLO - RATIFICA DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA AI SENSI DELLA L.R. N. 76/96

L'anno **DUEMILACINQUE**, e questo giorno **TRENTA** del mese di **SETTEMBRE** alle ore **21.00** convocato con appositi avvisi, si è riunito nella Sala delle adunanze, il **Consiglio Comunale**.

Eseguito l'appello, risultano:

		Presenti	Assenti
1	Michele Biagi	X	
2	Bandini Alessandro	X	
3	Benvenuti Silvano	X	
4	Bertini Nicola	X	
5	Camerini Fabio	X	
6	Caporioni Leonardo	X	
7	Catapano Laura		X
8	Cecchini Elisa	X	
9	Corzani Paolo	X	
10	Dani Furio	X	
11	Giannellini Mirio	X	
12	Mencarelli Diego		X
13	Michelotti Francesco	X	
14	Vinicio Morandini		X
15	Massimo Nannelli	X	
16	Pini Kety	X	
17	Tognoni Sara	X	
		14	3

Partecipa il Segretario Generale Dr. Lucio D'Agostino incaricato della redazione del verbale.

Il Signor Michele Biagi nella sua qualità di Sindaco assume la presidenza e, constatata la legalità dell'adunanza, dichiara aperta la seduta e invita il Consiglio Comunale a deliberare sugli oggetti iscritti all'ordine del giorno.

Punto n. 3 all'o.d.g.: "Ratifica accordi di programma".

Punto n. 4 all'o.d.g.: "Approvazione convenzione tra il Comune di San Vincenzo e società Solvay".

Interviene il Presidente: Prima di andare in discussione, alla riunione dei capi gruppo avevo detto se potevamo riprodurre alcune immagini che riguardano gli interventi nella cava di San Carlo. È lo stesso DVD che è stato riprodotto durante il Consiglio regionale di mercoledì pomeriggio. Mirio, vai pure.

Interviene il Consigliere Comunale MIRIO GIANNELLINI: Allora, io voglio solo presentare tecnicamente questo qui che è il consuntivo di tutta un'operazione che è durata cinque anni di presentazione di documenti, lavori, concessioni e tutto quello che è stato anche svolto fino ad oggi. Questo è stato sintetizzato in questo filmato, dove si vede nella prima slide, lo stato attuale della cava, vista da monte verso mare. Si prosegue e qui si parla del progetto che è relativo alle tre fasi per l'avviamento, la sistemazione e i progetti relativi all'impianto di caricamento e al tracciato ferroviario. La prima slide quindi elenca i tre punti che ho detto prima: il rinnovo dell'autorizzazione della coltivazione della cava, la costruzione di un raccordo ferroviario e la costruzione di un nuovo silos per lo stoccaggio del calcare nella cava. Questa è una piantina del territorio, dove avvengono tutte le tre attività, in rosso si vede la teleferica attuale, in blu si vede il nuovo raccordo ferroviario ed anche la posizione del silos in cava e poi le estensione delle aree di coltivazione e la modifica dell'attuale cava. Questa è una visione sull'immagine della cava che dà l'intervento da qui a venti anni che è la concessione della cava e comprende sulla vostra destra il ripristino e sulla parte alta la strada di arroccamento per sistemare i fronti a destra e l'ulteriore ampliamento della cava, come vedrete nelle future slide. Quindi ripristino dei vecchi fronti ed estensione della coltivazione al lato est della cava. Questo è un po' una sezione schematica che indica le condizioni per il ripristino dei vari fronti esistenti con riporto di materiale e, quindi, di vegetazione, blocchi di terreno vegetale ed interventi botanici di normale attività. I vecchi fronti qui si vedono che sono in questa posizione, si vede in basso del fronte anche l'inizio di ripristino che vediamo dettagliato con questa immagine, con il riporto di pietra del luogo e quindi terreno e ripiantumazione del verde sui lati.

Andiamo avanti, queste sono le pareti attuali, come è attualmente oggi la cava, qui sono i vari punti con vegetazione spontanea, altrettanto, e quindi qui ci sono le vegetazioni che vengono naturalmente sui fronti ormai abbandonati.

Qui c'è la tecnica di coltivazione che verrà eseguita non più con i sistemi di prima, ma con degli spazi ben definiti per poter accedere con i mezzi e quindi la sistemazione futura. Ecco, queste sono immagini 3D, dove si vede lo stato attuale della cava con quel principio di rinverdimento che avevamo visto dalle fotografie e di qui inizia, ogni cinque anni, tutta una serie di operazioni che portano alla sistemazione completa del fronte ad ovest della cava. La situazione dopo cinque anni, si vede un aumento del rinverdimento e la costruzione di quella strada che vi dicevo prima per portare sui fronti alti la vegetazione e il materiale terreno per il ripristino. Dopo dieci anni va in aumento la parte a ricoprire, dopo quindici anni si vede un effetto piuttosto notevole del recupero, alla fine della campagna, dopo venti anni, c'è praticamente il fronte ad ovest della cava completamente ripiantumato e rinverdito.

Ora si passa al raccordo ferroviario, questi sono i dati tecnici, la lunghezza, la pendenza media, la pendenza massima, il raggio di curvatura minimo che c'è sulle curve e la velocità del treno in salita ed in discesa. Ricordo che in salita va scarico ed in discesa viene con il carico massimo di mille tonnellate.

Questo, il raccordo evidenziato in giallo, è il raccordo nuovo ferroviario e si vede che attraversa la vecchia strada Aurelia, la strada provinciale 39 all'altezza del cimitero, con un sottopasso. Quella in verde, la nuova viabilità prima del... diciamo, siccome il progetto è 2003, perché 2003 era l'anno ipotetico della partenza dei lavori, non era ancora previsto il cavalcavia per il porto, quindi qui c'è un sottopasso della strada provinciale 39, con queste dimensioni, c'è il nuovo raccordo stradale, c'è la demolizione o parziale recupero, insomma è tutto da sviluppare il discorso del silos di San Vincenzo, che vedete in questa immagine, che è parte in cemento e parte in struttura in carpenteria metallica anni '30.

Questo è il raccordo ferroviario e qui rimarrebbe in questa maniera, vedete solo nella parte centrale alta il silos attuale che, prima o dopo, dovrà essere smantellato oppure modificato. Questo è un disegno fatto per vedere come avverrà dopo che il silos non ci sarà più. Come vedete c'è lo svincolo sulla vecchia Aurelia e l'attraversamento del passaggio a livello, sempre allo stato iniziale, come vi dicevo nel 2003 non era ancora previsto il sovrappasso e qui vedete sulla destra l'attraversamento della strada provinciale in trincea che viene verso i binari della ferrovia della stazione di San Vincenzo. Quella lato mare è la ferrovia attuale. Questa è una sezione tipica della strada camionale che verrà e della ferrovia che da San Carlo viene fino a San Vincenzo, si vedono le varie misure e gli ingombri con al centro anche le paratie antirumore, in qualche caso che vengono messe, specialmente vicino al centro abitato.

Questo è il terzo punto: la costruzione del silos e la situazione prima della costruzione del silos, dove si vede in basso a sinistra il piccolo sbancamento da dove poi è venuto fuori il nastro.

Questo è lo studio, una vista rendering presentata a tutti gli organi prima di eseguire il progetto, con le caratteristiche, con l'inserimento, con i colori, con lo sviluppo del nastro trasportatore e con i carri ferroviari indicati.

La successiva è come è stato realizzato. Quindi la situazione attuale è questa qua, perché la ferrovia è ancora da costruire, pertanto si passa all'ultima fase di questo progetto che è la demolizione delle teleferica lungo il tracciato che da San Carlo viene sino al silos di San Vincenzo. Qui ci sono tre immagini di varie zone dell'attraversamento, San Carlo in basso, al centro prima di San Vincenzo e nella zona del cimitero e l'altra è in una zona intermedia. Ecco, questo è tutto quello che avete voi, anche sulle copie che ho dato a tutti i Consiglieri ed è il progetto, in sintesi, di tutti e tre gli interventi che sono da fare, dall'ampliamento della cava, al nuovo tracciato ferroviario e stradale e alla costruzione del silos e quindi la successiva demolizione della teleferica.

Io ho finito.

Interviene il Presidente: Ringrazio Mirio. Con i Consiglieri Comunali abbiamo cercato di agire con estrema anche trasparenza. Visto che avevamo Mirio qui con noi come Consigliere comunale, naturalmente, quindi ce ne rendiamo conto anche di questo, ma poteva essere anche quella persona che in questo momento poteva anche illustrare praticamente queste tavole di progetto Solvay. È un modo per fare un pochino più chiarezza su questo atto e prima di andare un po' alla discussione, la prima discussione, intanto ecco dobbiamo dire che per quanto riguarda il discorso della Solvay, cercare di fare un po' di cronistoria su questo.

Conosciamo tutti la Solvay, è una delle prime realtà industriali in Toscana; oltre ad essere una prima realtà in Toscana, è anche comunque una risorsa strategica per il nostro territorio nazionale. Sappiamo tutti che praticamente Solvay ad oggi è attiva su due fronti, da una parte la produzione del calcare, per il ciclo industriale dello stabilimento di Rosignano e dall'altra la commercializzazione nel mercato degli inerti.

La situazione attuale vede sempre la teleferica con il silos a San Vincenzo e diciamo che questo percorso è nato agli inizi del '99, quando la teleferica non era più sufficiente e la Solvay dovette ricorrere al trasporto su gomma per il trasporto del calcare.

Quindi già a quei tempi c'erano due questioni comunque da affrontare, anche per quanto riguarda quindi il problema della viabilità, il trasporto di Solvay per quanto riguarda il calcare e il trasporto sempre della Solvay, per quanto riguarda l'uso, la commercializzazione degli inerti.

Ed è proprio nel '99 che, a causa anche di queste questioni, la Solvay richiede quindi un rinnovo della propria autorizzazione quindi all'esercizio dell'attività di cava, proponendo un unico progetto che andava a sintetizzare l'esigenze estrattive, quindi l'interesse della Solvay, con le esigenze legate agli interessi della collettività. Quindi, da una parte esigenze della attività di cava, quindi l'ampliamento dell'attività di cava, la realizzazione del raccordo ferroviario, quindi all'interno di questa proposta, dall'altra l'interesse della collettività. All'interno di questo progetto si prevedeva quindi il recupero dei vecchi fronti ambientali, la dismissione della teleferica, la dismissione del silos di carico a San Vincenzo e quindi lasciare, solamente per quanto riguarda il trasporto su gomma, quello relativo agli inerti.

Dopo questa richiesta di rinnovo dell'autorizzazione da parte di Solvay, nel 2000 il Comune di San Vincenzo richiedeva la promozione dell'accordo di programma per andare quindi a realizzare ciò che Solvay aveva richiesto, quindi realizzazione di interventi tesi proprio alla riorganizzazione dell'attività all'interno della cava, sia per quanto riguarda l'estrazione, sia per quanto riguarda il recupero dei fronti dismessi ed anche quello relativo al trasporto dei materiali con la realizzazione del raccordo ferroviario.

Per perseguire quindi questo accordo, richiesto dal Comune di San Vincenzo alla Regione Toscana, il Comune poi ha predisposto a suo tempo delle varianti agli strumenti urbanistici e proposto alla Regione Toscana la variante per il piano regionale delle attività estrattive. L'oggetto di queste varianti predisposte dal Comune e poi quindi dalla Regione Toscana sono stati oggetto di diversi pareri nel corso di questi anni, che io vi vado un po' ad elencare: il primo è quello relativo al parere del Nucleo della Valutazione Cave Regionale, l'altro è quello della Conferenza dei Servizi Interni della Regione e l'ultimo è quello del Nucleo Tecnico Provinciale di Valutazione. Tutti e tre i soggetti hanno espresso un parere favorevole, condizionato alla pronuncia di valutazione di impatto ambientale da parte del Comune.

La procedura della votazione di impatto ambientale si è conclusa positivamente a febbraio del 2005 e all'interno di questa pronuncia il Comune quindi ha inserito tutte quelle integrazioni che avevamo richiesto praticamente, a Solvay, in merito ad alcuni interventi di tutela ambientale che dovevano essere inseriti in questo progetto. Al termine quindi della pronuncia di compatibilità ambientale che dovevano essere inseriti in questo progetto. Al termine quindi della pronuncia di compatibilità ambientale c'è stato quindi ancora un parere favorevole del nucleo di votazione delle cave ed ultimo il Ministero dell'ambiente, attraverso il silenzio assenso, garantito il parere di legittimità dell'atto, relativo all'autorizzazione paesaggistica che deve essere rilasciata dal Comune di San Vincenzo. Il vincolo che è stato richiesto da parte del Ministero è quello di vincolare, di dare una durata dell'autorizzazione paesaggistica di cinque anni e rinnovarla ogni cinque anni, dopo aver verificato quindi il rispetto da parte di Solvay di tutte quelle azioni di tutela ambientale, di coltivazione e di recupero dei fronti che sono inseriti nel progetto di valutazione, nel VIA.

Il 9 settembre, come sapete, è stata convocata la conferenza istruttoria in Regione ed è stato firmato l'accordo di programma che oggi ratifichiamo, la Regione l'ha ratificato due giorni fa e l'accordo di programma quindi va a definire i rapporti e le azioni coordinate tra le parti, per garantire quindi una partecipazione diretta degli enti sottoscrittori, quindi sto parlando di Regione, di Provincia e di Comune e quindi devono partecipare al controllo e alla verifica della realizzazione che sono contenuti nel VIA. All'interno poi dell'accordo di programma, troviamo inseriti tutta una serie di elaborati, l'elenco elaborati relativi alla

variante del PRAE, del Piano Regionale Attività Estrattive, della variante al piano regolatore, il progetto di coltivazione, il progetto di ripristino ambientale, il progetto della strada di arroccamento, il progetto dell'accordo ferroviario, il progetto del nuovo silo di caricamento. Inoltre, l'accordo di programma obbliga anche un impegno da parte di Solvay a ridurre, il più possibile nel corso degli anni il consumo delle materie prime, cercando quindi di modificare le modalità di estrazione e di preparazione delle materie prime stesse, quindi consentendo di limitare la formazione dei solidi di scarto. Altre azioni poi volte al risparmio e il recupero di materie prime, all'interno del ciclo produttivo della Solvay, saranno individuate con impegno proprio da parte della Solvay, in una fase successiva.

Nella conferenza poi istruttoria, sempre del 9 di settembre, abbiamo definito, quindi sono state definite le competenze degli enti, la predisposizione della variante al piano strutturale e al regolamento urbanistico del Comune di San Vincenzo e su proposta quindi del Comune di San Vincenzo la variante del Piano Regionale Attività Estrattive da parte della Regione. In più poi la Provincia si dovrà esprimere quindi in merito, dovrà esprimere parere in merito ad una conformità con il PTC.

Dopo l'accordo di programma abbiamo quindi ritenuto opportuno quindi elaborare anche una convenzione tra il Comune di San Vincenzo e la Solvay Chimica, una convenzione che va a disciplinare da una parte il complesso degli interventi previsti nell'accordo, e quindi lo ricordo, la realizzazione del raccordo ferroviario e una riorganizzazione dell'attività di cava, sia nell'escavazione che nel recupero di fronti e l'altro punto della convenzione è andare a sostituire praticamente, annullare le convenzioni precedentemente sottoscritte e che facevano parte dei passati rapporti con l'amministrazione.

È chiaro che all'interno di questa convenzione vogliamo, quindi viene rimarcato in modo netto che si devono disciplinare non solo le modalità degli interventi, all'interno della cava, ma anche si deve dare un indirizzo a considerare l'intervento della Solvay un intervento utile a garantire lo sviluppo e la valorizzazione della frazione di San Carlo, attraverso anche la realizzazione di una serie di opere pubbliche.

Qui, praticamente, all'interno della convenzione, ci sono proprio alcuni articoli dove si richiama in modo chiaro le opere pubbliche e gli interventi che la Solvay dovrà realizzare, conseguentemente quindi alla firma dell'accordo di programma e alla ratifica dell'accordo di programma, in Consiglio Comunale.

Alcuni impegni e sono quelli di andare a realizzare tutta la serie di opere di urbanizzazione primaria, nel tratto in cui Solvay andrà ad intervenire, e non solo le opere di urbanizzazione primaria, ma anche quelle opere che sono necessarie a garantire una sicurezza durante il cantiere, quindi garantire la sicurezza della viabilità durante la fase di cantiere.

Per opere di urbanizzazione primaria, per essere chiari, parlo di pubblica illuminazione, di acquedotto, di fognature.

L'altro punto è quello della realizzazione dell'impianto di fitodepurazione e poi la realizzazione entro il 31.12.2006 di un parcheggio pubblico adiacente al velodromo di San Carlo, parcheggio pubblico che andrà non solo a migliorare l'arredo e la qualità di quella zona, ma andrà a completare quel progetto di recupero e valorizzazione storica di San Carlo. Un progetto che sarà finanziato proprio con quei 760.000 euro che avete avuto modo anche di leggerlo sui giornali e che è la cifra che riportiamo all'interno di questa convenzione; questi 760.000 euro che la Solvay verserà al Comune, serviranno proprio per andare a finanziare opere importanti per la frazione. Quindi, non solo il progetto di ricostruzione storica di San Carlo e l'arredo della frazione di San Carlo, ma anche la sistemazione del via Del Castelluccio e la metanizzazione.

Oltre a questo importo, la Solvay dovrà cedere all'amministrazione una serie di aree verdi e sono tutte quelle praticamente intorno a piazza Solvay, quindi la scarpata che attualmente è interessata da questo percorso storico della Solvay, in più cederà anche la sede del Cral, quindi l'immobile praticamente che è immediatamente vicino proprio alla piazza Solvay.

Oltre a questo è prevista la cessione in uso per altri vent'anni del velodromo di San Carlo. Ecco, questi sono alcuni punti essenziali della convenzione, altri non li vado a ricordare, anche perché ripeto, nella convenzione si riportano proprio tutti quegli impegni che troviamo all'interno del VIA. L'autorizzazione per l'inizio dei lavori è prevista a 45 giorni dalla firma della convenzione.

Questo, diciamo, è i due atti che andremo a portare in votazione. Io penso che alla fine il problema delle cave è un problema che interessa tutti, proprio dal punto di vista anche della tutela dell'ambiente e quindi è un tema che dobbiamo guardare con forte attenzione.

Dall'altra, dobbiamo cercare anche di guardare con attenzione la realtà dell'industria, e dell'industria di cui stiamo parlando, e dobbiamo cercare di riuscire proprio a mettere insieme questi due punti: da una parte il territorio e dall'altra l'industria.

Ecco, dobbiamo cercare di andare nella direzione di far sì che industria e territorio possano continuare a convivere con tutte le necessarie accortezze e tutele che abbiamo proprio richiesto noi, come Comune, insieme alla Commissione VIA e che sono state inserite proprio nella Valutazione di Impatto Ambientale.

Non è una cosa nuova questa per il Comune di San Vincenzo, né tanto meno per la Toscana, ma io penso e lo dico anche in modo molto semplice, la festa di Santa Barbara, porte aperte di Solvay, ci fanno capire che da una certa parte industria e territorio possono andare avanti di pari passo, cioè l'industria, attraverso una tutela ambientale, garantendo la tutela ambientale, può essere davvero anche una risorsa, un valore aggiunto, non solo per la nostra comunità, ma anche per l'attività turistica del nostro paese.

Basta essere presenti ad una di queste due iniziative, soprattutto anche quella estiva, per vedere l'interesse che c'è stato da parte dei turisti.

Quindi, non solo opere pubbliche che ci vengono garantite da Solvay, ma secondo me un percorso che dobbiamo continuare a fare insieme a Solvay, riconoscendo quindi il forte e soprattutto determinante interesse pubblico.

Interviene il Consigliere Comunale NICOLA BERTINI: Signor Sindaco, secondo me, ha esordito con una gaffe, perché esordendo: "Conosciamo tutti Solvay", è come esordire: "Conosciamo tutti l'ASA", quando si parla di acqua, perché poi andando a parlare di tutela dell'ambiente, alla fine, conosciamo tutti Solvay... ne ho sentito parlare spesso in Val di Cecina, in effetti, della Solvay. Mi hanno parlato di un fiume che si prosciuga, di acqua che viene prelevata a dismisura e della morte di un bacino idrografico e della conseguenza degli arenili di Cecina, Vada, eccetera.

Quindi, proprio perché conosciamo tutti Solvay e non è la peggiore dei nostri nemici la Solvay, per carità di Dio, dobbiamo analizzare con freddezza quello che andiamo ad approvare.

È vero, dobbiamo guardare da un lato la tutela dell'ambiente e dall'altro le esigenze dell'industria, però tenendo conto anche di un'altra cosa: guardando quale ricaduta sul territorio comincia ad avere questa attività.

Di un'attività bisogna guardare un trend, se vediamo il numero di occupati e la quantità di materiale che viene scavato da 50 anni a questa parte, o meglio dall'inizio dell'attività, dagli anni 20 a questa parte, noteremo naturalmente che grazie alle innovazioni tecnologiche che sono la grazia di Dio, il quantitativo di materiale che viene scavato annualmente dal monte ed i dipendenti, questi due numeri sono variati notevolmente. Naturalmente, sempre più materiale scavato, sempre meno dipendenti.

Ad oggi, arriviamo a 46 operai della Solvay, sono dati che mi hanno fornito in Comune, più 15 di aziende che agiscono in appalto essenzialmente.

Accordo con la Solvay, mantenerne 46 di dipendenti, molto semplicemente. Quindi, noi ci accingiamo ad approvare un atto che a fronte di un aumento ulteriore dell'escavazione,

perché di questo si tratta, di una serie di infrastrutture che poi analizzerò nel dettaglio, ci offre la perdita di 15 posti di lavoro. Questo è essenzialmente.

E questo temo che debba essere considerato, perché se mi si parla di un aumento dell'escavazione e di un guadagno di 15 posti di lavoro, io la notizia la prendo da un lato, se mi si parla di un aumento di escavazione ed una perdita di 15 posti di lavoro, evidentemente la notizia andrà presa da un altro lato.

Le infrastrutture che dovranno cambiare per trasportare questi materiali sono state progettate secondo un criterio che io non riesco a comprendere.

Non ci arrivo io, come a volte viene detto in Commissione, è colpa del mio misero encefalo, però non ci arrivo.

Noi costruiamo, cioè facciamo costruire alla Solvay, una ferrovia che tra le altre cose ha fatto esprimere la Sovrintendenza in un paio di occasioni, perché tra i vari pareri che ha ricordato il Sindaco ce ne sono due della Sovrintendenza, ben motivati, uno lo voglio leggere, che si riferisce proprio all'ampliamento della cava ed anche al tragitto ferroviario, nonché anche al silos: "Considerato che l'intervento di ampliamento della cava, oltre ad incidere sullo stato della vegetazione e dei luoghi, comporterebbe una profonda alterazione morfologica del rilievo collinare boscato...", cioè si disfà il monte, ti dice, "a quote che per il loro livello si renderebbero facilmente percepibili anche a grande distanza nei percorsi di avvicinamento..." dice che questo impatto sarà anche facilmente visibile, "e dai rilievi circostanti, l'escavazioni previste infatti sul fronte del rilievo collinare realizzate a cielo aperto e quindi è un evidente impatto sul paesaggio, verrebbero ad incidere profondamente su una configurazione paesaggistica di estrema delicatezza e di grande equilibrio formale, alterando irreparabilmente l'attuale aspetto naturale dei luoghi".

Irreparabilmente è una parola chiave qui, perché ricordiamoci anche che, oltre a dover perdere 15 occupati, stiamo pur tuttavia parlando di un'attività esauribile e non rinnovabile, perché la montagna prima o poi finisce e non rinnovabile perché alla natura a ricreare una montagna di calcare di 400 metri, gli ci vuole qualche decina di milioni di anni. Io voglio essere longevo, però non la rivedo la collina, come era prima dell'escavazione, immagino. "L'intervento di abbattimento sia del vecchio silos di San Vincenzo che della vecchia stazione di stoccaggio del materiale calcareo e il sistema aereo di trasporto, verrebbe a porsi in contrasto con la logica della regimazione ambientale, a salvaguardia degli elementi di archeologia industriale esistente, allontanandosi così dagli obiettivi fondamentali, quale il recupero delle strutture industriali e il loro adattamento in centri di documentazione museografica e didattica.

L'intervento quindi comporterebbe complessivamente una profonda trasformazione del paesaggio che presenta una propria dignità ambientale autonoma e meritevole di essere conservata dove la presenza di strutture quale archeologia industriale costituiscono ormai un segno storicizzato sul centro abitato...", eccetera, eccetera.

Quindi, voglio dire, il parere della Sovrintendenza che è motivato e poi dirò perché insisto tanto sul fatto che è motivato, porta alla luce un paio di aspetti: l'intervento non è... l'industria di cui stiamo parlando, l'attività di cui stiamo parlando è un'attività esauribile e non rinnovabile, quindi bisogna essere particolarmente cauti quando si vanno a concedere nuove concessioni e magari bisogna anche considerare quali ricadute economiche ha il territorio e l'intervento di dismissione, smantellamento e quant'altro del silos è in contrasto con le più moderne concezioni di restauro e destinazione di questi edifici a centro di documentazione o museo di archeologia industriale ed, infine, la sede stradale – e questo è nell'altro parere – la sede stradale verrà aumentata a dismisura per permettere appunto il passaggio di questa linea ferroviaria, linea ferroviaria che è a gasolio.

Ora noi, credo che sia uno dei pochi casi in Italia, passiamo da un metodo elettrico perché, possa piacere o no, la teleferica continua ad essere più pulito come trasporto, rispetto ad

una ferrovia a gasolio, ad un metodo appunto tipicamente ottocentesco, quasi una locomotiva a vapore, che farà venti chilometri in salita e otto chilometri all'ora in discesa. La realizzazione di questa ferrovia comporterà la completa distruzione della Valle delle Rozze, perché in alcuni tratti la piattaforma o la sommatoria di strada dove passeranno i camion, perché i camion continueranno a passare, e ferrovia, sarà larga anche 40 metri.

Per cui la Valle delle Rozze, come la conosciamo ora, non esisterà più.

La sede ferroviaria non annulla la sede stradale perché, del milione e 700.000 tonnellate annue di materiale, gli scarti che saranno circa un 20%, 340.000 tonnellate circa, verranno portati ancora su camion, perché la Solvay ha un appalto con una società privata e gli scarti glieli porta via la società privata.

Quindi, i camion non vengono eliminati, assolutamente, ma vengono affiancati alla ferrovia, anziché alla teleferica.

A me comincia a venire il dubbio che la Solvay spenda meno a fare la ferrovia, che a rimettere a norma la teleferica e quindi abbia deciso per questa soluzione, invece che quell'altra, però è un dubbio che mi viene così e può darsi anche che non sia assolutamente fondato.

Sta di fatto che il territorio di San Vincenzo, in questo modo, si impoverisce.

Si impoverisce perché una delle ricadute occupazionali negative è proprio la perdita della teleferica, che occupa attualmente una ventina di persone e che non ci sarà più, con la ferrovia si risparmia manodopera, e si impoverisce perché avrà un'altra porzione di territorio rilevante, notevole, in un'area di particolare pregio ambientale, una delle ultime, avrà un'altra porzione di territorio occupata da una piattaforma di cemento ed una ferrovia di cui mi permetto di mettere in dubbio l'utilità, oltretutto.

Perché questi venti anni di concessione glieli diamo, perché il mio voto negativo non annullerà questo provvedimento, ma dopo questi venti anni cosa succederà?

Durante una Commissione mi è stato detto che la Solvay avrebbe piani per 60 anni. Io mi domando, scusate l'impudenza, quale sarà il profilo delle colline dietro San Carlo, se con ritmi naturalmente accelerati, perché il trend è questo, si porta via sempre più pietra, se continuerà la Solvay a scavare per 60 anni.

Io faccio semplicemente questa domanda, proprio pensando che deve esserci, da parte di un'amministrazione, anche la capacità di progettare delle attività compatibili tra di loro.

Alcuni anni fa è stato realizzato un intervento piccolo, però emblematico di come non si sappia fare una gestione territoriale che tenga conto dei diversi aspetti e delle diverse attività produttive.

È stato progettato un percorso, il percorso Il Corbezzolo. Parte dall'Aurelia e attraversa tutta la Valle Delle Rozze e arriva poi fino a Botramarmi, praticamente.

Ora voglio dire, quello lì è un percorso trekking, lasciamo stare lo stato in cui è all'inizio, con discariche di calcinacci e quant'altro, però cosa voleva fare con quel percorso l'amministrazione? Voleva spendere per nulla dei soldi, probabilmente, tra le altre cose derivanti dalla Provincia? Oppure desiderava avviare una rete escursionistica e quant'altro? Se desiderava avviare una rete escursionistica, ripeto, piccolo esempio però è emblematico, ebbene i due aspetti cozzano.

Se poi dobbiamo anche pensare al fatto che questo grosso investimento di territorio, ferrovia, piattaforma, raccordo ferroviario qui a San Vincenzo e montagna che piano, piano dovrebbe esaurirsi finalmente, bene, se mettiamo sul piatto della bilancia il territorio occupato e la ricaduta economica, la cosa è deprimente, perché ormai abbiamo quasi la totalità del monte in concessione alla Solvay e per contropartita abbiamo una ricaduta occupazionale sempre più misera.

Dall'amministrazione qui ora, subito, perché adesso facciamo questo atto di proroga, poi vi invito anche a ragionare sull'aspetto e sugli ideali economici di una società come la Solvay, perché quello è importante e ci spenderò due parole dopo. In questa sede,

l'amministrazione deve però dire come intende convertire questa attività, perché vi do una notizia che vi lascerà sconcertati, ma le attività esauribili e non rinnovabili, ad un certo punto si esauriscono e non si rinnovano. Purtroppo è così, che piaccia o no, è così, non si può negare.

Un'amministrazione deve pensare a che cosa fare dopo; dopo che al posto di una collina avremo una spianata, che cosa facciamo con coloro che lavoravano, per fortuna sempre meno, che lavoravano a spianare la collina e quindi come riconvertiamo quel settore produttivo, come riconvertiamo quell'entrata economica? Questo lo dobbiamo sapere, lo dobbiamo sapere per tempo, perché una riconversione economica sono cose di decenni, non sono cose che si fanno in 4 mesi, soprattutto se si parla di un piccolo paese intero come è San Carlo.

Per cui questi interrogativi devono essere sciolti adesso, considerando anche che appunto, per le linee economiche della Solvay, non so quanto continuerà ad essere produttivo continuare a prelevare materiale e a realizzare soda e bicarbonato tra San Carlo e Rosignano, non lo so, non lo sa nessuno, perché a Rosignano di questo passo dovranno, gioco forza, realizzare al massimo tra un decennio, un impianto di desalinizzazione dell'acqua salata, dell'acqua marina, perché se non lo faranno non avranno più acqua dal bacino idrografico del Cecina e questo non lo dico io perché sono un fesso, lo dicono tutti gli esperti che hanno interpellato sulla questione della Val di Cecina.

Allora, quell'attività di trasformazione che si svolge a Rosignano diverrà più onerosa, più costosa, meno produttiva e meno conveniente per un'azienda privata, per una multinazionale che sa fare i propri interessi.

L'attività di San Carlo come andrà? Siamo sicuri che a quel punto, quando l'attività di trasformazione non sarà più ben remunerativa converrà ancora alla Solvay estrarre calcare da San Carlo? Da un paese che per ora è collocato nella fascia dei paesi ad alto reddito, per ora? Spero che la contropartita per far rimanere la Solvay in Italia non debba essere quella di ritrovarci con livelli di redditi da Romania attuali, altrimenti potremmo riuscirci perfettamente.

Quindi, può darsi tranquillamente che tra vent'anni la Solvay decida che non è più economicamente remunerativo scavare a San Carlo e trasformare a Rosignano, ma scavare e trasformare in Libia, può essere tranquillamente logico da pensare.

A quel punto l'amministrazione, soprattutto se non deciderà di farlo fra vent'anni, ma prima, dovrebbe avere in tasca un piano di riconversione che, secondo me, dovrebbe essere parallelo all'attività di escavazione. Non importa aspettare venti o quaranta, o sessant'anni per pensare ad un'alternativa economica per quella zona. Si può avviare una, visto anche che secondo il Sindaco questo è un provvedimento che tutela l'ambiente e che quindi evidentemente potrà certamente affiancarsi ad altre attività economiche che necessitino di una conservazione ambientale congrua, ebbene che lo si dimostri e che si avvii intanto anche un'altra attività economica che non si basi sulla messa in crisi di un ecosistema così delicato.

Il metodo per arrivare a questo punto, cioè per poter approvare stasera questo documento è alquanto strano, me lo potrete permettere. Perché? Un organo dello Stato, che è la Sovrintendenza, ha dato due volte l'annullamento del progetto; l'ha motivato l'annullamento, ha scritto che non va bene per i motivi che ho citato prima: l'ampliamento della cava senza capire quale sia il reale fabbisogno dell'industria di trasformazione a Rosignano, la compromissione di un ecosistema fragile, eccetera, eccetera.

L'amministrazione comunale, se mi si permette, non ha risposto nel merito, anche perché temo che rispondere nel merito sarebbe stato difficile. L'amministrazione comunale in data... che adesso non trovo, ha scritto a papà Ministro, cioè ha scritto al Ministero dell'ambiente che quando si deve parlare di politica, mamma mia, Altero Matteoli di Alleanza Nazionale, e mi ci trova d'accordo, perché io sono d'accordo con il Manifesto che

lo chiamava al primo mandato, quello del governo del '94 Berlusconi, "Ministro contro l'Ambiente Attila Matteoli" e sono perfettamente d'accordo, però poi quando ci si trova in difficoltà perché la Sovrintendenza dà un parere motivato e mette in evidenza tutti i difetti del progetto Solvay, ebbene torna comodo correre da papà Ministro dell'ambiente, ecco, in data 18 febbraio 2005, facendo rilevare a questo soggetto, come... "Si fa presente che la Sovrintendenza ha emesso un provvedimento per annullamento pervenuto..." eccetera, eccetera, "quindi restiamo in attesa del parere di vostra competenza", cioè di competenza del Ministero.

Quello che è emerso, da quanto ho penato per documentarmi, perché quando si parla di trasparenza bisogna stare attenti, signor Sindaco, qui bisogna pensare per documentarsi, e l'ultimo episodio del regolamento urbanistico certamente non fa onore all'amministrazione, è una vergogna che certe notizie arrivino prima al giornale, quando i Consiglieri Comunali chiedono di continuo: "ma sul regolamento urbanistico esce niente? Ma il progetto esecutivo del porto?", ma questo: "No, no, non ti preoccupare", poi uno apre il giornale e arriva... è quasi omissione di atti d'ufficio, per quanto mi riguarda, però... Si potrebbe andare alla Procura, sì, ma non mi fa ridere. Ad altri fa ridere, ma non capisco la sua ilarità, è una cosa grave.

Comunque, il Comune scrive al Ministero che scavalca la Sovrintendenza, che aveva dato un parere motivato, con il silenzio assenso.

È chiaro, il Ministero scavalca la Sovrintendenza, perché potremmo quasi dire che conta di più, è normale, però non dà un parere motivato. Semplicemente dice: "ogni cinque anni fate una valutazione paesaggistica e l'okay ve lo do io". Ma che metodo è? Mi ricorda un po' il metodo che è stato seguito per la vicenda del porto, per ottenere una proroga assolutamente inspiegabile ai Patti Territoriali. La Cevalco non la concedeva più perché erano scaduti tutti i termini, perché evidentemente non c'era una causa che giustificasse questi ritardi, si corre da papà Ministro delle autorità produttive, in quel caso, e il papà Ministro delle attività produttive rilascia una proroga di 36 mesi, senza fiatare.

Qui è uguale, il Ministero dell'ambiente scavalca la Sovrintendenza, senza entrare nel merito della questione, praticamente, perché sarebbe stato difficile. Allora, io rivolgo tutte le domande che in modo un po' confuso, mi rendo conto, ho enunciato in questo intervento all'amministrazione e rimango in attesa di risposte, riservandomi, come da regolamento, il diritto di replica e dichiarazione di voto, perché qui per ottenere quello che c'è scritto sul regolamento, bisogna precisarlo. È bene anche sottolineare questi aspetti, ogni tanto.

Interviene il Consigliere Comunale Massimo Nannelli: lo cercherò di essere molto, ma molto sintetico. Considerala una battuta, Bertini, ma se fossi stato Ministro dell'ambiente, anch'io avrei scavalcato quella lettera della Sovrintendenza, perché quelle lettere lì, secondo me, beh, insomma... forse era stata scritta per chissà quale situazione, è stata ricopiata per San Carlo. Sono più le ovvietà che non le cose sostanziali. Sì, sì, ma non ho difficoltà a dirle certe cose.

I punti all'ordine del giorno sono due, io vorrei tenerli separati perché è giusto che siano separati. Per ciò che riguarda il discorso della ratifica, accordo di programma, insomma direi che quali alternative vogliamo portare avanti? Tutto evolve, anche nel campo industriale, certamente una multinazionale, che piaccia o che non piaccia, fa i propri programmi, cerca di essere efficiente e di essere redditizia e cerca di organizzare la propria produzione in modo da essere concorrenziale e di questo non si può farne una colpa. D'altra parte io dico che non ho nessun rapporto con Solvay, non ho parenti occupati in Solvay, quindi parlo assolutamente in modo neutro e dico che, come sanvincenzino, andare proprio a testa dritta contro la Solvay, mi sentirei come se sputassi in un piatto dove un paese ha vissuto ed ha mangiato per tanto tempo ed è stato un piatto che, insieme al piatto della siderurgia, ha consentito il primo germe di sviluppo turistico del paese, perché se non ci fossero state le

industrie, probabilmente non ci sarebbe stato neanche il tipo di turismo che c'è oggi a San Vincenzo. Quindi non mi scandalizzo troppo perché la Solvay voglia cambiare ciclo produttivo o metodologie produttive, e non mi scandalizzo nemmeno per il fatto che il Comune analizzi con una certa, non dico benevolenza, ma con una certa comprensione, certe situazioni.

Apprezzo soprattutto due fatti, cioè il fatto che prima di tutto si incomincia a parlare di risistemazione di fronti di cava; ora quel sistema che è stato illustrato nelle slide è, direi, uno dei sistemi probabilmente più ingenui, ma anche più efficaci, perché il verde si ricostituisca in una zona di cava, se viene portato avanti, e la cosa sembra che sia monitorata, bah... insomma, probabilmente non è che ci saranno dei guasti enormi, anzi, probabilmente si avranno degli impatti visivi anche ridotti rispetto all'attualità.

Non solo, ma poiché in altro documento si legge che Solvay farà a suo carico e totale la realizzazione dell'impianto di fitodepurazione per San Carlo, se ben mi ricordo, perché non è che abbia presente proprio tutti i numeri, però mi sembra che questo dovrebbe consentire un recupero perlomeno di 20 mila metri cubi di acque, di reflui, che sicuramente potrebbero avere, o hanno sicuramente una valenza di tipo industriale e quindi sarebbero metri cubi di acqua che vengono sottratti da quelli che normalmente vengono utilizzati per gli usi domestici o per usi più pregiati.

Certamente, la ferrovia non annulla il trasporto su gomma, però tra trasportare su gomma certe quantità e trasportarne altre, la differenza è abbastanza sensibile anche perché, io non sono un esperto in materia di certi processi industriali, però dalla lettura dei documenti mi sembra di aver capito che mentre prima c'erano dei vincoli di pezzatura nell'utilizzo del materiale, ora probabilmente saranno possibili il recupero di frazioni di materiale a fini industriali che prima non era possibile recuperare. E questo, diciamo, dovrebbe far sì che quella parte di trasporto che la Solvay definisce come trasporto di tipo B, dovrebbe essere un elemento perlomeno non implementato o ridotto a periodi in cui ci sono forme di emergenza. Per questo dico, se da una parte le lavorazioni vengono affinate, le forme di trasporto non recano più danno di quello che c'è attuale e, nello stesso tempo, si garantisce la possibilità di attività ad un'industria che ha comunque una valenza economica non indifferente sul territorio, cercando un matrimonio, naturalmente, con il territorio che in qualche modo dire che non è necessario mi resta difficile. Certamente, come in tutti i matrimoni ci sono le crisi, ci sono i litigi, ci sono le conflittualità, però d'altra parte la convivenza tra economie di tipo diverso, tra forme di sviluppo diverso è l'ideale per garantire ad un'area delle possibilità di sopravvivenza decenti.

Se poi andiamo a guardare il discorso degli accordi che sono poi un discorso sì vincolato, ma che non fanno parte dell'accordo di programma, non ci dimentichiamo tutte le volte che abbiamo bestemmiato come turchi per la situazione della strada di accesso a San Carlo, per il fatto che i cittadini di San Carlo hanno un problema di alimentazione di rete gas che li rende soggetti a spese che, se per gli altri cittadini sono grosse, per loro sono ancora più grosse.

Allora dico: San Carlo immaginiamocelo con una viabilità molto migliore, con un'alimentazione del gas in grazia di Dio, con terreni a disposizione del Comune maggiori di quelli attuali, con ristrutturazione di aree di parcheggio in modo da essere più funzionali di quelle che sono attualmente e probabilmente, io perlomeno nella mia mente, vedo già un futuro di San Carlo, probabilmente svincolato proprio dall'attività industriale, cioè un San Carlo che decolla verso anche delle attività di tipo turistico, cosa che finora è stato un discorso marginalissimo per San Carlo, ma che probabilmente dovrebbe essere un futuro interessante. Questo è quello che vedo.

Certo, ci sono dei punti che nella velocità, tante volte, con cui si redigono dei documenti, che probabilmente richiederebbero qualche precisazione, ma chiaramente non tutto può essere chiaro al cento per cento.

Io per esempio, quando leggo: "Demolizione della teleferica", ecco, vorrei capire che cosa si intende esattamente con il termine "demolizione". Cioè, è una semplice eliminazione delle sovrastrutture che sono in vista, o è anche una demolizione dei basamenti, con una rimessa in pristino dei terreni? Questo non è chiaro. Prima Bertini parlava dell'alimentazione diesel, in una certa fase si sentiva parlare di una possibile alternativa elettrica, anzi per un deciso orientamento della Solvay verso un'alimentazione elettrica, che naturalmente sarebbe molto meno inquinante ed anche forse più economica e meglio gestibile per la società che si occupa del trasporto. Quindi, ci sono questi elementi che probabilmente devono essere ancora affinati. Per il resto, diciamo, la forma, la globalità della documentazione nella forma attuale a mio avviso può essere tranquillamente accettata.

Interviene il Consigliere Comunale MIRIO GIANNELLINI: Io dico subito, non voglio essere la persona che interviene perché in causa. I dipendenti della Solvay qui sono due, io stesso che ho purtroppo l'incarico di eseguire progetti alla Solvay, quindi fra i progetti a cui lavoro c'è anche quello della ferrovia. Quindi, io risponderò solo per alcuni aspetti tecnici e alcune cose che sia Michelotti, sia Bertini, hanno chiesto, hanno chiarito, dei dubbi, delle questioni che ci sono e poi insieme a me c'è anche il collega Benvenuti che ha altre mansioni all'interno di Solvay, però insomma è stato tanti anni anche lui in cava e quindi potrebbe anche lui sapere alcune cose. Allora, il progetto della ferrovia viene da tutta una serie di questioni che sono venute fuori tra l'amministrazione comunale, il piano regolatore e tutto quello che riguarda la parte ambientale. Allora, il progetto San Carlo non è un progetto esclusivo per San Carlo, è un progetto complessivo che la società Solvay ha fatto in sede europea per diminuire i fanghi e gli scarichi a mare su Rosignano e su tutta la costa, perché le micropolveri trasportate dai treni, con l'escavazione della cava e quello che passa e va in mare è tutto un progetto complessivo. Per cui il silo rientra nei finanziamenti che la Comunità europea ha dato per il beneficio del mare e ci sono dei campioni in acqua di mare proprio per dimostrare che queste polveri che vanno in diminuzione porteranno dei benefici in generale. Questo è quanto.

Per quanto riguarda l'accento alle quantità d'acqua per la salamoia nella Val di Cecina, ci sono anche qui diversi punti di vista, diversi interventi che la Solvay ha fatto a beneficio dell'acqua che prende lei e di quella che va in pubblico, perché i pozzi nel Cecina sono sia della Solvay e, in quantità maggiore, pubblici. Questo va chiarito sin da ora e lo sapete tutti. Però volevo tornare al discorso nostro che riguarda la ferrovia. La ferrovia, da quando andrà in funzione il silo, che ha una capacità di 9.000 tonnellate di pietra, di cui 8.000 andranno in servizio e 1.000 rimangono per fare i piani inclinati dentro il silo, allora con questi 8.000 ci facciamo otto treni praticamente, perché ogni treno porta 1.000 tonnellate di pietra.

Attualmente, il deficit per portare via la pietra è dovuto alla teleferica, che non riesce a trasportare la quantità necessaria per cinque treni al giorno a San Vincenzo, per cui da San Vincenzo partono 4 treni al giorno ed uno viene fatto con 40 camion che partono da San Carlo e vanno a Rosignano, ininterrottamente, dalle sette la mattina alle sei e mezzo la sera. Questi 40 camion, dopo che si è fatto questo progetto, non ci saranno più, quindi se poi si tocca l'aspetto che è quello dell'occupazione, sarebbe anche più grave. Però, bisogna anche saper scegliere: meno inquinamento, meno camion e chiaramente qualche posto di lavoro in meno.

Cioè, voglio dire, questo è un po' il bilancio a cui si riferiva Michelotti, purtroppo l'industria, se si guarda la computerizzazione, il cambiamento di mansioni, queste cose qui, i posti andranno sempre a diminuire, purtroppo, questo è il fatto.

Per quanto riguarda poi il discorso della trazione elettrica, allora dovete sapere che le Ferrovie dello Stato sono compartecipi di questo progetto, tanto è vero che questo è un

ramo privato di ferrovia, ma sotto l'egida delle Ferrovie dello Stato, o per meglio dire, non più Ferrovie dello Stato, ma Ferrovie Italiane, oggi la società.

Dev'essere tutto a norma, la scelta di fare il diesel da San Vincenzo a San Carlo, non è una scelta della Solvay o del Comune che lascerà la concessione, ma è proprio dovuta alle ferrovie, che l'investimento per poter elettrificare questo tratto era quasi incompatibile con l'intervento. Nel senso, dovevano portare una trasformazione elettrica da Bada o da Campiglia su San Vincenzo, il che avrebbe creato problemi ecologici di impatto elettrico a San Vincenzo. Siccome San Vincenzo ha una stazione che è nel centro abitato, con spazi non utili per avere le distanze giuste di sicurezza per i campi magnetici, per cui è stato fatto questo tipo di discorso.

Quindi, diesel che può andare anche fino a Rosignano, perché le Ferrovie metteranno in servizio la ferrovia a tempo, cioè in futuro può capitare che aziende che lavorano per le Ferrovie possono viaggiare con personale proprio su ferrovia pubblica, o perlomeno ferrovia linea. Pertanto era previsto anche, è sempre negli accordi tra Ferrovie, Solvay e tutti gli enti, di poter partire con un treno da San Carlo ed andare direttamente a Rosignano, certamente facendo scalo qui, con lo stesso personale, nei tempi previsti. La percorrenza è prevista in quaranta minuti, da San Vincenzo a Rosignano e questo potrebbe essere fatto in futuro.

Non viene fatto ora perché il treno privato va da San Carlo a San Vincenzo, viene staccato il locomotore diesel, viene attaccato l'elettrico e come ora va a Rosignano. Questi sono gli aspetti e le cose. Rimane il problema del pietrisco, la parte fine, lo spurgo, quello che ancora viaggerà con i camion, però il fatto di fare la ferrovia, ci sono progetti anche futuri su questo. Dopo questo avvento ci sarà anche il trasporto del pietrisco su treno. È chiaro che portare il pietrisco sul treno oggi va ad inficiare con il problema dei trasporti. I problemi dei trasporti quali sono? Che il pietrisco viene portato ad hoc sul cantiere, per portarlo con il treno bisogna che anche chi riceve il materiale abbia le condizioni per poterlo distribuire. Quindi, per fare un'autostrada, per fare l'ampliamento dell'autostrada, è il doc (?) che ci sarà in futuro.

Il problema è che per portarlo sui cantieri ci vogliono i mezzi gommati, questo è il problema. D'altro canto, una produzione – e mi riferisco all'intervento che faceva Michelotti – sulle quantità più piccole, di dimensioni più piccole, c'è un recupero, perché non tutto il calcare di San Carlo per il prodotto, per fare la soda. C'è il calcare blu, il calcare rosso, il calcare DA, il calcare DB, insomma tutta una serie di calcari che vanno selezionati, pertanto anche il discorso del calcare fine, verrà recuperato specialmente quello blu, quello migliore, perché è uno spreco di materiale e di utilizzo e di risorse doverlo buttare come spurgo per terra.

Allora, sicuramente, dopo questa prima fase, ci sarà una fase, dopo la demolizione della teleferica, di un impianto dovuto al recupero anche del fine, con i criteri moderni di abbattimento polveri, tutta una serie di questioni che verranno fuori.

Quindi, pertanto è un ciclo che è cominciato prima con Rosignano, lo stoccaggio, prosegue con San Vincenzo e la ferrovia, proseguirà con un altro recupero, per cui tutto il ciclo si completerà nell'arco di dieci anni che è una riconversione industriale.

Questo è il concetto per cui San Vincenzo, Montecatini, Rosignano, tutti i Comuni della provincia di Pisa e di Livorno devono, non sottostare, ma convivere con questa realtà che, non guardiamola solo a San Vincenzo per i 15 dipendenti che poi verranno recuperati in un'attività di ripristino dell'ambiente, perché parallelamente alle operazioni di cava, verrà fatto a partire dalla concessione il ripristino di quei fronti che avete visto. Questo ripristino prevede l'utilizzo mediamente di dieci, dodici persone l'anno, fisse, per la costruzione e il mantenimento e la gestione di questo verde.

Poi, i fatti lo dimostreranno, il controllo dell'amministrazione di cinque anni, se i fronti verranno fatti, sono tutte opere che sono scritte nella convenzione, sono scritte nell'accordo di programma, sono scritte da tutte le parti.

Quindi, voglio dire, il bilancio complessivo non è dei peggiori, perché se si guarda le realtà industriali di Piombino, di Rosignano, di qua e di là, il taglio è stato molto più drastico, a livello di stabilimento, che non nella cava di San Carlo.

Purtroppo la teleferica è un'entità meccanica ormai superata, dove ogni carrello ha 120 pezzi meccanici da movimentare, gestire, sistemare e verniciare, rimontare e quindi, insomma voglio dire, proprio per il ragionamento della logica industriale, oggi è un concetto al di fuori.

Ma non lo dico oggi perché c'è la Solvay, o sono dipendente, ma chi vive queste realtà si rende conto che oggi si tende sempre a semplificare di più le macchine, i mezzi e tutto quello che ci sono. Io finisco qui, perché il discorso sarebbe talmente lungo per spiegarsi queste cose, per cui chi vive dal di dentro queste cose, si rende conto dell'evoluzione, dei movimenti, dei cambiamenti che ci sono.

Allora, per rispondere così a Bertini, che è anche un po' più giovane, sul mondo del lavoro, di qua e di là, purtroppo oggi si vive questo. L'avvento dei computer ha spazzato via decine e centinaia di posti di lavoro, però chi è che oggi rinuncia alla computerizzazione, al sistema moderno, all'informatizzazione e tutto il resto?

Quindi, voglio dire, bisogna secondo me dare un giusto equilibrio a questo ragionamento. Capisco tutte le posizioni, però certamente... Mi fermo qui, perché se no vado oltre il campo per cui dovevo intervenire. Grazie.

Interviene il Consigliere Comunale Sara Tognoni: Allora, io mi permetto di intervenire, visto che l'argomento lo seguo da diversi anni, visto il mio impegno nel Consiglio di quartiere.

Volevo rispondere a Bertini sul discorso dell'occupazione che in parte ha già affrontato Mirio, il discorso dei 15 dipendenti; ti voglio tranquillizzare, non viene licenziato nessuno, ma vengono soltanto date altre mansioni, poi alcuni di questi 15 nel frattempo andranno anche in pensione, quindi non è che qualcuno va via, niente di tutto questo. Devi pensare anche che nello stesso tempo si incrementano delle attività collaterali, perché tutto ciò che fa fronte al ripristino dei vari fronti, ci saranno delle persone che ci lavoreranno, quindi, quindici persone che non lavoreranno più a San Carlo, ma altrove, o in altre mansioni, però arriverà comunque qualcuno dall'esterno a lavorare, in ogni caso.

Per quanto riguarda l'escavazione, l'escavazione non aumenta, rimane la stessa quantità che è oggi, di 5 mila tonnellate e sinceramente mi meraviglio, vista l'attenzione che di solito c'è da parte del vostro gruppo per tutto ciò che è ambientale, del verde e della natura, che vi opponiate alla nascita della strada di arroccamento, perché è l'unico modo per andare a recuperare quei fronti che sono dismessi. Senza quella non si può fare rinverdiemnto, in nessun modo.

Per il discorso dei 60 anni pronosticati, sinceramente andiamo avanti, secondo me, passo, passo. Adesso affrontiamo questi 20, andiamo oggi ad autorizzare questa convenzione e ritengo sia importante proprio il controllo quinquennale che viene fatto da una Commissione per il ripristino, nel caso in cui la Solvay non rispettasse i parametri, noi possiamo anche tornare indietro tra cinque anni.

Sarà tassativo, non è che chiuderemo un occhio, perché all'ambiente ci teniamo, insomma. Il trasporto, ci sarà la diminuzione dei camion, perché sinceramente ce ne sono tanti, adesso, ci saranno 4 treni al giorno e questo è importante anche a livello del rumore, perché ci sarà un orario che va a regolare i treni e sarà dalle sette alle ventidue, mentre adesso ci sono i carrelli che trasportano la pietra e che comunque fanno rumore, che viaggiano anche di notte, quindi ci sono dei turni anche notturni e si sente sinceramente il rumore. Io ce l'ho davanti casa, quindi ormai sono assuefatta a questi rumori, però la situazione dovrebbe sicuramente migliorare.

Credo, come diceva Michelotti, che ci sarà – spero, io mi sto adoperando per questo – una rivalutazione della frazione, proprio a partire dalla metanizzazione, dal percorso storico documentale della Solvay e via dicendo. Insomma, penso che potrà migliorare tanto anche svincolata dal settore industriale un domani.

Interviene il Consigliere Comunale NICOLA BERTINI: Forse è bene precisare una cosa: io non ho fatto interventi contro Solvay, perché Solvay fa il suo interesse ed è perfetto. Io ho fatto un intervento cercando di valutare la ricaduta economico occupazionale e ambientale dell'attività di cava sul territorio, anche considerando che il numero degli impiegati va diminuendo.

Ma che i 15 posti di lavoro, a cui mi riferivo, che naturalmente so benissimo non essere licenziamenti, ci mancherebbe altro, mi riferisco ad un accordo che proprio alcuni dipendenti della Solvay rivelarono in un incontro pubblico che promosse la lista civica che rappresento, in campagna elettorale, a proposito della quota 46, la famosa quota 46 che Solvay aveva promesso.

Non c'è niente di male a dire che ci saranno 15 posti di lavoro in meno, semplicemente l'amministrazione deve valutare il ritorno economico dell'attività di cava sul territorio. È questo che io chiedo all'amministrazione e chiedo di prendere atto che il ritorno economico è sempre minore, a fronte di un quantitativo di prelievo di materiale che è sempre maggiore perché, dati forniti dal Comune e dati scritti sul progetto, il prelievo passerà da un milione e mezzo di tonnellate ad un milione e sette di tonnellate annuo. Questo me l'hanno detto in Comune, può darsi che si siano sbagliati nel progetto.

Questo implica anche che ci sarà naturalmente una quantità leggermente superiore, si parla di un aumento di un 15% circa dell'escavazione e aumenterà di un 15% circa il materiale di scarto.

Che poi venga recuperato, ai fini del trasporto, non vuol dire, perché questo materiale viene trasportato su gomma, quindi il trasporto su gomma tarabaralla sarà più o meno agli stessi livelli, poco meno, poco meno, ci si risparmierà pochi camion ogni giorno.

La quantità di inquinamento, mi dispiace, però purtroppo aumenterà, perché con una ferrovia a gasolio, anche qui non ne faccio una colpa alla Solvay e qui non ne faccio una colpa al Comune, per carità di Dio! È vero, è colpa della Ferrovia, perché non è un intervento redditizio e la Ferrovia Italiana continua a mantenere una linea come quella che va da Monte Pescali a Firenze, via Siena, e si riconnette a Empoli, non elettrificata. Voglio dire, è pazzia, lo sappiamo tutti, però non conviene economicamente, non la elettrificano.

Così faranno per i cinque chilometri miserissimi dalla stazione di San Vincenzo, fino a San Carlo, figurarsi se si mettono ad elettrificare con quelle spese un tratto di ferrovia così breve, non ci pensiamo nemmeno!

Quindi, le emissioni da un punto di vista di inquinamento atmosferico, aumenteranno, quindi il rapporto tra economicità e... l'economicità dell'attività e quindi il rapporto delle ricadute occupazionali e economiche e l'impatto ambientale evidentemente peggiorerà.

Il verde, dato che noi siamo molto attenti all'ambiente, non si tratta di colorare di verde dei sassi messi lì; purtroppo, un ambiente come quello ripristinato da una cava, rimane un ambiente depauperato, ma questo è palese. Per ampliare il fronte cava, noi andiamo a compromettere l'equilibrio idrogeologico, ovvero possiamo cancellare delle falde, è successo, succederà certamente, è inevitabile, per carità di Dio! Io vorrei chiarire una cosa: non sono contrario a che continui l'attività di cava, non ci siamo capiti, però vista l'economicità dell'attività di cava, l'amministrazione al più presto deve parallelamente far partire qualcos'altro, che impedisca di rovinare del tutto l'ambiente dietro San Carlo, perché se no la conversione di cui parla Michelotti al turismo, col cavolo che la facciamo, con alle spalle una bella spianata di terra bianca! Intendiamoci bene, non possiamo mettere in correlazione due attività economiche così incompatibili, a quel punto. Dobbiamo avere il

senso della misura e capire quando è il caso di affiancare ad un'attività economica così impattante, un'altra attività economica non esauribile, rinnovabile e che non abbia un impatto così devastante con l'ambiente.

Tutti i vari calmieri che sono stati apportati, per far digerire il rospo all'amministrazione, se presi su base annuale, rivelano qualcos'altro, perché i famosi 750.000 euro che poi verranno impiegati per le opere pubbliche, diviso per vent'anni, sono 35 o 37 mila euro l'anno. Per carità, non buttiamo via niente, però sono 37 mila euro l'anno, per un milione e 700 mila tonnellate di scarto.

Chiaramente non si può in una convenzione far cambiare l'economicità dell'attività produttiva; l'economicità per il territorio dell'attività produttiva o c'è o non c'è e, per quanto riguarda la Solvay, c'è sempre meno.

E la cosa mi dispiace, Giannellini; non è un problema di non usare le tecnologie, le tecnologie vanno usate, è un dato di fatto che ci siano ed è un dato di fatto che il rapporto lavoro e produzione sia mutato. Io lo uso il computer, infatti è perfetto accogliere, anzi, essere promotori della ricerca, dello sviluppo e quant'altro, l'amministrazione deve prendere atto che c'è stata questa innovazione. Qui si tratta di prendere atto e di elaborare delle strade alternative, non si tratta di fare altro.

Se si prende atto, si rinnovano le concessioni e non si pensa ad un'alternativa, si fa un'operazione completamente inutile. Fatela.

Interviene il Consigliere Comunale SARA TOGNONI: Piccola precisazione: oltre ai 753 mila euro, se hai visto bene la convenzione, è compreso l'impianto di fitodepurazione, viene ceduta la sede del Cral aziendale di San Carlo, area verde sotto al circolo, c'è la convenzione anche per il velodromo per altri vent'anni, quindi se sommiamo il valore non è 753 mila euro, ma è superiore. In realtà non sono quei 37 mila euro l'anno, insomma, è qualcosina di più.

Interviene il Presidente: Non ci sono altri interventi. Prego i Consiglieri di prendere posto. Si va in votazione del punto 3: "Ratifica accordi di programma". Favorevoli? Per San Vincenzo e Cambiare San Vincenzo. Contrari? Forum San Vincenzo.

"Approvazione convenzione tra il Comune di San Vincenzo e società Solvay" che è il punto 4, favorevoli? Per San Vincenzo e Cambiare San Vincenzo. Contrari? Forum San Vincenzo.

Quindi,

IL CONSIGLIO COMUNALE

PREMESSO CHE :

l'art. 34 della L.267/2000 dispone: "Per la definizione e l'attuazione di opere, di interventi o di programmi di intervento che richiedono per la loro completa realizzazione, l'azione integrata e coordinata di Comuni, Province e Regioni, di amministrazioni statali e di altri soggetti pubblici o comunque di due o più tra i soggetti predetti, il Presidente della Regione o il Presidente della Provincia o il Sindaco, in relazione alla competenza primaria o prevalente sull'opera o sugli interventi o sui programmi di intervento, promuove la conclusione di un Accordo di Programma, anche su richiesta di uno o più soggetti interessati, per assicurare il coordinamento delle azioni e per determinare i tempi, le modalità, il finanziamento ed ogni altro connessi adempimento, che a tal fine viene indetta una conferenza tra i rappresentanti di tutte le amministrazioni interessate e l'Accordo, consistente nel consenso unanime di tutte le parti, qualora adottato con decreto del Presidente della Regione, determina variante allo strumento urbanistico, previa ratifica del Consiglio Comunale;

che la L.R. 3.9.1996 n. 76 recante "Disciplina degli Accordi di Programma e delle conferenze dei servizi ed in particolare gli artt. 4 e 6 della legge regionale citata, prevede che l'accordo di programma è promosso dalla Regione qualora produca gli effetti di variazione di atti di programmazione o pianificazione territoriale;

che l'art. 11 - Variazione di atti di programmazione e pianificazione territoriale della citata legge regionale dispone:

"1. Ferme restando le competenze attribuite dalla L.R. 5/1995, art. 8 e 14 al nucleo tecnico di valutazione, l'accordo di programma di cui all'art. 3, comma 1, lett. a) può determinare la variazione degli strumenti urbanistici dei comuni che hanno sottoscritto l'accordo salvo ratifica da parte dei rispettivi consigli comunali entro 30 giorni dalla sottoscrizione. Qualora la variazione degli strumenti urbanistici comunali comporti la necessità di adeguare anche gli strumenti di programmazione o di pianificazione di altre amministrazioni firmatarie, l'accordo deve essere ratificato anche dagli organi consiliari delle stesse entro 30 giorni dalla sottoscrizione. La mancata ratifica comporta la decadenza dell'accordo. Intervenuta la ratifica, l'accordo è approvato con decreto del Presidente della Giunta regionale ed è pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione con le modalità e gli effetti previsti dall'art.10;

2. Al di fuori dei casi di cui al primo comma, qualora l'accordo di programma comporti la contestuale variazione di uno o più atti di programmazione o pianificazione territoriale di competenza delle amministrazioni partecipanti all'accordo stesso, esso è concluso insieme all'accordo di pianificazione di cui all'art 36 della L.R. 16 gennaio 1995, n. 5, con le speciali procedure di cui al presente articolo. L'accordo di programma, concluso insieme all'accordo di pianificazione, deve comunque garantire il rispetto delle finalità della l.r.t. n. 5/95 l'adeguatezza del quadro conoscitivo di riferimento e la coerenza complessiva del sistema di programmazione e pianificazione territoriale, dandone espressamente atto nel testo sottoscritto dai soggetti partecipanti".

PRESO ATTO CHE:

il Sindaco del Comune di San Vincenzo, con lettera del 31.05.2000 protocollo R.T 101/5619/3.10.1 del 08.06.2000 e successivo protocollo 104/21993/02.07 del 12.06.2000, richiedeva alla Regione Toscana la promozione di un accordo di programma per la realizzazione di interventi tesi alla riorganizzazione ed ampliamento delle attività di escavazione e di trasporto di materiali della Soc. Solvay Italia;

con deliberazione n. 835 del 01.08.2000, la Giunta Regionale ha approvato le finalità dell'Accordo per la realizzazione di interventi tesi alla riorganizzazione ed ampliamento delle attività di escavazione e di trasporto di materiali della Soc. Solvay Italia;

ha dato mandato al Presidente della Giunta Regionale di promuovere l'Accordo attraverso la convocazione della Conferenza Istruttoria;

ha autorizzato l'Assessore competente Riccardo Conti a parteciparvi in rappresentanza della Regione;

ha individuato nel Dipartimento Sviluppo Economico, nel Dipartimento delle Politiche Territoriali ed Ambientali e nell'Area Programmazione Contrattata le strutture organizzative coinvolte nella fase istruttoria;

COMUNE DI SAN VINCENZO

ha dato mandato ai Coordinatori dei Dipartimenti sopra citati di nominare i funzionari incaricati di curare gli adempimenti istruttori ed il funzionario responsabile del procedimento;

CONSIDERATO CHE:

per perseguire le finalità del presente accordo il Comune di San Vincenzo ha predisposto una variante ai propri S.U. comunali vigenti e una proposta di variante al Piano Regionale delle Attività Estrattive D.C.R. 200/95;

le varianti di cui sopra sono state oggetto dei pareri del Nucleo di Valutazione delle cave, della Conferenza dei Servizi interna della Regione, nonché del Nucleo Tecnico Provinciale di Valutazione della Provincia di Livorno;

RITENUTO di condividere le finalità dell'Accordo di Programma, in quanto attraverso di esso si procederà alla riorganizzazione delle infrastrutture per il trasporto del materiale del sito di cava alla rete ferroviaria consentendo di alleviare l'abitato di S. Vincenzo dal traffico industriale generato dalle stesse attività di escavazione;

VISTO:

che la L.R. 3.9.1996 n. 76 recante "Disciplina degli Accordi di Programma e delle conferenze dei servizi ed in particolare gli artt. 4 e 6 della legge regionale citata, prevede che l'accordo di programma è promosso dalla Regione qualora produca gli effetti di variazione di atti di programmazione o pianificazione territoriale;

che in data 1° Agosto 2003, è stata convocata dal Presidente della Giunta Regionale la I^a fase della Conferenza Istruttoria, ai sensi dell'art. 8 della L.R. 76/96 della quale è stato sottoscritto verbale, allegato al presente atto;

che, verificati i documenti e gli elaborati predisposti dal Comune di San Vincenzo e stabilita la necessità di procedere ad una variante agli strumenti urbanistici del Comune di S. Vincenzo, nonché ad una variante al Piano regionale delle attività Estrattive, si è provveduto con le procedure di cui all'art. 11 comma 2 e seguenti della L.R. 76/96 alla sottoscrizione dell'Accordo di Pianificazione in data 1 Agosto 2003;

RICHIAMATO il parere del Nucleo di Valutazione delle cave in data 16.03.2002 che esprimeva parere favorevole alla proposta di modifica del PRAE per l'ampliamento del sito di cava oggetto del presente Accordo di Programma, condizionato agli esiti della Valutazione di Impatto Ambientale del progetto di ampliamento stesso di competenza del Comune di S. Vincenzo, ai sensi della L.R. 79/98;

CONSIDERATO:

che la società Solvay Italia S.p.A ha presentato al Comune di San Vincenzo gli elaborati per le procedure di valutazione impatto ambientale di competenza comunale di cui all'allegato "A" della L.R. 79/98 in data 29/04/2003;

che Comune di S. Vincenzo ha avviato le procedure di Valutazione di Impatto Ambientale che si sono concluse con esiti positivi con D.G.C. n. 39 del 17/3/2004 di "Pronuncia di Compatibilità Ambientale" e con D.G.C. n. 25 del 17.2.2005 allegato all'accordo di programma di presa d'atto definitiva con prescrizioni e/o raccomandazioni fatte proprie dall'accordo di programma;

RICHIAMATE le Conferenze dei Servizi tenutesi tra le strutture tecniche dei soggetti sottoscrittori dell'Accordo di Programma in data 7/2/2005 e 21/2/2005;

CONSIDERATO altresì che in data 9 Settembre 2005, è stata convocata, su richiesta del responsabile del procedimento al Presidente della Giunta Regionale, la Conferenza Istruttoria ai sensi dell'art.8 della L.R. 76/96 (II fase), ai fini di procedere, decorsi i tempi di deposito per la presentazione di eventuali osservazioni, alla modifica o alla conferma dell'Accordo di Pianificazione e che a seguito della pubblicazione degli atti sottoscritti in data 1 Agosto 2003 non sono state presentate osservazioni;

DATO ATTO CHE è stato sottoscritto in data 09.09.2005 l'Accordo di Programma per la realizzazione di interventi tesi alla riorganizzazione ed ampliamento delle attività di escavazione e di trasporto di materiali della Società Solvay Italia nel Comune di San Vincenzo;

DATO ATTO CHE, ai sensi del citato art. 11 della L.R.T. n. 76/96 si deve procedere alla ratifica dell'accordo di programma a pena di decadenza dell'accordo stesso;

VISTO l'Accordo di Programma costituente parte integrante e sostanziale del presente atto;

RITENUTO di condividere le finalità dell'Accordo di Programma per l'ampliamento della cava di calcare Solvay a San Carlo, la realizzazione del raccordo ferroviario e del nuovo silo di caricamento e di provvedere pertanto alla ratifica dello stesso;

Dato atto che la ratifica di cui all'oggetto per l'ampliamento della cava di calcare Solvay a San Carlo, la realizzazione del raccordo ferroviario e del nuovo silo di caricamento è stata esaminata nella 1^a Commissione Consiliare urbanistica e lavori pubblici in data 15/9/2005;

Visti gli allegati pareri di regolarità tecnica e contabile, espressi ai sensi del D.Lgs. n. 267/2000;

Presenti n. 14, votanti n. 14, con voti contrari n. 1 (Bertini Nicola), con voti favorevoli n. 13 espressi a scrutinio palese;

DELIBERA

1) Di ratificare ai sensi e per gli effetti di cui alla L.R.T. n. 76/96 l'accordo di programma sottoscritto tra Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di San Vincenzo, ai sensi dell'art. 34 del D.LGS. n. 267/2000 e con le procedure di cui alla L.R.T. n. 76/96 volto LA REALIZZAZIONE DI INTERVENTI TESI ALLA RIORGANIZZAZIONE ED AMPLIAMENTO DELLE ATTIVITA' DI ESCAVAZIONE E DI TRASPORTO DI MATERIALI DELLA SOCIETA' SOLVAY ITALIA NEL COMUNE DI SAN VINCENZO, che allegato al presente atto ne costituisce parte integrante e sostanziale;

2) di dare atto che a seguito dell'accordo di programma ed all'accordo di pianificazione che costituisce parte integrante e sostanziale dello stesso è apportata una Variante urbanistica al Piano Strutturale approvato in data 21/09/98 delibera C.C n. 81 e al regolamento urbanistico approvato con delibera n. 18 del 28.02.2000 per la realizzazione degli interventi in oggetto, costituita dai seguenti elaborati indicati all'art. 3 dell'accordo di programma:

3) di dare atto che il complesso degli interventi previsti dal presente Accordo di Programma sarà realizzato dalla Soc. Solvay Chimica Italia S.p.A., nel rispetto dello stesso e degli atti e provvedimenti ivi richiamati;

4) di trasmettere, ad avvenuta esecutività, copia del presente atto al Presidente della Giunta Regionale per i provvedimenti di propria competenza.

PARERE AI SENSI E PER GLI EFFETTI DELL'ARTICOLO 49, COMMA 1, DLgs 267/2000

OGGETTO DEL PROVVEDIMENTO:

PROGETTO COMPLESSIVO CAVA SOLVAY SAN CARLO - RATIFICA DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA AI SENSI DELLA L.R. N. 76/96

A) PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITA' TECNICA

Il sottoscritto, Geom. Andrea Filippi, Dirigente dell'Area n. 1, esprime

PARERE FAVOREVOLE

per quanto di competenza sulla proposta di deliberazione in oggetto specificata.

Il Dirigente dell'Area n. 1
F.to (Geom. Andrea Filippi)

San Vincenzo, 13/9/2005

B) PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITA' CONTABILE

Il sottoscritto Dottor Alessandro Parlanti, Dirigente dell'Area 2– Servizi Amministrativi e Finanziari,

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

per quanto di competenza sulla proposta di deliberazione in oggetto specificata.

Il Dirigente Area 2
F.to (Dr. Alessandro Parlanti)

San Vincenzo, 13/9/2005

Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto come segue.

IL SINDACO
Michele Biagi

IL SEGRETARIO GENERALE
Dr. Lucio D'Agostino

Il sottoscritto Vice Segretario Generale, visti gli atti d'ufficio,

ATTESTA

⇒ Che la deliberazione C.C. n° 107 del 30/09/2005

E' stata affissa a questo Albo Pretorio il e vi rimarrà per 15 gg. consecutivi, fino al come prescritto dall'articolo 124 D.Lgs n. 267/2000.

E' stata comunicata con lettera n., in data al signor Prefetto come prescritto dall'articolo 135 del D.Lgs n. 267/2000.

⇒ **Che la presente deliberazione è divenuta esecutiva il**

decorsi 10 giorni dalla data di inizio della pubblicazione.

San Vincenzo li,

IL VICE-SEGRETARIO GENERALE
Dr. Giorgio Ghelardini

Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto come segue.

IL SINDACO
F.to Michele Biagi

IL SEGRETARIO GENERALE
F.to Dr. Lucio D'Agostino

La presente copia è conforme all'originale

IL VICE-SEGRETARIO GENERALE
Dr. Giorgio Ghelardini

San Vincenzo li,

Il sottoscritto Vice Segretario Generale, visti gli atti d'ufficio,

ATTESTA

⇒ Che la deliberazione C.C. n° 107 del 30/09/2005

□ E' stata affissa a questo Albo Pretorio il e vi rimarrà per 15 gg. consecutivi, fino al come prescritto dall'articolo 124 D.Lgs n. 267/2000.

□ E' stata comunicata con lettera n., in data al signor Prefetto come prescritto dall'articolo 135 del D.Lgs n. 267/2000.

⇒ **Che la presente deliberazione è divenuta esecutiva il**

□ decorsi 10 giorni dalla data di inizio della pubblicazione.

San Vincenzo li,

IL VICE-SEGRETARIO GENERALE
Dr. Giorgio Ghelardini