

Relazione di gestione – anno 2005

Il nuovo Governo nazionale

Teniamo questa nostra Assemblea all'indomani dell'insediamento del nuovo governo: nuovo perché ci sono state le elezioni e, soprattutto, perché è cambiata la maggioranza politica.

Potete ben comprendere come, personalmente, abbia molti motivi di soddisfazione per questo evento politico non solo perché sento questo governo più vicino alla mia sensibilità politica, ma anche perché credo che questo nuovo governo, che aspira a traguardare l'intera legislatura, debba dare un forte impulso all'adeguamento del nostro sistema infrastrutturale, per colmare il grave deficit di cui soffre l'Italia. E spero davvero che ci riesca, per il bene del paese.

Ma permettetemi di farvi notare (prescindendo da valutazioni di parte) che probabilmente in questo governo ci sono molti amici della nostra causa. Un ministro toscano, l'on. Vannino Chiti, che ha battezzato, da Presidente della Regione, la nascita della To.ro. . Un altro ministro, l'on. Di Pietro, che, come senatore della circoscrizione del Mugello, ha potuto ben conoscere i problemi della statale 67 e che, come ministro dei lavori pubblici, diede il via al secondo lotto della variante di Pontassieve. Un viceministro romagnolo, l'on. Roberto Pinza, che è un sostenitore convinto e appassionato dell'ammodernamento della 67, come abbiamo potuto sentire, dalla sua viva voce, anche durante la riunione del tavolo istituzionale promosso dal Presidente Bulbi.

Sono amicizie importanti, che avremo tutti il dovere di coltivare per far sì che, davvero, possano dare un contributo decisivo all'avanzamento dei nostri progetti.

Un anno di attività del Consiglio di Amministrazione

Appena insediato il nuovo Consiglio ha deciso, prima di definire un proprio piano di lavoro, di incontrare i rappresentanti degli enti di riferimento principali della Società: i due istituti di credito soci, gli Assessori Regionali ed i Direttori Compartimentali dell'ANAS. Questi incontri sono stati anche l'occasione per presentare ai nostri principali interlocutori istituzionali i nuovi vertici della Società, completamente rinnovati nell'assemblea del 23 maggio 2005.

I primi due incontri si sono avuti con il Presidente della Fondazione Cassa dei Risparmi di Forlì e con il Direttore dell'Ente Cassa di Risparmio di Firenze. Sono stati colloqui molto positivi durante i quali ci sono stati ampiamente rinnovati, da entrambi gli enti, l'attenzione e l'interesse per l'attività della To.ro., nonché la disponibilità a sostenere la partnership finanziaria delle nostre iniziative. Con la Fondazione di Forlì, in particolare, abbiamo affrontato il tema del finanziamento per la revisione dei progetti relativi al versante romagnolo, trovando

piena conferma della sua tradizionale sensibilità, da verificare operativamente sulla base di concrete proposte che dovranno essere formulate.

Abbiamo quindi incontrato i Direttori dei Compartimenti ANAS di Bologna e Firenze, ing. Adiletta e ing. Liani, trovando anche qui un clima di grande sensibilità ed attenzione ed una positiva disponibilità a collaborare con la Società e con gli enti territoriali alla risoluzione delle diverse problematiche inerenti la strada statale Tosco-romagnola. Durante questi incontri i Direttori ci hanno tuttavia rappresentato le gravi difficoltà finanziarie di ANAS, sia a livello di Compartimento che a livello di Direzione generale, e le non rosee previsioni per gli anni a venire. Di lì a poco abbiamo avuto la conferma di quanto temevamo: nella Finanziaria 2006, non sono state assicurate ad ANAS neppure le risorse necessarie a sostenere gli oneri relativi ai lavori già appaltati.

Anche gli incontri con gli Assessori regionali alla viabilità, Riccardo Conti per la Toscana e Alfredo Peri per l'Emilia Romagna, sono stati molto positivi. Con i due Assessori abbiamo fatto una panoramica su tutte le questioni aperte riguardo alla SS 67 ed abbiamo avuto la netta sensazione che le Regioni, questa volta tutte e due nella medesima misura, seguono con grande attenzione i problemi e riconoscono l'importanza dell'ammodernamento della statale 67. Tale sensazione nasce dalla chiara e decisa riconferma, da parte degli Assessori, dei contenuti del protocollo sottoscritto fra le due Regioni nel febbraio del 2002, contenuti poi trasfusi nelle due intese raggiunte con il Governo nazionale il 18 marzo 2003, per la Toscana, e il 19 novembre 2003, per l'Emilia Romagna. In particolare con l'Assessore Peri abbiamo convenuto sulla opportunità di individuare le priorità fra i tre lotti e sub-lotti del progetto della tratta fra Dovadola e Rocca San Casciano ed abbiamo acquisito la disponibilità dell'Amministrazione regionale a partecipare ad eventuali spese per l'aggiornamento tecnico del progetto.

Dall'Assessore Conti, che ha incontrato il Consiglio di Amministrazione al completo, abbiamo acquisito importanti informazioni sul tema dei finanziamenti, in particolare per quanto riguarda il by pass di Vallina. Conti ci ha poi incaricato, come To.ro, di occuparci della verifica del protocollo del 30 ottobre 2003 relativamente alla risoluzione delle problematiche della tratta Pontassieve-Firenze.

Altri importanti iniziative assunte in questo anno dalla To.ro., e di cui tratterò più avanti, sono state:

- la presentazione del progetto definitivo del terzo lotto San Francesco-Dicomano;
- l'incontro di verifica sul protocollo per la tratta Pontassieve-Firenze del 30 ottobre 2003;
- la presentazione delle indagini sul traffico commissionate alla SISPLAN di Bologna, durante un'affollata assemblea pubblica a Rocca San Casciano il 17 febbraio 2006.

La situazione sul versante toscano

La situazione del versante toscano è quella che presenta le maggiori novità nel corso dell'anno trascorso dall'ultima assemblea, anche se non abbiamo ancora raggiunto quei livelli di operatività auspicati, soprattutto per quanto riguarda il terzo lotto San Francesco-Dicomano.

Proprio riguardo questo progetto la To.ro. si è fatta promotrice di un incontro di presentazione degli elaborati progettuali e di confronto con gli enti locali interessati che si è svolto il 26 luglio dello scorso anno. Pur nell'ambito di una sostanziale condivisione da parte degli enti locali interessati delle soluzioni progettuali adottate, si sono evidenziate alcune problematiche non risolte, e che richiedono un approfondimento, per quanto riguarda il territorio del Comune di Dicomano, opportunamente sollevate da quella Amministrazione. Abbiamo pertanto convenuto, anche in accordo con il Direttore Compartimentale di ANAS, di affidare un incarico per la redazione di uno studio di fattibilità per il nodo infrastrutturale di Dicomano che analizzi sia le problematiche del collegamento sulla direttrice principale della SS 67 verso Forlì, che quelle dei collegamenti locali, ma non meno importanti, che si diramano dalla 67 in direzione del Mugello e del casello autostradale di Barberino di Mugello.

Il Consiglio di Amministrazione della To.ro ha offerto la disponibilità della Società ad assolvere alla funzione di referente tecnico di tale progettazione, previa la stipula di un protocollo d'intesa con le Amministrazioni comunali e provinciale, alla cui definizione stiamo lavorando in queste settimane. L'elemento che dobbiamo segnalare come criticità è la circostanza che il progetto non è stato ancora formalmente depositato presso ANAS, in quanto risulta da completare la documentazione tecnica necessaria all'espletamento della procedura di VIA.

Importanti novità anche per la tratta Pontassieve-Firenze. Durante l'incontro del 17 marzo 2006, convocato da To.ro. per la verifica del protocollo del 30 ottobre 2003, l'ing. Liani ci ha confermato che di lì a pochi giorni sarebbe stato affidato, come poi è avvenuto, l'incarico per la progettazione definitiva del doppio ponte sull'Arno in località Vallina, a seguito di un concorso internazionale di progettazione, per una spesa presunta fra i 50 ed i 70 milioni di euro. L'Assessore regionale Conti ha ribadito, anche in quella occasione, che il finanziamento dell'opera potrebbe trovare copertura nell'ambito delle risorse destinate ad opere accessorie ed interventi di mitigazione sul progetto della terza corsia autostradale. Si è anche accertato che ANAS, in ossequio agli impegni assunti con detto protocollo, aveva già predisposto due progetti, uno definitivo ed uno esecutivo, per altrettanti interventi di miglioramento dell'attuale tracciato della 67 in Comune di Fiesole. Si è pertanto convenuto di stipulare un nuovo protocollo con il quale si preveda il cofinanziamento di circa un terzo dell'investimento da parte di Provincia e Comune per tali opere: la firma del protocollo è prevista per il prossimo autunno. Si è infine convenuto che, dopo l'affidamento dell'incarico

per il ponte di Vallina, possono essere avviate le procedure per la classificazione e declassificazione della SS67 e della SP34 nella tratta fra Pontassieve e Firenze.

La situazione sul versante romagnolo

Per quanto riguarda il versante romagnolo le più importanti novità si segnalano sul versante dell'iniziativa politica. Il 27 giugno 2005 il Presidente della Provincia Bulbi ha convocato un tavolo istituzionale fra tutti gli enti del territorio, i parlamentari e i consiglieri regionali della circoscrizione per rilanciare, attraverso lo sforzo comune di tutti coloro che rivestono cariche istituzionali, l'iniziativa di mobilitazione per conseguire sviluppi positivi per l'adeguamento della statale 67.

In quella sede fu riaffermato con forza, da parte di tutti i presenti, che l'adeguamento della statale 67 rappresenta una priorità assoluta per l'area romagnola, non solo in funzione del miglioramento dei collegamenti fra le comunità della valle del Montone ed il capoluogo provinciale come elemento indispensabile alla salvaguardia del tessuto sociale e produttivo, ma anche nella prospettiva di un collegamento più efficiente con il capoluogo toscano che rimane un obiettivo strategico di fondo. Come To.ro. abbiamo rappresentato, sulla base dei risultati delle indagini condotte dal SISPLAN su nostro incarico, che nell'agenda politica occorre posizionare e bilanciare gli obiettivi secondo principi di opportunità e di efficacia, sia sotto il profilo tecnico che sotto quello politico. Ne consegue, in primo luogo, che temporalmente l'obiettivo della variante di valico (il traforo del Muraglione) va posposto rispetto a quello prioritario dell'adeguamento dei tratti vallivi tanto in direzione di Firenze, quanto in direzione di Forlì. E, in secondo luogo, che la soluzione progettuale del valico andrà orientata verso una riqualificazione finalizzata al servizio del traffico leggero e non di quello pesante, per ragioni sia di carattere ambientale che economico e funzionale.

Questo nostro orientamento è stato chiaramente riproposto anche in occasione dell'altro importante appuntamento politico, organizzato da To.ro., relativo alla presentazione pubblica dello studio SISPLAN che si è svolto a Rocca San Casciano il 17 febbraio scorso.

L'iniziativa di Rocca, che ha riscosso un grande risultato di partecipazione, credo sia stato un momento importante sia per la To.ro. che, più ingenerale, per la nostra comune battaglia per l'ammodernamento della statale 67. In quella assemblea abbiamo potuto verificare quanto sia forte la volontà delle istituzioni locali e delle popolazioni e come questo dato costituisca un patrimonio insostituibile per il conseguimento dei nostri obiettivi.

L'elemento di criticità da segnalare è che non siamo ancora riusciti a partire con il lavoro di revisione ed adeguamento dei progetti per la tratta fra Rocca e Dovadola. Anche in questo caso, come To.ro. abbiamo dato la nostra disponibilità a collaborare all'aggiornamento dei progetti che, come si ricorderà, a suo tempo furono redatti dalla Direzione compartimentale dell'ANAS con il supporto decisivo del nostro consulente tecnico, ing. Ruffilli. Se l'offerta sarà accolta, e

cisivo del nostro consulente tecnico, ing. Ruffilli. Se l'offerta sarà accolta, e dopo che con gli enti locali si saranno individuate le modalità e le priorità per tale opera di adeguamento, questa attività costituirà uno dei primi e principali impegni che avremo di fronte nei prossimi mesi.

Il bilancio 2005

Il bilancio della Società si chiude con una perdita di 22.191,29 euro. Si tratta di un dato contabile che, seppur inferiore alla perdita dell'anno precedente che era di 31.362,44 euro, richiede alcune precisazioni per una più corretta valutazione dello stesso.

Il **valore della produzione**, cioè il totale delle quote consortili riscosse è stato di euro 35.932,58 di cui 26.250,00 riferite a quote consortili del 2005 e 9.682,58 a quote del 2004. Poiché il contributo consortile per il 2005 era stato fissato in 30.000,00 euro, il recupero delle annualità pregresse ha più che compensato i mancanti introiti dell'anno corrente.

Nei **costi della produzione**, che ammontano complessivamente ad euro 59.313,86, si evidenzia la voce "oneri diversi" per l'importo di 31.362,44 euro, corrispondente alla perdita del 2004 riportata a bilancio. Pertanto, depurato di tale voce, il risultato economico sarebbe positivo per oltre 13.000,00 euro. Va altresì ricordato che nell'esercizio 2004 tale perdita fu determinata dall'affidamento dello studio SISPLAN sul traffico nel tratto Pontassieve-Firenze per un costo di 30.600,00 euro, non coperto da alcuna entrata straordinaria.

Questa particolare situazione nella quale siamo venuti a trovarci ha spinto il Consiglio di Amministrazione ad alcune riflessioni sulla gestione della Società, che di seguito vi riporto con le proposte che da tale riflessione sono scaturite.

Come si è ricordato in diverse occasioni, la Società ha assunto e consolidato nel tempo i caratteri di una struttura di servizio per gli enti associati ed, in particolare, si è sempre più caratterizzata per la sua azione di lobbying a favore degli enti medesimi, ovviamente in relazione alla sua missione sociale, cioè la promozione della modernizzazione della strada statale 67. In funzione di ciò fu a suo tempo istituito il fondo consortile per la copertura degli ordinari costi di amministrazione, riservando a finanziamenti straordinari e finalizzati la copertura delle spese per le specifiche iniziative.

Tuttavia l'esiguità del fondo, che negli anni ha oscillato fra i 25 ed i 30.000 euro annui, è risultata appena sufficiente a coprire gli ordinari costi di amministrazione (nel 2005 assommano a 26.660,35 euro) e non assicura alla Società un seppur minimo margine per impegnarsi in iniziative, ancorché di modesta entità finanziaria, che richiedono l'assunzione di decisioni in tempi rapidi e non compatibili con l'azione di ricerca di nuove e specifiche fonti di finanziamento.

Sarebbe pertanto auspicabile che la Società potesse contare, nell'ambito dell'ordinario fondo di dotazione annuale rappresentato dalle quote del contributo consortile, di una somma, comunque modesta, da utilizzare per le predette finalità a fronte delle necessità non programmabili, che inevitabilmente si presentano nel corso dell'esercizio.

Pertanto, pur consapevole delle sempre maggiori difficoltà finanziarie degli enti soci, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato nella seduta del 10 aprile u.s. di proporre all'Assemblea oggi convocata di elevare il fondo consortile per il 2006 a 50.000,00 euro, da ripartirsi in quote secondo i criteri ormai consolidati, assicurando nel contempo l'impegno a mantenere un profilo di estremo rigore nel controllo dei costi ordinari, come del resto abbiamo fin qui fatto. Chiediamo quindi all'Assemblea di pronunciarsi su questa proposta, auspicandone l'accoglimento.

Conclusioni

In conclusione penso che si possa sinteticamente definire il lavoro che abbiamo svolto nell'anno trascorso come un lavoro di preparazione, di affinamento degli strumenti, di consolidamento delle relazioni istituzionali, in vista degli impegni più consistenti quantitativamente e più rilevanti qualitativamente che ci attendono nei prossimi mesi e che, a grandi linee, ho cercato di indicare in questa relazione.

Il Consiglio di Amministrazione della Società è ben consapevole che, a partire da oggi, il suo operato comincerà ad essere effettivamente valutato per i risultati concreti che saremo capaci di ottenere, o di contribuire a conseguire.

Auspichiamo di poter continuare a contare sul sostegno e lo stimolo dei soci impegnandoci, per parte nostra, a non risparmiare energie. Permettetemi infine di ringraziare per l'assidua ed attenta presenza e per la preziosa collaborazione tutti i membri del Consiglio di Amministrazione e del Collegio dei Revisori. Sono particolarmente grato al Vice Presidente, Maurizio Castagnoli, con il quale si è da subito instaurato un rapporto di grande intesa e condivisione, all'Amministratore Delegato, Andrea Lisi ed al consulente tecnico, ing. Egidio Ruffilli, senza il cui consiglio ed aiuto mi sarebbe stato impossibile onorare degnamente il mio impegno.