



COMUNE DI SIENA

**Verbale di deliberazione
del Consiglio Comunale**

del 24/03/2015 N° 55

OGGETTO: INTERROGAZIONE DEL CONSIGLIERE DEL GRUPPO SIENA 5 STELLE MICHELE PINASSI IN MERITO A CHIARIMENTI AL PROGETTO DELLA STAZIONE FFSS AD ALTA VELOCITÀ PRESSO CHIUSI.

Nome	Pres.	Ass.	Nome	Pres.	Ass.
VALENTINI BRUNO	X		CAPPELLI PASQUALINO	X	
RONCHI MARIO	X		D'ONOFRIO PASQUALE	X	
PERSI CAROLINA	X		VIGNI GIACOMO		X
GUAZZI GIANNI	X		LORENZETTI SIMONE	X	
PETTI RITA	X		NERI EUGENIO	X	
VIGNI SIMONE	X		GIORDANO GIUSEPPE	X	
PORCELLOTTI GIANNI	X		CORTONESI LUCIANO	X	
PERICCIOLI GIULIA	X		BIANCHINI MASSIMO	X	
NESI FEDERICO	X		STADERINI PIETRO		X
BUFALINI STEFANIA	X		CORSI ANDREA	X	
BRUTTINI MASSIMILIANO	X		FALORNI MARCO	X	
DA FRASSINI IVANO	X		PINASSI MICHELE	X	
DI RENZONE LORENZO		X	AURIGI MAURO	X	
LEOLINI KATIA		X	CAMPANINI ERNESTO	X	
SABATINI LAURA		X	TUCCI ENRICO	X	
TRAPASSI ALESSANDRO		X	MARZUCCHI MAURO	X	
ZACCHEI FABIO	X				

Presidente della seduta:
Partecipa Il Segretario Generale:

Dott. Mario Ronchi
Dott.ssa Simonetta Fedeli

Il Presidente, richiamata l'interrogazione in oggetto, dà la parola al Consigliere Michele Pinassi per l'illustrazione.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Nell'occasione informo l'Aula che, per motivi di natura pratica, i Consiglieri del Gruppo Siena 5 Stelle, come avete visto, hanno cambiato collocazione e sono quindi seduti nel secondo scranno alla mia sinistra. Grazie.

(Ndt, intervento fuori microfono: Solo perché è cambiato il vento, eh. Noi siamo molto sensibili!)

Cons. PINASSI – Sì, buonasera. Questa interrogazione, appunto, si riallaccia all'annoso problema delle infrastrutture sul nostro territorio e, soprattutto, alle dichiarazioni sorte dal Sindaco renziano di Chiusi, Scaramelli, che poi ha ripreso anche il nostro Sindaco, anch'esso renziano, almeno così si definisce, in merito alle notizie sulla realizzazione della stazione ferroviaria ad alta velocità presso Chiusi, che proprio a detta di alcuni esponenti del PD toscano si tratterebbe di "un'opera strategica che potrebbe contribuire alla crescita del territorio tra Toscana e Umbria, nell'ottica del progetto più ampio della grande 'grande metro italiana', che possa collegare con l'alta velocità in modo capillare tutti i punti nevralgici del Paese. Inoltre è un'opera fondamentale per la Provincia di Siena perché, ovviamente, si ridurrebbero sensibilmente i tempi di percorrenza da e per Roma".

E, appunto, anche il nostro Sindaco Valentini ha dichiarato alla stampa che il tema dell'alta velocità è per la Provincia di Siena fondamentale e che, diciamo, bisogna continuare a ragionare con un sistema integrato per quanto riguarda i trasporti e che la stazione di Chiusi può rappresentare una vera e propria porta di accesso per la Toscana del sud.

Considerato che, a quanto sembra di capire, questa nuova stazione avrebbe un costo stimato di circa 30 milioni di euro, quindi non proprio noccioline, e tre-quattro anni per la sua realizzazione e che potrebbe accogliere a quanto sembra, a quanto si apprende dalle notizie, al massimo otto treni al giorno, e che già ad oggi almeno tre o quattro treni potrebbero tranquillamente fermare già da ora nell'attuale stazione di Chiusi utilizzando le connessioni di Ponticelli a sud e di Montallese a nord, che sono ovviamente altre due stazioni ferroviarie attualmente presenti, e che per quanto riguarda il progetto di fattibilità non sembra esserci alcuna traccia per quanto riguarda i pareri sia della RFI, di Reti Ferroviarie Italiane, e anche di Trenitalia, e né altri gestori, come NTV per quanto riguarda i treni di Italo, hanno appunto avuto alcun interesse su questa opera, e che il problema, come ricordava lo stesso assessore Maggi, è che appunto impieghiamo oltre tre ore ad arrivare da Siena a Roma, quando appunto da Siena a Chiusi si deve andare con un pullman che viene soppresso durante l'estate e in altri periodi e che ci sono evidenti problemi per la nostra città di Siena, che non sono proprio, diciamo, da Chiusi a Roma, ma sono proprio da Siena a, eventualmente, Chiusi; e che, a quanto risulta, sembrerebbe possibile adattare le attuali pensiline di Chiusi, con una spesa di circa un milione di euro, a fronte dei trenta milioni preventivati per quest'altro grande, megalomane progetto, con questa interrogazione si chiede appunto chiarimenti in merito a questa presa di posizione e soprattutto chiarimenti in merito al fatto che questa stazione ad alta velocità dal costo, lo ripeto, di trenta milioni di euro a totale carico della collettività, rischia di essere l'ennesima sparata elettorale o addirittura, peggio, l'ennesima cattedrale nel deserto. Grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio il consigliere Michele Pinassi per l'illustrazione dell'interrogazione.

Risponde a tale interrogazione l'assessore Stefano Maggi.

Ass. MAGGI – Buongiorno di nuovo a tutti. Ringrazio Michele Pinassi per questa interrogazione, che mi dà la possibilità di fare una riflessione sul tema della raggiungibilità di Siena.

Noi siamo isolati, siamo isolati da sud e siamo isolati da nord. La strada è buona ora per il casello Val di Chiana, la Siena-Bettolle; non è buona per Firenze; su Grosseto ci sono lavori in corso, speriamo che portino a un miglioramento consistente, però per la Siena-Grosseto il quadruplicamento della strada, sto parlando delle strade, che hanno annunciato finirà presto, si spera che nel 2016 entri in funzione, rimarranno però alcuni chilometri – come ho già risposto in un'altra interrogazione – di strada a due corsie soltanto.

La parte mancante nella zona delle risaie e in arrivo a Civitella Marittima costa oltre 200 milioni di euro, quindi questi sono i costi delle infrastrutture. Di conseguenza questa stazione eventuale in Val di Chiana, che ha un costo di 30 milioni, si tratta di pochi soldi in rapporto a quanto costano le strade.

Le ferrovie si continuano a dimenticare perché si continua a fare strade, questa è la realtà dell'inizio del ventunesimo secolo, però il ventesimo secolo è finito, è stato il secolo dell'automobile, ora bisogna ripensare al treno. Treno che, laddove è stata realizzata la rete ad alta velocità, ha portato ad una rivoluzione, ad una completa rivoluzione dei trasporti in Italia. Non è l'Italia il primo, perché è partita in Francia questa rivoluzione, ancora prima in Giappone, ora sta andando avanti un po' in tutta Europa, tanto è vero che la Spagna ha una rete ad alta velocità maggiore della nostra, superiore della nostra.

Laddove è stato realizzato il tracciato ad alta velocità è cambiato totalmente non solo il tempo di percorrenza, ma la geografia dell'Italia, perché si va da Roma a Milano in meno di tre ore e ci si andrà, a breve, in due ore e venti; il treno veloce ETR1000 di Trenitalia ha fatto Napoli-Milano in 3 ore e 38 come corsa prova, ma è migliorabile, la prestazione è migliorabile, quindi c'è una rivoluzione in atto, dalla quale noi siamo fuori.

Quando si va da Firenze a Roma in un'ora e 20, con la ferrovia in questione a cui si riferisce l'interrogazione, dobbiamo chiederci che cosa succede a noi. Da Firenze a Roma si va ora in un'ora e venti con il pendolino e noi ci mettiamo tre ore per arrivare a Roma. Come? Il metodo migliore come mezzo collettivo è il bus, però il bus va a 100 chilometri orari sull'Autostrada del Sole, quando l'ETR500 – ancora il 1000 non è in servizio – sfreccia a 250. Quindi noi siamo un'epoca del carro con i buoi, rispetto agli altri che hanno il vapore, rapportando con una metafora dell'800.

La nuova stazione è stata proposta perché a Reggio Emilia l'hanno fatta, la Medio Padana c'è, è una realtà che funziona, tanto è vero che è calato il traffico a Bologna; ci si fermano sia i servizi veloci di Trenitalia, sia quelli di NTV, che è l'altro gestore che ha treni dell'alta velocità. Da Reggio Emilia a Roma ora ci vuole meno che da Siena a Roma, cioè la mattina, prendendo il treno a Reggio Emilia, si arriva a Roma in un tempo inferiore rispetto a quello che occorre da Siena.

Poi la questione del pullman, che diceva Pinassi, è vero: il pullman è soppresso d'estate. Non è, purtroppo, una competenza nostra, è della Regione, ma, anzi, scriveremo ora per dire che ce lo mettano anche d'estate. E in realtà è un pullman solo, è quello che parte alle 5.45, perché il treno delle 5.57 non riesce ad agganciare a Chiusi l'intercity che porta a pendolari a Roma, che parte alle 7.10 da Chiusi. Quindi, siccome quel treno che parte alle 5.57 da Siena non riesce ad arrivare a Chiusi a prenderlo, c'è un pullman poco prima che arriva a Chiusi per prendere il treno dei pendolari. Dice: e perché non lo spostate prima? Perché quel treno porta anche gli studenti a scuola, e poi a Orvieto col materiale, quindi non è facile spostarlo perché se si sposta in avanti, quindi si parte alle 5.35, mettiamo, poi non arrivano gli studenti a scuola in Val di Chiana. Quindi ci sono una serie di problematiche dietro riguardo a questi servizi su Roma.

Peraltro il servizio della mattina, 5.45, è l'unico che consente di arrivare a Roma in meno di tre ore, perché si arriva a Roma intorno alle 8.30, quindi sono due ore e 40, due ore e 45 di percorrenza, ed è l'unico servizio per Roma in meno di tre ore.

Allora, la ferrovia direttissima era nata con gli svincoli, cioè il tema dell'alta velocità affrontato a metà degli anni cinquanta, poi la direttissima è stata realizzata tra il 1970 e il 1992, ho detto 1970-1992, ventidue anni per farla, quando l'Autostrada del Sole si fece dal '56 al '64, in otto anni, e l'Autostrada del Sole va da Milano a Napoli, quella va solo da Firenze a Roma, quindi anche da qui si capisce quanto spazio si è dato alla strada rispetto alla ferroviaria.

La direttissima, dicevo, quando fu concepita, fu concepita con un criterio diverso dall'alta velocità di oggi, cioè doveva servire anche i territori intermedi, il che significa che a Orte, Orvieto, Chiusi, Arezzo e Valdarno, con entrata a Montevarchi e uscita a Figline, ci sono gli svincoli, cioè si può andare dal vecchio tracciato alla direttissima. Un mesetto fa si era diffusa la voce che addirittura volessero togliere lo svincolo a Chiusi, okay? Il che significava che non si poteva più uscire dalla ferrovia tradizionale per entrare nella linea direttissima o viceversa, quindi i treni veloci non si sarebbero potuti fermare a Chiusi.

Sono andato immediatamente dall'amministratore delegato di FS e ho avuto assicurazione che lo svincolo a Chiusi non si toglie; questo è già qualcosa di importante, perché se toglievano anche quello non c'era la possibilità di far fermare i treni veloci a Chiusi.

Per quanto riguarda la direttissima, quindi, è stata concepita con gli svincoli, mentre le nuove ferrovie ad alta velocità non sono concepite con gli svincoli, cioè sostanzialmente vanno dal punto A al punto B, nel caso nostro Firenze-Roma, ma in qualche caso anche Milano-Roma col servizio no stop, senza servire il territorio intermedio. Quindi questa è una battaglia che bisogna fare tutti insieme, non la può fare il PD renziano o il PD non renziano, bisogna farla tutti insieme a Siena, perché sennò nessuno ci ascolta, per confermare quello che era la direttissima con gli svincoli, cioè il servizio anche nel territorio intermedio. Perché l'interesse, ora, delle aziende che gestiscono questi servizi, che sono di mercato, non sono finanziati, è quello di andare più veloci possibile: non ritengono, nella fascia intermedia, di avere un bacino sufficiente, okay? Però a Reggio Emilia l'hanno fatta la stazione, e funziona, il parcheggio enorme intorno è pieno, quindi vuol dire che il servizio intermedio, ancorché allunghi la percorrenza, in quel caso, tra Milano e Bologna, funziona. Quindi noi bisogna insistere su questa fermata della Val di Chiana. Poi dove farla e come farla è oggetto ora, in questo momento, di un gruppo di lavoro che si sta riunendo periodicamente, poi naturalmente alla fine ci sarà una decisione politica. Sull'ubicazione, attenzione perché qui c'è un problema per Siena: la possibilità che venga eventualmente fatta una nuova stazione vicino ad Arezzo, cosa che verrebbe bene ad Arezzo e a Perugia, perché Perugia ci arriverebbe con il treno e Arezzo ce l'avrebbe sotto casa, praticamente, a Rigutino Frassineto, quella è l'ubicazione.

Per noi quella non va bene, non ci arriviamo; a noi va bene o Bettolle Farneta, che è vicinissimo allo svincolo Val di Chiana della A1 ed è sulla strada Siena-Perugia, perché la Siena-Bettolle non è una Siena-Bettolle, in realtà: se si va dritti si va a Perugia, si arriva direttamente a Perugia e anche a Foligno, oltre. Quindi lì ci va bene, per noi quello è un posto ideale perché è a mezz'ora da Siena. Altrimenti, naturalmente, ci va bene Chiusi, ci va anche meglio Chiusi, perché Chiusi ha il servizio ferroviario, che non ci sarebbe invece a Bettolle.

Quindi noi dobbiamo insistere, avere ben chiara questa questione, perché significa scommettere sul futuro di Siena. L'Università ha oltre il 50% di studenti che vengono da fuori Regione e in gran parte vengono dalle Regioni del sud, anche se c'è qualche presenza di Regioni del nord, quindi vuol dire che, se noi siamo raggiungibili, ci arrivano molto meglio. Se ci fosse la fermata a, mettiamo, Bettolle, si arriverebbe da lì a Roma in 50 minuti, più c'è la mezz'ora per Siena, quindi è meno di due ore sul tragitto Siena-Roma. Sarebbe una svolta enorme per Siena, che al momento, appunto, per arrivare a Roma impiega oltre tre ore.

Allora, pareri di RFI. Io ci ho parlato direttamente, sia con gli amministratori delegati di Trenitalia, di RFI e anche con quello di FS. Il parere è: per RFI, se gli viene finanziata una stazione, loro la fanno, non è che abbiano particolari problemi a farla; poi gli può servire anche per la gestione del traffico ordinario quando c'è un treno dietro all'altro, si ferma un treno e possono utilizzare la stazione, che avrebbe quattro binari, come Reggio Emilia. Naturalmente bisogna poi convincere i gestori del servizio, che è Trenitalia e NTV in questo momento, a fermarsi, portando una adduzione consistente di viaggiatori, cioè lì ci deve essere un servizio di pullman che viene da Chianciano, dalla zona di Perugia, dalla Val di Chiana in generale, quindi ci vuole un qualcosa che, sia nel caso che la stazione fosse a Bettolle, sia nel caso che fosse a Chiusi, ci vuole un bacino di utenza sul quale deve lavorare il territorio.

Per quanto riguarda, invece, l'utilizzo dell'attuale stazione di Chiusi, in questo momento ha dei marciapiedi, non le pensiline, sono i marciapiedi che non sono ad altezza sufficiente, non sono ad altezza standard per l'alta velocità, quindi in questo caso bisogna questi marciapiedi rialzarli – finisco subito – per consentire l'uscita dei treni veloci dalla sosta a Chiusi. Quando si va a Roma a chiederlo, però, se non gli si fa un progetto complessivo di territorio, coinvolgendo tutti gli Enti locali, ma anche la Camera di Commercio e le imprese del territorio, ritengo che ci sia un bacino troppo basso d'utenza, quindi non ci danno molto ascolto in questo momento, ma ci stiamo provando. L'ultima cosa: RFI a questo gruppo di lavoro ha portato delle tabelle del “perditempo”, cioè dell'allungamento di percorrenza che avverrebbe fuori tra Firenze e Roma con la sosta a Chiusi, e dà tredici minuti con la sosta alla stazione di Chiusi attuale, nove minuti invece li dà con la nuova stazione ad alta velocità, cioè se ci fosse una stazione nuova in linea si impiegherebbero nove minuti in più, con la Chiusi attuale sarebbero tredici minuti. A me, invece, con la Chiusi attuale risultano ventuno minuti di allungamento di percorrenza. Quindi in questo momento il dibattito è se farla o non farla e, soprattutto, se utilizzare una stazione esistente come Chiusi. Riguardo alle otto fermate al giorno, non è così, perché a Reggio Emilia ne fermano molti di più, saranno circa, tra Trenitalia e NTV, ventiquattro coppie al giorno; quindi, una volta che la stazione c'è, poi ci si possono fermare i treni. Io quindi suggerisco a tutti di andare avanti insieme su questa questione, perché è una questione importante per il futuro di Siena. Scusate se sono state lungo.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio l'assessore Stefano Maggi.

Naturalmente do la parola al consigliere Michele Pinassi perché esprima alcune considerazioni in materia, rispetto naturalmente alla risposta.

Cons. PINASSI – Sì, ringrazio l'assessore Maggi. Si denota, dalle sue parole, sia la competenza, se vogliamo, che la passione per i treni, oltretutto è una passione anche abbastanza nota, pertanto niente di sorprendente. Non sono, tuttavia, pienamente d'accordo con le considerazioni, o almeno, pur non avendo le medesime competenze tecniche, ci mancherebbe altro, non sono un esperto di treni, un risparmio secondo – mi riallaccio all'ultima considerazione fatta – le tabelle della RFI di 4 minuti tra una nuova azione, 30 milioni di euro, e un riadattamento della nuova, che a quanto mi è sembrato di capire è sufficiente rialzare i marciapiedi, quindi immagino anche a livello di costo sia inferiore ai 30 milioni necessari per una nuova, francamente non so quanto possa valere la pena, diciamo, consumare ancora suolo, ancora territorio per la realizzazione di una stazione nuova.

Ma, a prescindere da queste considerazioni, io faccio una valutazione per quanto riguarda Siena. Siena da una stazione ad alta velocità di Chiusi avrebbe il vantaggio che, mantenendo comunque i tempi di percorrenza, perché è vero, in trenta minuti si può arrivare a una ipotetica fermata di Bettolle; andare a Chiusi già ci vuole molto di più: o si transita attraverso il tratto dell'Autostrada del Sole, e quindi soggetta a una tariffa di pedaggio, oppure si transita attraverso la provinciale, passando da Montepulciano e poi Chianciano, che, vi assicuro, è un'esperienza di altri tempi, appunto qualcosa di raccapricciante. Quindi, francamente, grossi vantaggi per Siena purtroppo non li vedo, perché la nostra stazione, che è appunto quella di Siena, rimane esclusa – e lo rimarrà probabilmente ancora per molto tempo, anche se mi auguro ovviamente il contrario – dall'intera rete ferroviaria, non solo ad alta velocità, perché alta velocità, valutando le condizioni attuali, sembra veramente un sogno irraggiungibile, ma diciamo ad una condizione di normale decenza del trasporto ferroviario. Credo che la stazione di Siena sia ben al di sotto non solo degli *standard* odierni, ma addirittura di molti anni fa, siamo veramente arretratissimi. Ecco, io, più che il Sindaco di Siena auspichi diciamo caldamente – probabilmente anche per questioni meramente elettorali – una stazione ad alta velocità a Chiusi, auspicarei un interesse forte perché l'infrastruttura senese raggiunga livelli almeno accettabili. Quello, secondo me, sarebbe l'obiettivo più importante per la nostra città. Grazie.

Fatto verbale e sottoscritto

IL SEGRETARIO GENERALE

SIMONETTA FEDELI

IL PRESIDENTE

MARIO RONCHI

La presente deliberazione è posta in pubblicazione all'Albo Pretorio

Per 15 giorni consecutivi a decorrere dal 31-03-2015

Siena, li 31-03-2015

IL SEGRETARIO GENERALE

SIMONETTA FEDELI

Per copia conforme all'originale in formato digitale

Siena, li 31-03-2015

IL SEGRETARIO GENERALE

SIMONETTA FEDELI
