

GIUNTA REGIONALE
DIREZIONE GENERALE PRESIDENZA
AREA COORDINAMENTO PROGRAMMAZIONE E CONTROLLO

**VERBALE DELLA RIUNIONE DEL TAVOLO DI CONCERTAZIONE GENERALE DEL
6 SETTEMBRE 2006**

Il giorno 6 settembre 2006 alle ore 15.00 presso la Presidenza della Giunta Regionale si è svolta la riunione del tavolo di concertazione generale per discutere il seguente ordine del giorno:

1) Incontro con Antonio Di Pietro – Ministro delle infrastrutture

In rappresentanza delle Organizzazioni partecipanti al Tavolo sono presenti:

LUCIANO SILVESTRI	CGIL
MAURIZIO PETRICCIOLI	CISL
ARTURO PAPINI	UIL
ERNESTO D'ANNA	UIL
SANDRO BONACETO	CONFINDUSTRIA
CARLO LANCIA	CONFINDUSTRIA
ROBERTO ROSSI	CONFINDUSTRIA
DONATELLA CARUSO	CONFAPI TOSCANA
ARMANDO PRUNECCHI	CNA
SAVERIO PAOLIERI	CNA
MAURIZIO MAZZANTI	CNA
PIERLUIGI GALARDINI	CONFARTIGIANATO
PAOLO RIBECHINI	CASARTIGIANI
STEFANO BANI	LEGA COOP. E MUTUE
GIANFRANCO TILLI	CONFCOOPERATIVE
GIORDANO PASCUCCI	CIA
TULLIO MARCELLI	COLDIRETTI
MAURIZIO GHIRARDINI	CONFAGRICOLTURA
GIULIO SBRANTI	CONFESERCENTI
ALFREDO DE GIROLAMO	CISPEL
SIRIO BUSSOLOTI	CISPEL
ORESTE GIURLANI	UNCEM
MAURO GINANNESCHI	URPT
MASSIMO LOGLI	URPT
CHIARA GRASSI	COMMISSIONE PARI OPPORTUNITA'
PIERLUIGI PANICACCI	COMMISSIONE PARI OPPORTUNITA'
PIERO BARONTI	ASS. AMBIENTALISTE
MAURIZIO DA RE	ASS. AMBIENTALISTE

NICOLA CARACCILO
MARIA RITA SIGNORINI

ASS. AMBIENTALISTE
ASS. AMBIENTALISTE

Il Presidente Claudio Martini introduce brevemente l'incontro invitando i componenti del Tavolo a svolgere interventi brevi per consentire il rispetto dei tempi del Ministro. Dopo aver fatto presente che quella del Tavolo di concertazione è una sede permanente e sistematica di discussione di tutte le grandi questioni attinenti allo sviluppo sociale, economico e territoriale della Toscana e che proprio al Tavolo sono state individuate le priorità sulle problematiche infrastrutturali su cui nei precedenti incontri della giornata si è manifestata una forte sintonia e quindi si deve ora affrontare la fase di individuazione delle risorse e delle modalità di realizzazione.

Quindi, il Presidente ha invitato l'Assessore alle infrastrutture a svolgere una breve relazione introduttiva. Riccardo Conti ha innanzitutto sottolineato che le scelte prioritarie operate con il PRS che poi convergeranno nel PIT e già sono contenute nel dossier presentato al Governo, hanno riscontrato una forte convergenza da parte del Ministro e nel precedente incontro con gli enti locali. Rileva, inoltre che è in corso una forte ripresa degli investimenti pubblici in infrastrutture in Toscana legati ai due più grandi investimenti in atto in Italia: la variante di valico e la terza corsia intorno a Firenze e il sistema dell'alta velocità. Su quest'ultimo rileva che si converge con il Governo sul carattere assolutamente prioritario del nodo fiorentino dell'alta velocità che da una parte completa il sistema Torino-Napoli e che per la Toscana significa la chiusura di un consistente programma di investimenti. L'intervento consentirà il miglior collegamento della parte centrale e costiera della Toscana con il corridoio 5 e anche di liberare il nodo di Firenze da una serie di interferenze da cui è gravata. Ritiene, quindi, che il carattere prioritario congiuntamente assunto per questo intervento chiave possa far pensare ad un decollo dell'opera già nei prossimi mesi. Con questo l'investimento ferroviario è ad una svolta che naturalmente necessita di ulteriori completamenti, quali la Pistoia-Lucca e il nodo della Pisa-Livorno, per dare carattere sistemico all'investimento. Sottolinea, comunque, che al "sistema della Toscana non è sufficiente tale fondamentale corridoio ferroviario, ma occorre una integrazione infrastrutturale il cui perseguimento passa attraverso altre due realizzazioni prioritarie: il "corridoio tirrenico" e la "due mari". Interventi che consentono di mettere in rete le città toscane, di rafforzare la piattaforma logistica costiera con il suo sistema di porti e interporti, e sui quali vi è l'accordo di pervenire ad una intesa di collaborazione tra Governo, Ministero e Regione. Per la realizzazione del disegno di un sistema di integrazioni infrastrutturali della Toscana sottolinea la disponibilità anche a ricorrere al project financing a fronte della carenza di risorse nell'ambito di un confronto a carattere strategico, ma anche operativo. L'assessore ha quindi ricordato che oltre alle tre priorità indicate vi sono altri interventi infrastrutturali rilevanti da realizzare e evitando una elencazione di pragmatica ha citato i punti salienti come il nodo di Lucca o la Pontremolese, o la ferrovia Siena-Grosseto ed ha manifestato la volontà di non accantonare, ma di mantenere all'ordine del giorno anche tali interventi.

Conclusa l'introduzione dell'Assessore Conti, il Presidente Martini ha aperto lo spazio degli interventi.

Luciano Silvestri (CGIL) ha sottolineato che Tavolo di concertazione e Regione hanno compiuto una scelta rigorosa nell'individuare le tre priorità infrastrutturali in coerenza con i bisogni della Toscana e nella consapevolezza della loro coincidenza con quelli del Paese. Poi ha considerato che tali realizzazioni costituiscano la condizione minima per il rilancio dello sviluppo regionale e che

anche la mancata realizzazione di una sola delle tre opere provocherebbe un arretramento della economia venendo meno l'organicità della proposta. Di fronte alla scarsità di risorse vi è stata una assunzione di responsabilità cui chiede corrisponda un carattere cogente alle determinazioni che si assumeranno dopo la discussione sui tempi, sulla modulazione e delle risorse e sui soggetti investitori e perciò ha sollecitato il ricorso ad un accordo di programma cui possono partecipare anche le parti sociali.

Per **Confindustria Toscana** è intervenuto **Roberto Rossi** che in primo luogo ha segnalato la difficoltà del "fare impresa" nel Paese come risulta da classifiche rese note dalla stampa del giorno. A fronte di ciò rileva la generale condivisione dell'obiettivo di ridare competitività all'economia e ritiene che per far ciò la priorità delle priorità sia ridare slancio ai lavori per la infrastrutturazione del Paese. In questo contesto evidenzia che la Toscana costituisce uno snodo assolutamente prevalente e non è pensabile che questo blocchi le grandi direttive europee a causa di "beghe di paese" o posizioni elitarie. Esprime il parere personale che con l'avvento del Governo di centro-sinistra vi fosse l'aspettativa di una maggiore rapidità di decisione sulle soluzioni, ma ritiene che questo al momento non sia avvenuto e ricorda che le infrastrutture non possono essere considerate né di destra né di sinistra. Prende atto della situazione di scarsità di risorse già insufficienti a completare le opere avviate e quindi condivide la priorità delle priorità indicate dall'Assessore Conti per le nuove infrastrutture. Per la loro realizzazione sottolinea che, in mancanza di risorse dello Stato, occorrerà fare ricorso anche al capitolo privato ove possibile e su ciò ritiene che siano da evitare opposizioni demagogiche. Pertanto ritiene che si debba aprire un confronto ampio sul ricorso al capitale privato per la realizzazione di opere di natura pubblica poiché se questa è una possibile soluzione dei problemi non sono accettabili chiusure a priori e al contrario bisogna far emergere una saggezza politica che in primo luogo tenga presente che le opere devono essere compiute.

Successivamente interviene **Maurizio Mazzanti** in rappresentanza di più associazioni: **CNA, Confartigianato, Confcommercio, Confesercenti e Casartigiani**. Premette che tali associazioni rappresentano il meglio della microimprenditoria e delle piccole e medie imprese. Conviene con le scelte delle tre grandi opere che ritiene rappresentino un investimento a valenza nazionale e costituiscono un supporto di crescita al tessuto delle imprese toscane che necessita di certezza per agganciarsi alla ripresa economica. Condivide l'opinione espressa da Confindustria sul non assumere posizioni ideologiche circa la possibilità di partecipazione dei privati di cui ritiene si debba valutare la disponibilità con la massima attenzione e dando concretezza al rapporto pubblico-privato che spesso è mancato anche in Toscana. Auspica il perseguimento di una politica che premi i settori del commercio, del turismo e dell'artigianato che sono rappresentativi della realtà nazionale e necessitano di poter investire serenamente in un tessuto che mostri capacità di attrazione.

Per **Lega Ambiente**, ma anche in rappresentanza di **Ambiente e Lavoro Toscana, Piero Baronti** ha affrontato il tema della decongestione dell'asse appenninico, con le opere in corso e previste, e del corridoio tirrenico la cui realizzazione, ha sottolineato, non significa necessariamente scegliere per una autostrada, e che anzi le associazioni ambientaliste sono favorevoli alla messa in sicurezza dei vari tratti della Via Aurelia che rappresenta la migliore soluzione in termini di impatto ambientale ed economico. Esprime favore anche per la "due mari" sottolineando, però, la massima attenzione ad effettuare analisi di impatto cui dare soluzioni adeguate in particolare nell'area aretina. Ha poi ricordato che vi sono altre opere ferroviarie molto importanti: Pontremolese, ferrovia di costa, Siena-Grosseto, Chiusi-Siena-Empoli. Inoltre ha sollecitato un concreto avvio di utilizzo delle "autostrade del mare". Infine, ricordando che la Toscana ha già pagato molto in termini ambientali per l'alta velocità, ha invitato, per quanto riguarda l'attraversamento di Firenze,

a valutare accuratamente tutte le proposte anche alternative in termini di impatto ambientale cantieristico ed economico.

Giordano Pascucci (CIA) ha rimarcato che le priorità individuate anche con una ampia concertazione hanno un carattere strategico per la società e per le imprese toscane. Le tre opere sono, infatti, fondamentali per ridare competitività al sistema e per farlo uscire dall'isolamento rispetto all'Europa causato proprio dalla carenza infrastrutturale. Si accomuna a chi lo ha già segnalato, nel sottolineare la necessità che vi sia chiarezza sui tempi e i modi di realizzazione delle opere così da consentire a istituzioni e parti sociali di assumere orientamenti utili affinché tutte le opere complementari ai tre nodi strategici possano essere nel tempo messe in cantiere.

Nicola Caracciolo ha reso noto la costituzione di un comitato cui aderiscono variegate rappresentanze istituzionali e non e anche "Italia Nostra" a nome di cui interviene, denominato "Aurelia sicura". Il comitato ritiene che la crisi economico-finanziaria grave impedirà la realizzazione dell'autostrada tirrenica, cui peraltro è decisamente contrario, e nel contempo vi è il rischio che non si faccia altro. Invece, il Comitato reputa che si possa subito operare per rendere più sicura l'Aurelia con vari interventi il cui costo è sicuramente sostenibile e che risponderebbero ad esigenze diffuse della popolazione. Contrapponendosi alla posizione e alle cifre della Regione sollecita, anche a norme di WWF e FAI, che vi sia un confronto di tecnici ed esperti per addivenire ad una più corretta valutazione della situazione.

Stefano Bassi della Lega Cooperative e anche a nome di **Confcooperative** ha condiviso l'individuazione delle opere prioritarie formulate dall'Assessore Conti e quindi ha espresso l'aspettativa che su ciò vi sia l'avvio di un processo concertativo tra Governo e Regione per determinare la fattibilità. In relazione al project financing, che peraltro vede protagoniste anche il mondo cooperativo, ha sottolineato che occorre tener conto che tale formula non si adatta a tutte le opere e ciò comporta che le rappresentanze del mondo economico siano chiamate in certi casi a proporre soluzioni anche in termini di supporto finanziario e in altri casi a rivendicare che sia la mano pubblica ad assumere la responsabilità degli investimenti.

Infine, ha sottolineato che nella lista di opere presentata dall'Assessore vi sono due punti che ritiene abbiano un contenuto non semplicemente limitato all'opera in quanto tale: questi sono il tema della piattaforma logistica della costa ed il tema del centro dell'Osmannoro di Firenze. Si tratta di due opere che hanno un contenuto di competitività, di tecnologia e di competenza che, ha sottolineato, devono essere salvaguardate per il loro alto valore aggiunto.

Il rappresentante di **Coldiretti, Tullio Marcelli** ritornando sul tema del project financing ha affermato che, laddove esistano le possibilità e le condizioni economiche perché questo si realizzi, è opportuno attuarlo poiché assume un ruolo importante per compiere le opere nel più breve tempo possibile. Si è soffermato poi sull'aspetto dell'ambiente e del territorio, per sottolineare che le imprese agricole hanno bisogno di queste infrastrutture perché funzionali a portare i prodotti e la qualità della Toscana anche al di fuori della regione. Accanto all'interesse ad avere le infrastrutture ha ricordato quello di non ledere il paesaggio e la sua qualità e quindi auspica che le realizzazioni tengano nel dovuto conto compatibilità ed impatto ambientale. Infine ha proposto ed invitato a programmare un incontro analogo per la verifica dello stato di attuazione degli impegni assunti.

A conclusione degli interventi il **Presidente Claudio Martini** ha evidenziato l'ampio consenso sulla piattaforma presentata e la cui elaborazione è frutto anche del lavoro del Tavolo di concertazione. Ha inoltre rilevato che vi è una sola questione aperta e cioè quella dell'autostrada tirrenica su cui è in atto un dialogo-confronto con alcune associazioni ambientaliste. A tal proposito ha confermato la visione della Regione secondo cui la vera e definitiva soluzione per la messa in sicurezza è la realizzazione della autostrada e con ciò si interpreta il punto di vista della

grande maggioranza del complesso del sistema istituzionale, sociale e politico regionale. Se la questione che viene posta è quella della sicurezza, ha sottolineato che la vera definitiva e radicale risposta è quella di separare il traffico locale da quello autostradale risolvendo bene le questioni ambientali ed infine ha ricordato che la proposta ha già ottenuto il nulla osta della valutazione di impatto ambientale del Ministero.

Il Presidente ha quindi invitato il **Ministro Antonio Di Pietro** a concludere l'incontro.

Il Ministro alle infrastrutture inizialmente ha ringraziato gli intervenuti per il contributo di informazioni ricevuto impegnandosi a riportarle al Governo e alle altre autorità competenti a livello nazionale. Successivamente ha sottolineato che le cose da fare sono quelle indicate dall'Assessore Conti e ciò non tanto per assonanza ideologica, quanto perché rispondono ad esigenze infrastrutturali del Paese. Ha ricordato che il Governo ha indicato come priorità il completamento della tratta ferroviaria Torino-Napoli di alta capacità e velocità, quindi della tratta Torino-Venezia e della Bari-Napoli e che in questa ottica saranno destinate le risorse che si renderanno disponibili. Le infrastrutture rappresentano una esigenza fondamentale per l'economia del Paese e la loro realizzazione fa parte del programma di Governo senza che si debba attribuire un "colore". In questa ottica ha dichiarato la volontà di realizzare anche opere stradali e portuali e ha negato fermamente notizie apparse sulla stampa secondo cui avrebbe manifestato la volontà di realizzare una sola opera in Toscana. Dopo questa netta smentita, ha indicato che la sostanza del problema è il reperimento dei fondi e non la scelta fra le tre opere peraltro condivisa e la cui priorità era stata individuata anche molto prima dell'attuale legislatura. Il dato di fatto che ritiene di dover consegnare a categorie ed associazioni è che il Governo ha trovato una situazione drammatica di cassa e di bilancio sul piano degli investimenti ed infatti, solo per i pagamenti delle fatture 2007 nel comparto ferroviario e per il comparto ANAS occorrono rispettivamente 7,5 -8 miliardi di euro e 3,5-4 perché i cantieri non si fermino. Questo anno nei primi trenta giorni di attività il Governo ha fatto fronte a necessità di 1,5 -2 miliardi per le ferrovie e 1 per le strade varando una piccola ma significativa manovra che ha assegnato quei fondi. Questa "manovrina" immediatamente attuata dimostra la volontà del Governo di centro-sinistra di realizzare le infrastrutture. Ma, precisa, la volontà non è solo quella di mantenere i cantieri aperti, poiché, allora per la Toscana si risolverebbe solo l'infrastruttura ferroviaria fra quelle indicate dalla Regione.

Invece, ha asserito, il problema non è cosa fare, ma, come hanno affermato alcuni interventi, con quali criteri e modalità bisogna allocare le risorse e con quella priorità. Senza voler esprimere condanne a priori sull'operato del Governo di centro-destra, al di là di leggi obiettivo che ha approvato e che sembrano da iscrivere nel "libro dei sogni" il Ministro ha affermato che quella coalizione ha investito 58 miliardi di euro ed egli attenderà di disporre di un euro in più per criticare il precedente Governo, e ciò per ribadire che le infrastrutture non hanno "colore". Ciò detto, ha affermato decisamente che non consentirà mai con la propria firma un atto, una convenzione o un accordo senza che vi sia il visto della Ragioneria e del Ministro delle finanze e cioè senza "soldi in tasca". Dopo di che ha ribadito l'impegno del Governo a mettere tra le priorità le opere indicate anche dal Tavolo e che i tempi e le modalità per realizzarle saranno concertati con la Regione ogni volta che si libereranno delle risorse lasciando, quindi, la discrezione sulle scelte di quali lotti di lavoro avviare. Sulla richiesta avanzata dalla CGIL di accordi di programma vincolanti ha precisato che a fronte di tanti accordi di programma che sono stati siglati ritiene vincolanti solo quelli che prevedono il finanziamento. A tal proposito ha ricordato, però, che con la finanziaria in corso di definizione non si troveranno risorse che invece occorrerà ricercare negli sprechi ed inefficienze della spesa e gestione pubblica e poi nella fortissima evasione fiscale e su questo ha invitato tutti ad assumere le proprie responsabilità. D'altra parte ha sottolineato che il ricorso alternativo al capitale privato non deve rappresentare una chimera benché in certi casi questo possa rendersi utile o indispensabile. È il caso della "tirrenica" in cui l'idea di dare vita ed

esecuzione ad una concessione che attende solo di divenire operativa deve essere perseguita perché il pubblico altrimenti non sarà in grado di far fronte al problema in tempi ragionevoli. Si è ulteriormente soffermato sulla questione della “tirrenica” per ribadire che la soluzione inevitabilmente comporterà il pagamento di un pedaggio autostradale. Inoltre, sulla questione della scelta di una nuova autostrada o di rendere autostrada l’attuale Aurelia ha sottolineato fermamente che si tratta di una scelta che dovrà essere assunta dalle autorità costituite in sede regionale e che il Governo si rimetterà a tale decisione. Sulle riserve o dissensi di alcune associazioni ambientaliste, quali Italia Nostra o Lega Ambiente, di cui ha significato il massimo rispetto, ha, comunque, invitato a far sì che nelle istanze dei movimenti ambientalisti sia assolutamente prevalente l’interesse collettivo e che, quindi, sia fatta la “tara” di interessi privati ed individuali che forse sono abbastanza presenti nella zona interessata.

Concludendo sulla questione del ricorso al capitale privato ha ricordato che di volta in volta occorre valutare l’opportunità e convenienza come nel caso della Tirrenica ove questo comporterebbe un impegno pubblico pari solo al 20% della spesa.

Una analogo valutazione di fattibilità è in corso per la Fano -Grosseto, ma nel frattempo occorrerà procedere, se si trovano i fondi a realizzare i lotti che si possono sbloccare.

Per quanto riguarda le problematiche sollevate dalle associazioni ambientaliste ha ritenuto che queste possano trovare composizione nell’ambito della concertazione in sede locale.

Infine, ha concluso, ricordando che gli incontri programmati con le Regioni hanno lo scopo di compiere una “operazione verità” sulle necessità prioritarie di ciascuna Regione e di tutto il Paese.

Ha, quindi, rilevato che il compito è più facile in Toscana dove ha già trovato un lavoro della Regione svolto con gli enti locali, con le associazioni e categorie e soprattutto ha apprezzato il senso del limite nelle richieste su opere che, per quanto costose, servono all’intero Paese.

Alle ore 16,40 l’incontro si è concluso.

DP/