

**GIUNTA REGIONALE  
DIREZIONE GENERALE PRESIDENZA  
AREA COORDINAMENTO PROGRAMMAZIONE**

**VERBALE DELLA RIUNIONE DEL TAVOLO DI CONCERTAZIONE GENERALE  
DEL 11 GIUGNO 2013**

Il giorno 11 giugno 2013 alle ore 11,30 presso la sede della Presidenza della Giunta Regionale si è svolta la riunione del Tavolo di Concertazione Generale per discutere il seguente ordine del giorno:

1. Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM)
2. Documento preliminare relativo alla proposta di legge "Disciplina del sistema dell'edilizia residenziale pubblica sociale: modalità di assegnazione, gestione e determinazione del relativo canone di locazione".

In rappresentanza delle Organizzazioni partecipanti al Tavolo sono presenti:

RICCARDO BARACCO	ANCI
LAURA BOTTAI	COMMISSIONE PARI OPPORTUNITA'
LAURA SIMONCINI	CONFARTIGIANATO
ANDREA SBANDATI	CONFSERVIZI CISPEL
LORENZO BANI	CONFSERVIZI CISPEL
IRENE ROSADINI	CONFINDUSTRIA TOSCANA
FABIO GIOVAGNOLI	CGIL
ROBERTO BARDI	CGIL
RENATO SANTINI	CISL
MARCO LAMOLI	AGCI
SERGIO SIGNANINI	ASS. AMBIENTALISTE

Presiede per il primo punto l'Assessore alle Infrastrutture per la mobilità,logistica,viabilità, trasporti Vincenzo Ceccarelli, per il secondo punto l'Assessore al Welfare e politiche per la casa Salvatore Allocca.

Sono presenti il Direttore generale alle politiche di mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale Enrico Becattini ed i Dirigenti della Regione Toscana Paolo Baldi, responsabile area Programmazione e Gianluca Giovannoni responsabile di settore delle politiche abitative.

**Punto 1:** Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM)

**ASSESSORE CECCARELLI**

Prima di aprire la discussione descrive in sintesi l'argomento , leggendo e commentando brevemente il seguente testo:

**"1. Introduzione**

*Il Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM) costituisce lo strumento di programmazione unitaria attraverso il quale la Regione definisce in maniera integrata le politiche in materia di mobilità, infrastrutture e trasporti.*

*Il Piano è stato istituito con L.R. 55/2011, che ne ha individuato ambito di intervento e contenuti, prevedendolo quale nuovo strumento di programmazione intersettoriale che dà attuazione alla programmazione strategica definita dal Programma Regionale di Sviluppo (PRS), ponendosi in coerenza con il Piano di Indirizzo Territoriale (PIT).*

*La volontà di istituire un nuovo piano deriva dall'esigenza di introdurre un elemento di semplificazione e razionalizzazione nel processo di programmazione delle diverse materie interessate (ferrovie, autostrade, porti, aeroporti, interporti, trasporto pubblico locale, viabilità regionale, mobilità ciclabile), fino ad allora affidato a strumenti e procedimenti diversi, con la volontà di superare l'eterogeneità delle procedure e di creare uno strumento unitario che consenta la gestione complessiva delle politiche della Direzione e che dia una visione d'insieme con cui la Toscana si confronta con il livello nazionale ed europeo (anche in vista del nuovo ciclo di programmazione comunitaria 2014-2010).*

*Il Piano si inserisce infatti nel quadro delle politiche in materia di trasporti e infrastrutture definite a livello **comunitario** (Libri bianchi sui trasporti, RETI TEN-T, etc.) e **nazionale** (con particolare riferimento all'Intesa Generale Quadro con il Governo), mentre, con riferimento al contesto regionale, dà attuazione alle linee di indirizzo individuate dal **PRS 2011-2015** (aggiornate annualmente attraverso il DPEF) per le politiche per le Infrastrutture e Mobilità, dettate dal principio ispiratore volto a "Favorire l'accessibilità materiale ed immateriale attraverso una "rete di città" con infrastrutture moderne ed efficienti".*

*Lo sviluppo di una rete integrata di infrastrutture e servizi consente di ridurre gli squilibri territoriali, garantendo la connessione della "rete di città", superando criticità infrastrutturali secondo principi di mobilità sostenibile, di sicurezza, di basso impatto ambientale e paesaggistico, di intermodalità e riduzione dei tempi di percorrenza.*

*La disponibilità e la funzionalità di un'adeguata rete infrastrutturale, materiale e immateriale, rappresenta infatti condizione centrale di efficienza complessiva del sistema, strumento di modernizzazione, volano di crescita e di sviluppo sostenibile.*

*Il PRIIM è stato elaborato tenendo conto inoltre di quanto previsto dal complesso dei Piani e Programmi regionali esistenti ed in corso di elaborazione, rispetto ai quali il Piano promuove il coordinamento nell'ottica di un'efficace integrazione delle politiche.*

## **2. Contenuti della proposta di Piano**

*Il PRIIM persegue le seguenti Finalità:*

- a) realizzare una rete integrata e qualificata di infrastrutture e servizi per la mobilità sostenibile di persone e merci;*
- b) ottimizzare il sistema di accessibilità alle città toscane, al territorio e alle aree disagiate e sviluppare la piattaforma logistica toscana quale condizione di competitività del sistema regionale;*
- c) ridurre i costi esterni del trasporto anche attraverso il riequilibrio e l'integrazione dei modi di trasporto, l'incentivazione dell'uso del mezzo pubblico, migliori condizioni di sicurezza stradale e la diffusione delle tecnologie per l'informazione e la comunicazione.*

*La proposta di piano si articola in:*

*A) DOCUMENTO DI PIANO: indica obiettivi, strategie, la classificazione, le azioni ed i criteri di finanziamento, il quadro finanziario e gli indicatori di piano*

*B) SCHEDE DI QUADRO CONOSCITIVO: dalle analisi economiche alle indagini sui comportamenti e percezioni della mobilità alle singole schede su ferrovie, strade, porti, aeroporti, mobilità sostenibile, servizi di trasporto pubblico locale, infomobilità*

*C) CARTOGRAFIE DI SINTESI: Reti ferroviarie, stradali, piattaforma logistica, rete di trasporto pubblico locale, carte degli interventi*

*D) QUADRO DELLE VALUTAZIONI: Costi della Mobilità, Valutazioni effetti economici*

*E) VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS): Rapporto Ambientale e sintesi non tecnica*

*F) CARTOGRAFIE INFRASTRUTTURE/AMBIENTE*

*L'elaborazione della proposta è stata predisposta sulla base di una attenta considerazione degli elementi emersi nel **quadro conoscitivo**, e che hanno preso in esame aspetti quali l'analisi della congiuntura economica, delle dinamiche della domanda di mobilità, nonché di un'avalutazione dei costi ambientali e sociali della mobilità (costi da inquinamento atmosferico, inquinamento acustico, incidentalità, congestione).*

*Sulla base dell'articolato quadro conoscitivo, il piano identifica quindi le seguenti **strategie**:*

*a) **Competitività**: attraverso una efficace programmazione, il piano punta a:*

- sviluppare ed integrare i principali nodi logistici: porti, aeroporti, sistemi di logistica;*
- superare la Legge Obiettivo;*
- qualificazione di imprese e operatori;*
- previsione di opere realistiche e realizzabili.*

*b) **Sostenibilità Economica**: attraverso il perseguimento di un equilibrio tra accessibilità ed equità territoriale, il piano punta a:*

- razionalizzare i servizi pubblici e del credito;*
- maggiore efficacia del sistema del credito per la realizzazione delle opere pubbliche;*
- accelerazione ed efficienza della spesa;*

*c) **Sostenibilità Ambientale**: il piano, attraverso il riequilibrio modale e l'internalizzazione dei costi, esterni, intende sviluppare una mobilità sicura e pulita attraverso:*

- l'adeguamento delle strade;*
- lo sviluppo del sistema ferroviario e marittimo;*
- la promozione della mobilità ciclabile in ambito urbano ed extraurbano;*

*d) **Sostenibilità Territoriale**: da perseguire attraverso una visione delle infrastrutture sia puntuali che a rete come progetti di sviluppo territoriale in cui vengono prese in esame le componenti territoriali, ambientali ed economiche nel quadro delle reti di trasporto europee (Reti TEN-T).*

*e) **Innovazione**: l'innovazione tecnologica diventa strumento per:*

- conoscere la mobilità di cittadini e imprese in tempo reale;*
- ridurre e diversificare gli spostamenti in funzione anche del loro costo globale.*

*Per il raggiungimento delle finalità affidate al piano dalla Legge istitutiva, nell'ambito delle strategie delineate, il piano persegue i seguenti **obiettivi**, che a loro volta sono stato articolati in specifiche azioni*

<b>OBIETTIVI GENERALI</b>	<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b>
<b>1. Realizzare le grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale</b>	<i>1.1 Adeguamento dei collegamenti di lunga percorrenza stradali e autostradali anche verificando le possibilità di attivazione di investimenti privati</i>
	<i>1.2 Potenziamento collegamenti ferroviari attraverso la realizzazione di interventi di lunga percorrenza, per la competitività del servizio e realizzazione raccordi nei nodi intermodali</i>
	<i>1.3 Monitoraggio effetti realizzazione grandi opere per la mobilità</i>
<b>2. Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico</b>	<i>2.1 Sviluppare azioni di sistema integrando le dotazioni tecniche economiche di tutti gli ambiti funzionali che interagiscono con il trasporto pubblico: assetti urbanistici, strutturali, organizzazione della mobilità privata</i>
	<i>2.2 Sviluppare una rete integrata di servizi in grado di supportare sia tecnicamente che economicamente livelli adeguati di connettività nei e tra i principali centri urbani anche con l'ulteriore velocizzazione dei servizi ferroviari regionali</i>
	<i>2.3 Raggiungere livelli di accessibilità per i territori a domanda debole di trasporto in grado di supportare un adeguato livello di coesione sociale;</i>
	<i>2.4 Garantire e qualificare la continuità territoriale con l'arcipelago toscano e l'Isola d'Elba</i>
	<i>2.5 Strutturare procedure partecipate, condivise e permanenti di progettazione, monitoraggio e valutazione</i>
<b>3. Sviluppare azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria</b>	<i>3.1 Sviluppo di modalità di trasporto sostenibili in ambito urbano e metropolitano</i>
	<i>3.2 Miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria del territorio regionale</i>
	<i>3.3 Pianificazione e sviluppo della rete della mobilità ciclabile integrata con il territorio e le altre modalità di trasporto</i>
<b>4. Potenziare la piattaforma logistica toscana</b>	<i>4.1 Potenziamento accessibilità ai nodi di interscambio modale per migliorare la competitività del territorio toscano</i>
	<i>4.2 Potenziamento delle infrastrutture portuali ed adeguamento dei fondali per l'incremento dei traffici merci e passeggeri in linea con le caratteristiche di ogni singolo porto commerciale</i>

	<i>4.3 Sviluppo sinergia e integrazione del sistema dei porti toscani attraverso il rilancio del ruolo regionale di programmazione</i>
	<i>4.4 Consolidamento e adeguamento delle vie navigabili di interesse regionale di collegamento al sistema della portualità turistica e commerciale per l'incremento dell'attività cantieristica</i>
	<i>4.5 Rafforzamento della dotazione aeroportuale, specializzazione delle funzioni degli aeroporti di Pisa e Firenze in un'ottica di pianificazione integrata di attività e servizi e del relativo sviluppo.</i>
	<i>4.6 Consolidamento di una strategia industriale degli Interporti attraverso l'integrazione con i corridoi infrastrutturali (TEN-T) ed i nodi primari della rete centrale (core - network) europea</i>
<b>5. Azioni trasversali per informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti</b>	<i>5.1 Sviluppo infrastrutture e tecnologie per l'informazione in tempo reale dei servizi programmati e disponibili del trasporto pubblico e dello stato della mobilità in ambito urbano ed extraurbano</i>
	<i>5.2 Promozione, ricerca e formazione nelle nuove tecnologie per la mobilità, la logistica, la sicurezza, la riduzione e la mitigazione dei costi ambientali. Promozione e incentivazione utilizzo mezzo pubblico e modalità sostenibili e riduzione utilizzo mezzo privato.</i>

### **3. L'iter del piano**

*L'informativa preliminare di piano ai sensi dell'art. 48 dello Statuto, è stata oggetto di presentazione in Consiglio Regionale in data 7 dicembre 2011. Il Consiglio Regionale non ha ritenuto di formulare specifici indirizzi in merito.*

*La proposta di piano, che sviluppa i contenuti presenti nell'informativa preliminare, è stata oggetto della consultazione pubblica prevista dall'art. 25 della legge regionale n. 10/2010 in materia di VAS; tale consultazione si è avviata a seguito della pubblicazione dell'avviso sul BURT n. 46 parte II del 14 Novembre 2012, e si è conclusa nei termini di sessanta giorni previsti dalla L.R.10/2010, con la presentazione di osservazioni e pareri da parte dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico ".*

### **ENRICO BECATTINI (DIRETTORE GENERALE REGIONE TOSCANA)**

In aggiunta a quanto indicato dall'Assessore presenta il provvedimento ricorrendo alla illustrazione di alcune diapositive che hanno riguardato in dettaglio i seguenti titoli e/o tematiche:

a)il confronto e la concertazione con il territorio ;

- b) l'andamento economico e la domanda di trasporto: il trend 2000-2010;
- c) la dotazione infrastrutturale della Toscana-accessibilità-equità territoriale;
- d) il rapporto sempre più stretto tra logistica e sistema produttivo;
- e) la domanda di mobilità e lo squilibrio modale del trasporto a favore del trasporto su gomma;
- f) il flusso degli investimenti pubblici ed i trasporti;
- g) i costi ambientali e sociali della mobilità;
- h) le strategie riguardanti la competitività, la sostenibilità economica ed ambientale.

#### **ANDREA SBANDATI-CONFSERVIZI CISPEL**

Ritiene che questo documento registra un lavoro molto interessante, corredato tra l'altro da una preziosa mole di informazioni e costituisce un'occasione di riflessione sulle scelte di mobilità su gomma e su ferro che si stanno facendo.

Aggiunge che nel dibattito in Consiglio Regionale ci sarà sicuramente spazio per sviluppare un ulteriore ragionamento riguardo a queste scelte.

Indica che in tempi stretti Confservizi Cispel provvederà ad inviare sul documento osservazioni scritte, soffermandosi in particolare sulle questioni che riguardano il trasporto pubblico locale. Evidenzia che in Toscana sia pure in questa difficile congiuntura e nonostante ci si trovi in presenza di scarse risorse, attraverso lo strumento della pianificazione si debba provare a mettere in campo politiche espansive, senza retrocedere in termini di offerta di servizi pubblici, specie per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, ma semmai provando ad aumentarli. Rileva che occorre incentivare lo spostamento della mobilità privata verso quella pubblica, perché la mobilità privata produce un impatto molto alto sulla sicurezza, la salute dei cittadini ed in generale sull'ambiente di vita, con sforamenti a livello di inquinamento atmosferico che sono davvero preoccupanti.

Sulla mobilità, segnala che vi è un forte ritardo ed arretratezza del nostro Paese rispetto ad altri paesi dell'Unione Europea e che costruire una mobilità alternativa a quella privata è, a suo avviso, una scelta strategica e non solo una sfida culturale, costituendo come è noto il diritto alla mobilità uno dei principali diritti dei cittadini.

#### **LAURA BOTTAI -COMMISSIONE PARI OPPORTUNITA'**

Nell'apprezzare in generale i contenuti del provvedimento e condividendo in particolare la necessità di investire sul trasporto pubblico locale, desidera fare essenzialmente delle osservazioni di carattere integrativo.

Rileva la mancanza di attenzione alle politiche di genere e sottolinea come nel trasporto tra donne e uomini vi siano diverse necessità, proprio perché uomini e donne non si muovono in maniera uguale.

Da questo punto di vista ritiene fondamentale uscire dall'ottica dei "soggetti neutri" perché nel trasporto pubblico ci sono situazioni di disparità di genere riguardo all'utilizzo di mezzi pubblici nonché vi sono problemi di sicurezza (e non solo stradale) e di assoluta mancanza di servizi per le donne in relazione a specifiche esigenze.

Rispetto alle cose da fare con urgenza ritiene che il territorio della Regione Toscana debba dotarsi in maniera generalizzata e non frammentata di piani urbani del traffico e piani orari, in tal modo adempiendo a precise normative che sono state dettate per fare emergere le esigenze dell'utenza.

Crede che in sede di programmazione occorra rammentarsi dell'esistenza delle discriminazioni di genere e del fatto che il bilancio di genere riproposto da ultimo dalla legge regionale 16/2009 , si applica anche nel settore dei trasporti.

#### **FABIO GIOVAGNOLI-CGIL**

Premette che è difficile non dirsi d'accordo con i contenuti del piano, caratterizzato dal filo conduttore dell' integrazione delle varie politiche, e sostenerne pertanto le priorità e gli indirizzi.

Sottolinea che rispetto ad ogni singolo provvedimento le dinamiche su cui confrontarsi e discutere nel merito sono molteplici e di conseguenza perdura l'esigenza di lavorare sui tavoli tematici specifici che sono stati aperti. Ritiene che bisogna porre particolare attenzione alle opportunità offerte dalla nuova fase di programmazione comunitaria dei fondi strutturali (2014-2020), perché la capacità di poter e saper accedere a quelle risorse sarà decisiva ai fini del miglioramento anche di questo pezzo della programmazione regionale.

In particolare si augura che la fase negoziale che si è aperta con le istituzioni comunitarie e che si dovrà concludere entro la fine dell'anno, possa portare a significativi risultati.

Tra le questioni alle quali considera necessario prestare grande attenzione vi è quella di adeguare in Toscana le infrastrutture in modo che esse siano ricomprese nell'ambito della programmazione comunitaria.

Ad esempio il tema ancora di attualità se sia possibile oggi includere il porto di Livorno nella rete dei principali porti europei ossia nelle reti transeuropee di trasporto (Ten-T) e se rispetto al paventato rischio di esclusione sono stati fatti di recente dei passi in avanti.

Aggiunge inoltre che per quanto riguarda l'infrastrutturazione del corridoio europeo n.1 sulle merci, si dovrebbe prevedere la possibilità di integrare le due infrastrutture merci che operano nel territorio toscano vale a dire gli interporti in modo analogo all'integrazione che si pensa di attuare con il sistema aeroportuale.

Sottolinea poi che nonostante vi sia stato in Toscana il crollo della produzione industriale (come fotografato da alcuni recenti studi) a suo avviso la logistica delle merci è un settore con importanti possibilità di sviluppo e sul quale bisognerebbe puntare con decisione, perché potrebbe compensare sia le perdite del settore industriale, sia essere un fattore autonomo di attrazione di investimenti.

Rispetto alla gara prevista sul trasporto pubblico locale rileva che credendo che la riforma andasse incontro ai servizi di area vasta ed ai servizi regionali i sindacati si sono impegnati con la Regione Toscana in questo progetto . Nel cronoprogramma si era pensato alla durata di un anno, ma forse era un tempo troppo stretto, adesso ritiene comunque che entro tempi ragionevoli questa sfida vada con successo raccolta da tutti i soggetti che sono coinvolti.

Solo nel momento in cui ci sarà la gara unica , solo in quel momento sarà possibile prevedere gli scenari e le conseguenze di carattere occupazionale, in una logica di piano industriale e non di gestione emergenziale. Fare previsioni prima della gara significa invece a suo avviso fare un esercizio inutile, con il rischio di pervenire ad ipotizzare senza motivo, situazioni catastrofiche sul mantenimento dei livelli occupazionali.

#### **RENATO SANTINI-CISL**

Nell' apprezzare i contenuti del piano e preannunciando a breve l'invio di osservazioni scritte, indica che rispetto alle valutazioni che si possono fare con riferimento al territorio regionale considera quanto mai importante e necessaria per sostenere alcuni percorsi l'attenzione alla dimensione europea ed ai fondi comunitari. Nota che anche la Cisl riflette ed è attivamente impegnata sulle modalità con le quali cercare di frenare l'uso del mezzo privato e laddove possibile sta facendo in sede di contrattazione aziendale decentrata con grandi aziende, uno sforzo di indirizzo contrattuale che si sostanzia nell'inserire l'abbonamento per i lavoratori ai mezzi di trasporto pubblici nell'ambito della "piattaforma contrattuale" proposta.

Evidenzia che il processo teso ad una maggiore integrazione tra gli aeroporti di Pisa e Firenze costituisce uno snodo importante anche per il rilancio manifatturiero dell'area fiorentina, perché all'interno di quest'area ci sono alcune aziende che effettuano una rilevantissima attività legata all'export.

Sulla logistica delle merci concorda con le considerazioni di Giovagnoli, ritenendo che questo settore possa non solo trainare settori nei quali si cerca in Toscana di creare ricchezza ma essere anche occasione di occupazione .

### **MARCO LAMOLI-AGCI**

Intervenendo a nome dell'Alleanza delle Cooperative Toscane - il coordinamento stabile del movimento cooperativo regionale composto da AGCI, Confcooperative e Legacoop -presenta il seguente intervento:

*"In merito al Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM), l'Alleanza delle Cooperative Toscane ritiene ampiamente apprezzabile lo sforzo della Regione nel realizzare questo documento e ne apprezza molti degli aspetti generali. Ciò premesso, in un'ottica non critica, bensì di proposta, ritiene opportuno muovere le seguenti osservazioni puntuali, nella speranza che la Regione le voglia tenere nella dovuta considerazione.*

*In merito al sistema aeroportuale, il movimento cooperativo, come ha già più volte espresso, suggerisce quanto segue: prima definire un piano industriale che, scelta l'integrazione tra Pisa e Firenze, chiarisca per quali rotte, traffici e vettori si voglia formulare lo sviluppo del sistema stesso; poi apportare le dovute misure di potenziamento, messa in sicurezza e ammodernamento dei due aeroporti (potenziamento soprattutto per Pisa, ammodernamento e messa in sicurezza soprattutto per Firenze); infine realizzare le opportune infrastrutture di collegamento. Un processo che, a nostro dire, deve condurre a un'integrazione anche sotto il profilo societario delle due realtà. Una specifica per quanto concerne le linee di collegamento tra i due scali: esse dovrebbero seguire due direttrici (Pisa-Firenze e Pisa-Lucca-Pistoia-Prato-Firenze con perlomeno il raddoppio della linea Fs Lucca-Pistoia).*

*Alla luce delle scarse risorse a disposizione e della priorità rappresentata da questo piano d'integrazione tra gli aeroporti di Pisa e Firenze, l'Alleanza delle Cooperative si chiede se convenga ancora alla Regione investire sugli altri aeroporti minori della Toscana (Grosseto, Siena, Isola Elba etc.).*

*L'Alleanza delle Cooperative, in questa sede, vuole anche rimarcare la pesante assenza di prospettive per il Porto di Livorno.*

*Per quanto concerne un'analisi più generale delle esigenze complessive relative alla mobilità urbana ed extraurbana comprese nel PRIIM, l'Alleanza delle Cooperative Toscane afferma che:*

- *serve una più efficace organizzazione dei servizi ferroviari e su gomma, ottimizzando risorse sempre più limitate (es. assurdo continuare a offrire specularmente servizi su bus e su treno sulla linea porrettana o sulla linea Borgo S. Lorenzo-Firenze etc.);*
- *occorre ritornare agli investimenti sul parco bus per migliorare sicurezza e qualità del servizio;*
- *serve procedere speditamente con l'ultimazione di alcune importanti opere infrastrutturali come la bretella Prato-Signa, il completamento della Mezzana-Perfetti-Ricasoli, il completamento della terza corsia da Firenze Sud a Barberino, la linea 2 della tramvia per il collegamento con l'aeroporto di Firenze.*

*Considerato che ormai sembra che la scelta per la gara unica regionale sul Tpl sia irrevocabile, l'Alleanza pone all'attenzione della Regione Toscana alcune riflessioni:*

- *vanno ripensati i costi standard considerato quelli che sono i costi effettivi sostenuti dalle aziende di trasporto e gli indici di produttività concordati con le associazioni sindacali nel passato e a cui gli Enti non possono dire di essere rimasti estranei. Attenzione alla disdetta degli integrativi per ridurre il costo del personale che rappresentano il 30% del CCNL in un periodo così difficile;*
- *va tenuto conto della percentuale di incidenza dei ricavi da titoli di viaggio rispetto ai contributi erogati con piani di miglioramento sostenibili, anche sulla base di un piano di incremento del prezzo dei titoli di viaggio.*
- *va favorita una normativa che aiuti la possibilità per le aziende di trasporto ad una più incisiva lotta alla evasione (ripensare la funzione dei controllori quale addetti che svolgono funzione pubblica di controllo e una nuova normativa che acceleri e faciliti il recupero delle infrazioni contestate);*
- *vanno destinate risorse per gli investimenti al parco ormai obsoleto e non in grado di garantire più sicurezza e limitazione dell'inquinamento;*
- *vanno previsti ammortizzatori sociali per favorire l'esodo del personale eccedente considerato i tagli già operati e quelli annunciati con la prossima gara;*
- *saremo contrari a ogni tentativo di riproporre per chi vincerà la gara di appalto l'obbligo di trasformarsi in unica società di capitali.*

*La professionalità delle aziende toscane di aver comunque garantito il Tpl in Toscana per tanti anni e' da considerarsi un valore. Con la gara al massimo ribasso, oppure per punteggi che favoriscano l'offerta economica, si corre il rischio che le imprese toscane siano colonizzate da imprese straniere più strutturate che però non hanno la conoscenza del territorio e si pongono solo nella logica di un ritorno nell'investimento nei tempi e modi programmati.*

*Se i Comuni vogliono nei fatti favorire la mobilità pubblica, rispetto alla privata, soprattutto in funzione di arrestare inquinamento e favorire la vivibilità dei nostri centri, va ripensata una politica sulla sosta che deve essere crescente per gli stalli che si avvicinano ai centri delle città, l'integrazione con la mobilità tramite parcheggi scambiatori e l'ampliamento di corsie preferenziali protette per i mezzi pubblici, come insegnano progetti di Linee ad Alta Mobilità, come quella di Prato."*

### **IRENE ROSADINI - CONFINDUSTRIA TOSCANA**

Interviene solo per segnalare che nel merito del piano Confindustria provvederà quanto prima ad inviare delle osservazioni scritte.

### **LAURA SIMONCINI-CONFARTIGIANATO**

Segnala che così come Confindustria anche Confartigianato invierà al più presto delle osservazioni .

### **SERGIO SIGNANINI-ASS. AMBIENTALISTE**

Evidenzia che il piano indica che costi sociali (sicurezza, congestione, inquinamento) della mobilità privata incidono per circa il 3% del Pil regionale, mentre quelli sanitari incidono per circa il 2%.

Nel sottolineare che a questi costi possono dare notevole soluzione forme di mobilità sostenibile (trasporto a piedi, trasporto pubblico), ritiene che questo piano dovrebbe individuare anche obiettivi di ripartizione modale della mobilità tra le tre principali modalità di spostamento delle persone (privato a motore, pubblico, trasporto a piedi o in bici).

Tutto ciò anche nell'ottica di compiere un'operazione che ritiene quanto mai necessaria e cioè quella di aumentare comunque il peso della mobilità sostenibile all'interno delle scelte di finanziamento che si dovranno presto concretare, in modo da raggiungere l'obiettivo di ridurre i costi sociali e sanitari del trasporto privato.

### **ASSESSORE CECCARELLI**

Nel ringraziare gli intervenuti e condividendo molte delle cose che sono state dette, segnala che il provvedimento dovrebbe andare in Consiglio Regionale nel prossimo mese di luglio e richiede pertanto ai componenti del Tavolo di inviare le osservazioni scritte , in un tempo breve, comunque non superiore a dieci giorni.

Conta infatti di poter concludere in Giunta il percorso diretto all' approvazione del piano comprensivo delle riflessioni sulle osservazioni ,entro la fine del mese giugno .

Dal dibattito odierno registra con piacere un apprezzamento generalizzato della natura dello strumento di programmazione unitamente al fatto che risulta condiviso lo sforzo fatto di ricondurre ad unità ed armonizzare una serie di politiche e strategie che riguardano il settore dei trasporti ed i settori affini con i quali esso si rapporta.

Crede che ciò sia di particolare importanza anche per quanto concerne l'approccio che si deve avere con politiche ed opportunità sia di carattere nazionale che europeo che sono state più volte richiamate esprimendo in particolare l'esigenza che il tema delle infrastrutture sia riconnesso al concetto di sviluppo.

Sottolinea che la mobilità come diritto di cittadinanza da garantire, e la mobilità ciclabile/sostenibile sono tutti elementi contenuti nel piano ed inoltre evidenzia come in questa fase nella quale occorre fare i conti con l'incertezza delle risorse e delle normative, sia presente la fortissima l'esigenza di un'ampia collaborazione con i soggetti presenti a questo Tavolo.

Riguardo alla preoccupazione espressa concernente il porto di Livorno, ritiene intanto di poter rassicurare circa l'efficacia delle azioni che sono state anche di recente impostate al fine della sua collocazione tra i porti europei .

Rispetto infine alla gara sul trasporto pubblico locale segnala che si tratta di un percorso nuovo, ancora in itinere che comunque la Regione Toscana si è strutturata per poterlo fare .

Per quanto il cronoprogramma abbia presentato delle criticità impreviste, osserva che attualmente la gara è bloccata perché ancora non vi è certezza in ordine alla disponibilità delle necessarie risorse finanziarie.

**Punto 2:** Documento preliminare relativo alla proposta di legge "Disciplina del sistema dell'edilizia residenziale pubblica sociale: modalità di assegnazione, gestione e determinazione del relativo canone di locazione".

### **ASSESSORE ALLOCCA**

Premette che il progressivo abbassamento delle condizioni economiche della popolazione, in Italia come in Toscana ha fatto diventare la questione dei costi dell'abitare e la disponibilità delle abitazioni uno dei temi determinanti della condizione sociale, proprio perché in funzione di tali elementi, le persone finiscono spesso per trovarsi in una condizione di povertà. Questa situazione di grave difficoltà richiede da parte della Regione Toscana non solo una rivisitazione complessiva degli strumenti a disposizione ma anche la messa in campo di nuove possibilità di intervento, che vadano a concretarsi oltre le politiche degli alloggi ERP. Sottolinea come questo documento preliminare si inserisce in un percorso che ha già visto importanti interventi di natura deliberativa e legislativa, che sono stati adottati sia dalla Giunta che dal Consiglio. Ritiene utile ripercorrere le tappe di questi interventi con una breve elencazione:

a)nel febbraio del 2011 una deliberazione di Giunta, prendendo atto dei nuovi requisiti tecnici degli interventi e dei bassi limiti che periodicamente producevano il fallimento delle ditte impegnate, ha affrontato il tema che ormai non era quasi più possibile procedere alla costruzione di nuovi alloggi ERP, elevando i limiti massimi di costo e richiedendo maggiore qualità dell'abitare;

b)nel marzo 2011 il Consiglio Regionale della Toscana ha provveduto a modificare parzialmente i criteri dell'assegnazione dei punteggi per la formazione delle graduatorie di accesso agli alloggi ERP, variando la tabella B prevista dalla legge 96/96, con l'introduzione di una valorizzazione del punteggio, in funzione dell'anzianità di permanenza in graduatoria;

c)nel novembre 2011 è stato presentato il documento preliminare relativo alla proposta di legge sul riordino delle competenze in materia di edilizia residenziale pubblica, ancora oggi definite dalla legge 77/98, che giace tuttora in Consiglio, complice la mancata definizione del quadro istituzionale, riguardo in particolare alla situazione delle province;

d)nel luglio 2012 è stato depositato l'articolato della nuova legge, che regolerà i criteri e i limiti dell'eventuale vendita degli alloggi ERP, che sembra ormai essere arrivata ad un punto di arrivo;

e)nel dicembre 2012 infine il Consiglio Regionale ha approvato la legge regionale 75/2012, che ha istituito le Commissioni territoriali per il contrasto al disagio abitativo e che in parallelo ha perfezionato tutta la procedura per la raccolta dei dati e l'istituzione di un

Osservatorio regionale sulla condizione abitativa. Aggiunge che tutti questi passaggi di contenuto normativo, devono essere inseriti in un disegno armonico, che prevederà, come prossimo appuntamento di nuova legiferazione, la definizione normativa del sistema delle cosiddette Agenzie per la casa, finalizzate ad interventi più sistematici ed omogenei, a vantaggio dei cittadini che, pur non rientrando nel sistema di alloggio pubblico, hanno difficoltà a confrontarsi con il mercato privato degli affitti. Sottolinea che questo articolato sulle Agenzie per la casa, che è ormai in via di definizione, consentirà alla Toscana di dotarsi di un nuovo strumento omogeneo ed efficace su tutto il territorio regionale.

Fa presente di confidare comunque che prima che finisca la legislatura e quindi entro il 2015, di poter comporre un testo unico nel quale siano riunificati in maniera organica i vari pezzi in cui si sostanziano le politiche dell'abitare.

Ricorda poi che la risoluzione n. 183 approvata dal Consiglio Regionale nella seduta del 10 aprile 2013 ha auspicato l'inserimento di una norma per il finanziamento permanente delle politiche abitative. Si tratta a suo avviso di un punto qualificante, ma che a seguito anche dell'esaurimento delle risorse Gescal, richiede una ripresa a livello nazionale delle politiche abitative, che gli appare al momento considerate le difficoltà finanziarie in cui versa il Paese alquanto problematica.

Passando ad affrontare gli aspetti legati alla modifica della legge regionale 96/96 fa presente che pur essendo datata questa legge ha ben funzionato e necessita soltanto di essere aggiornata dotandola di meccanismi e criteri volti al miglioramento delle condizioni abitative, della convivenza civile e della coesione sociale della popolazione toscana.

Descrive quindi brevemente le seguenti finalità specifiche che sono state perseguite :

a) garantire anzitutto che il sistema regionale dell'edilizia residenziale pubblica sociale sia uniformato a principi di economicità ed equità, secondo criteri uniformi di sostenibilità, efficacia ed efficienza; b) determinare i criteri di accesso del canone di assegnazione dell'alloggio, in relazione alla capacità economica del nucleo familiare, alla sua composizione e alle caratteristiche dell'alloggio, sia dimensionali che qualitative; c) introdurre un elemento di valutazione che non è solamente dato dalla natura dell'assegnatario o del soggetto che aderisce a tale beneficio, ma anche dalla qualità del bene assegnato, perché, in molti casi, si è riscontrato che costa di più il mantenimento dell'alloggio che non lo stesso canone sociale che viene applicato.

Sottolinea inoltre l'esigenza di ridisegnare la curva di imposizione dei canoni, di migliorare la qualità dei servizi offerti agli assegnatari Erp e di ridefinire i costi sulla base della qualità del costruito.

Aggiunge che è sicuramente importante affrontare anche la delicata questione delle forme di incentivazione di esodo degli assegnatari al fine di evitare e/o contenere il fenomeno della sottoutilizzazione degli alloggi.

Evidenzia anche che questa modifica della legge regionale 96/96 necessita di essere sintonizzata sul percorso di riforma che si sta impostando sulla legge regionale 77/98 (riordino delle competenze in materia residenziale pubblica) e che è diretto a risistemare non solo doveri ed obblighi ma anche le procedure ivi previste.

Rileva poi che altri punti centrali di questo processo di modifica sono costituiti dal rilancio della partecipazione e democraticità di gestione nonché dai criteri per valutare canone e ingresso nel sistema. Per quanto riguarda l'Isee sottolinea che a suo avviso questo indicatore può essere utilizzato per le soglie di ingresso ma non per la definizione del canone.

Prima di aprire il dibattito, conclude indicando la volontà di modificare la legge regionale 96/96 inserendovi in un allegato anche dei criteri di buoni comportamenti etici.

Verrà messa a punto cioè una carta etica dell'abitare, uno strumento culturale con il quale ci si propone di ricostruire i legami sociali, anche a partire dai condomini di alloggi di proprietà pubblica, attraverso un modello di relazione amicale, positivo, di collaborazione e di gestione del rispetto degli spazi comuni.

#### **LORENZO BANI-CONFSERVIZI CISPEL**

Esprime un parere positivo sul documento preliminare nel quale trova che dopo un ampio confronto, sono state recepite le questioni messe sul tappeto anche da Confservizi Cispel. Ritiene inoltre opportuno accelerarne il più possibile l'approvazione perché il sistema dell'edilizia residenziale è in fase di rivisitazione non solo a livello regionale, ma anche a livello nazionale.

Svolge poi alcune considerazioni su alcuni aspetti del documento preliminare sottolineando:

- a) che considera positivamente l'obiettivo di lavorare alla creazione di un fondo permanente per gli alloggi di risulta, che costituiscono un problema assai rivelante;
- b) che ritiene opportuno che si giunga ad azzerare il canone sociale dal momento che si spende di più per la procedura tesa al ricavo di quanto poi in effetti si incassa;
- c) che il sistema che è stato approntato per la determinazione del canone gli sembra equo, con il tentativo di legarlo anche alla fascia di reddito;
- d) che bisogna prestare particolare attenzione al fenomeno della morosità "incolpevole", che è in forte crescita e per la quale occorre prevedere delle idonee forme di sostegno (fondo solidarietà);
- e) che valorizzare l'elemento della partecipazione e riuscire a rendere gli assegnatari, protagonisti delle scelte, acquista un rilievo centrale nel processo di riforma avviato;
- f) che l'articolato di questo documento preliminare dovrà avere come cardini tre elementi: sistema più equo, razionalizzazione e solidarietà interna tra gli assegnatari.

#### **ROBERTO BARDI- CGIL**

Dopo che i tentativi condotti nel passato sono naufragati giudica positivamente l'avvio della riforma del sistema edilizia pubblica, e ne condivide anche la modalità di affrontare la discussione distinguendo in tre parti la riforma complessiva del settore, così come viene indicato al paragrafo 2 del documento (1)superamento della legge sul blocco delle alienazione degli alloggi ERP; 2)perfezionamento della governance del sistema;3)revisione della disciplina delle modalità di assegnazione, gestione e determinazione del relativo canone di locazione).

Sottolinea però la necessità di procedere in un'ottica di integrazione nella consapevolezza che come ha ricordato oggi l'Assessore l'obiettivo da qui al 2015 è di rimettere poi insieme quello che si è spacchettato nella fase di discussione e che ciò implica che si debba opportunamente tenere conto di compatibilità e similitudini che stanno all'interno di questi tre pezzi.

Quanto al perfezionamento della governance lo considera un elemento che richiede attenzione e sensibilità nel modo di affrontarlo, sapendo che è stato proprio il problema della

governance che in qualche modo ha fatto fallire qualche anno fa la proposta di legge di riordino n.332/ 2010.

Nel condividere l'impostazione dell'Assessore, sottolinea la necessità che vi sia contemporaneità tra la proposta di legge di revisione del canone ed il pezzo che riguarda la governance, perché sono tra di loro consequenziali ed in ambedue sostanzialmente si va a cercare gli elementi di economicità e di efficienza.

Sul canone precisa infatti di poter condividere l'affermazione che con esso si debba coprire tutti i costi, se questo aspetto è all'interno di un disegno che mette in economia ed efficienza tutto il sistema, ivi comprese le modalità gestionali e la governance, perché è convinto che se si mette mano ad una prospettiva di revisione delle modalità di accesso dei canoni, allora si deve mettere in conto di tenere in equilibrio l'intero sistema.

Aggiunge che occorre essere coscienti della situazione di difficoltà che si sta attraversando, nella quale aumentano le persone in stato di bisogno che potrebbero accedere alle case popolari.

Nella proposta di legge si dovrà in questo senso considerare che il momento non è ideale per modificare alcuni equilibri, in particolare appesantire i canoni, ed avere di conseguenza in questa materia un approccio più graduale.

In particolare evitare che le inefficienze del sistema siano scaricate tutte sul canone e fare attenzione a una corretta valutazione della capacità di reddito ed economica delle famiglie, ricorrendo a forme meno rigide di valutazione del reddito.

Ritiene infatti di importanza fondamentale che la progressività del reddito corrisponda ad una corretta valutazione di reddito e di capacità economica dei nuclei familiari, nel senso che la filosofia ispiratrice deve essere quella di essere in grado di rispondere sempre di più a quelle che sono le esigenze di chi ha bisogno e sempre meno a chi potrebbe usufruire in maniera non propria degli alloggi di edilizia popolare.

Ritiene inoltre che nella legge occorrerà tenere conto che in Toscana siamo di fronte ad un rapporto sperequato tra disponibilità e richiesta di alloggi e quindi che c'è bisogno di mettere in moto un meccanismo che dia certezza di spesa in questa direzione e di un fondo che consenta in ogni caso di ripristinare ed aumentare la disponibilità di alloggi, per rispondere a chi sostanzialmente non è in grado di rivolgersi sostanzialmente ad alloggi in affitto esterni.

Mentre si riserva di inviare nei prossimi giorni un documento di osservazioni scritte, ribadisce la richiesta che vi sia un parallelismo di discussione e di analisi per quanto riguarda tutti e tre i pezzi in cui si sostanzia la riforma complessiva del settore dell'edilizia pubblica residenziale, nel senso di poter discutere separatamente, ma di non creare nessuna corsia preferenziale per l'uno o per l'altro pezzo.

### **RENATO SANTINI -CISL**

Condivide con quanto detto da Bardi perché anche a suo avviso è di importanza fondamentale tenere legati i tre pezzi in cui si sostanzia la riforma del settore dell'edilizia pubblica residenziale.

Sottolinea la necessità che nella ridefinizione dei canoni ci si ispiri ad un principio di gradualità, che comunque deve assumere come parametro di misura essenziale, specie in una fase così complicata dove molti lavoratori sono in Cigs ovvero in mobilità, le fasce di reddito del nucleo familiare.

Concorda infine con l'idea del fondo permanente a livello regionale considerandolo come un positivo intervento di grande valenza sociale.

### **ASSESSORE ALLOCCA**

Ringrazia gli intervenuti per i contributi offerti all'approfondimento e prima di concludere la discussione odierna, desidera soffermarsi solo su alcuni tra i temi che sono emersi, quali la riduzione degli alloggi di risulta, la necessità di pervenire ad un equilibrio del sistema, il problema della "morosità incolpevole".

Sulla prima questione evidenzia come il patto di stabilità blocca oggi possibili interventi straordinari, in parte da realizzare nei confronti degli alloggi di risulta.

Osserva che se ci fosse la possibilità di derogare al patto di stabilità per quelle somme che provengono da ex Gescal, si potrebbe approntare una misura per ridurre gli alloggi di risulta vuoti, perché abbandonati dai vecchi assegnatari o che hanno per legge, per potere essere riassegnati, bisogno di una risistemazione a norma degli impianti.

Il vero problema su questo terreno è quindi quello di riuscire a superare i vincoli che sono previsti dal patto di stabilità.

Sulla seconda questione segnala che l'obiettivo di una riforma è quello di tenere in equilibrio il sistema, consentendo che gli affitti, quindi i proventi, coprano la gestione ordinaria, quella amministrativa e quella della manutenzione ordinaria degli appartamenti.

Nota però che l'equilibrio di sistema non si può determinare una volta per tutte, ma che ci vogliono elementi di verifica oggettiva per le possibilità di intervento, specie se in condizioni di eccezionalità.

Sulla terza questione della morosità incolpevole comprende che si tratta davvero di un tema reale. Rileva che nel documento preliminare si è inteso provvedere tra le altre azioni, anche a rendere più stringenti le azioni verso la morosità del pagamento del canone di locazione e delle spese accessorie per servizi superiori a tre mesi, che comporta la dichiarazione di decadenza dall'assegnazione.

Si è indicato inoltre che la morosità potrà essere sanata non più di una volta nell'arco dell'anno, confermando così una norma che era già presente nella legge regionale 96/96. Ma a salvaguardia di casi particolari, come quelli che sostanzialmente possono ricondursi alla "morosità incolpevole", si è previsto che il comune possa sospendere l'emissione della dichiarazione di decadenza per morosità, qualora si accerti che la stessa sia dovuta a gravi situazioni personali o familiari.

Ciò detto ribadisce l'importanza, in vista dell'impegno e della partecipazione che auspica di ciascuno dei componenti del Tavolo nella costruzione del testo dell'articolato, che gli pervengano nei prossimi giorni degli ulteriori contributi, nella forma di osservazioni scritte.

Assicura la personale disponibilità a prendere in esame con mente sgombra e aperta ciò che verrà segnalato.

Ricorda in conclusione che la casa è un pezzo di welfare e che gli interventi che ha in animo di mettere in campo si situano in un'ottica rigenerativa, sia di territorio, sia di welfare, sia di efficienza ambientale, sia di criteri etici.

### **GIOVANNONI (DIRIGENTE REGIONE TOSCANA)**

Interviene per elencare brevemente ai componenti del Tavolo i temi di dettaglio che caratterizzeranno la costruzione dell'articolato e che sono :

- 1)requisiti di accesso;
- 2)punteggi ai fini della graduatoria;
- 3)canone di locazione;
- 4)riserve in fase di assegnazione;
- 5)mobilità;
- 6)sotto- utilizzo dell'alloggio;
- 7)decadenze

Indica infine che a suo avviso andranno inseriti nella nuova legge anche con riferimento al problema della determinazione del canone, alcuni principi che sono stati inseriti nel documento preliminare, approvato con decisione della Giunta nel novembre 2012 in tema di governance del sistema di edilizia residenziale pubblica.

La riunione termina alle ore 14,25

UP//