

GIUNTA REGIONALE  
DIREZIONE GENERALE PRESIDENZA  
AREA COORDINAMENTO PROGRAMMAZIONE

VERBALE DELLA RIUNIONE DEL TAVOLO DI CONCERTAZIONE GENERALE  
DEL 10 MAGGIO 2011

Il giorno 10 maggio 2011 alle ore 9,30 presso la Presidenza della Giunta Regionale si è svolta la riunione del Tavolo di Concertazione Generale per discutere il seguente ordine del giorno:

1. Documento preliminare relativo alla PDL "Disciplina delle funzioni amministrative in materia di porti regionali. Istituzione dell'Autorità Portuale regionale. Modifiche alla legge regionale 88/1998 ed alla legge regionale 1/2005";
2. Documento preliminare alla PDL "Disciplina del servizio fitosanitario regionale e abrogazione della legge regionale 6 aprile 2000, n. 57 (disciplina della produzione e della commercializzazione dei vegetali e dei prodotti vegetali)".
3. Comunicazione sulla delibera di attuazione del Piano agricolo regionale 2011
4. Comunicazione sul Regolamento di disciplina del processo di formazione, monitoraggio e valutazione degli strumenti di programmazione di competenza della Regione.

In rappresentanza delle Organizzazioni partecipanti al Tavolo sono presenti:

ALDO MORELLI	UNCEM
MICHELA CIANGHEROTTI	COMM .PARI OPPORTUNITA'
GIANNI MASONI	CONFESERCENTI
ANTONIO CHIAPPINI	CNA
ROBERTO CASTELLUCCI	CNA
LAURA SIMONCINI	CONFARTIGIANATO
MARIA DE MATTEIS	CONFAPI
SANDRO BONACETO	CONFINDUSTRIA
GABRIELE BACCETTI	CONFINDUSTRIA
ROBERTO BARDI	CGIL
SIMONA FABIANI	CGIL
FABIO GIOVAGNOLI	CGIL
CIRO RECCE	CISL
VITO MARCHIANI	UIL
ARTURO PAPINI	UIL
NICLO VITELLI	LEGACOOP
ROBERTO MADDE'	COLDIRETTI
MARCO FAILONI	CIA

Presiede l'incontro l'Assessore alle infrastrutture per la mobilità, logistica, viabilità e trasporti Luca Ceccobao per il primo punto all'ODG e l'Assessore all'agricoltura Gianni Salvatori per il secondo e terzo punto all'ODG.

Sono presenti i Dirigenti della Regione Toscana Paolo Baldi, responsabile area coordinamento programmazione, Fabrizio Morelli responsabile settore porti commerciali e interporti, Riccardo Russu, responsabile servizio fitosanitario regionale nonché il funzionario Fabio Sciola dell'area di coordinamento delle attività legislative e giuridiche.

1° punto ODG: Documento preliminare relativo alla PDL "Disciplina delle funzioni amministrative in materia di porti regionali. Istituzione dell'Autorità Portuale regionale. Modifiche alla legge regionale 88/1998 ed alla legge regionale 1/2005";

#### ASSESSORE LUCA CECCOBAO

Apri l'incontro illustrando il documento della proposta di legge dopo che è già passato dalla competente commissione consiliare e dalla concertazione istituzionale e che è finalizzato a creare una più forte specializzazione intorno ai porti commerciali di interesse regionale come sono identificati nel masterplan dei porti allegato al PI T. In particolare il porto di Viareggio che ha carattere polifunzionale, assolve una funzione produttiva, commerciale e turistica di particolare rilievo, con un forte impatto sul territorio, anche in termini di indotto, e riveste funzioni importanti per la nostra economia soprattutto legate alla cantieristica che da visibilità anche internazionale.

Evidenzia che si può fare molto di più per le funzioni commerciali dei porti di interesse regionale andando a costituire un'Autorità che abbia le funzioni di pianificazione e programmazione dei lavori pubblici delle aree portuali, che non toglie le competenze urbanistiche dei comuni, rispettando il piano strutturale pertanto il piano regolatore dei porti ha una funzione di dettaglio attuativo all'interno del piano strutturale, ed ha inoltre funzioni di progettazione ed esecuzione dei lavori, rilascio e gestione delle concessioni demaniali concernenti le aree portuali. Funzioni che gestite in un sistema possono creare sinergie e attenzione agli investimenti che vengono fatti con fondi regionali e coinvolgendo tutti gli enti locali creare una filiera della programmazione urbanistica. L'idea è dunque costituire un'autorità portuale che riunisca i comuni interessati che hanno funzioni sui porti di interesse regionale cioè Viareggio, Giglio, Porto Santo Stefano e Marina di Campo, in un Comitato portuale come organo di indirizzo costituito da una componente stabile rappresentata dalla Regione con il Presidente della Giunta che avrà anche funzione di Presidenza dello stesso, l'Assessore competente per materia e un altro componente espressione della Giunta, una rappresentanza dei Comuni di volta in volta interessati e il Presidente della Provincia interessata o suo delegato e se ci sarà intesa con l'Amministrazione statale anche un rappresentante della Capitaneria di Porto. Oltre alla componente politica si prevede la presenza di un dirigente tecnico dell'Autorità che sarà nominato segretario dell'Autorità portuale, un revisore dei conti e l'ufficio amministrativo che si avvarrà dell'ufficio regionale delle opere marittime di Livorno. Sottolinea che per l'organizzazione di questo nuovo organismo non ci saranno ulteriori costi se non quelli una - tantum per l'allestimento iniziale avendo previsto di avvalersi di professionalità già presenti nella pubblica amministrazione e per la componente politica non sono previsti gettoni di presenza.

Per quanto riguarda le competenze il tema dei porti è sottoposto ad una legislazione concorrente ma è stato chiarito, anche con recenti sentenze della Corte Costituzionale, che riguardo ai porti di interesse regionale c'è una specifica competenza della Regione in quanto le funzioni statali si esplicano per i porti commerciali sede di Autorità nazionale che sono per quanto ci riguarda ,Livorno, Marina di Carrara e Piombino.

Riassume che in campo urbanistico le competenze rimangono nell'area comunale per quanto riguarda piano strutturale e regolamento urbanistico; lo strumento del piano regolatore portuale sarà adottato dal Comitato portuale, dal punto di vista tecnico con l'asseveramento dell'ufficio opere marittime e dal Consiglio Regionale così come succede per quello che riguarda i porti di carattere nazionale disciplinati dalla legge 84.

Ribadisce l'importanza di dare una specificità alla questione della portualità inserita anche nei documenti di programmazione generale come il PRS e l'importanza della progettazione ed attuazione dei lavori che riguardano questo tipo di porti poiché c'è una economia che ha bisogno di celerità nello svolgimento delle funzioni specifiche per trovare corrispondenza con gli investimenti privati e dare ulteriore impulso agli investimenti in un settore così specializzato. Per questo necessita una capacità tale per far sì che i lavori programmati vengano svolti nei tempi necessari e che ci sia una grande attenzione di tutto il sistema regionale.

Richiede quindi il contributo dei soggetti del tavolo per il raggiungimento del miglior risultato della proposta in oggetto.

#### SANDRO BONACETO-CONFININDUSTRIA

Rileva come proprio per le considerazioni conclusive dell'Assessore Ceccobao, Confindustria abbia da tempo sollecitato una normativa generale su queste problematiche .Sui contenuti di merito della proposta interessa in modo particolare la struttura di Viareggio che in considerazione del volume di fatturato prodotto dalle aziende del settore riveste una importanza strategica sull'economia regionale.

Osserva in proposito che da diversi anni, in maniera neutra rispetto alle politiche sia in amministrazioni di centro-sinistra che di centro-destra, il porto di Viareggio versa in condizioni, "indecenti" (sovente i velieri si arenano sulla bocchetta del porto) e ciò ha causato, in particolare, dei problemi gravissimi ad una impresa di rilevanza e fama internazionale. Crede che Viareggio, che è la capitale della nautica da diporto, dovrebbe invece avere un porto turistico a livello dei migliori porti turistici del mondo.

Sottolinea poi come questa proposta deve determinare un'efficienza ed un'efficacia di azioni che permettano di avere dei porti che funzionano. Avverte che se continuasse il tipo di approccio che è stato finora condotto sul porto di Viareggio e che ha determinato una diaspora di cantieri verso svariate località (Livorno, Liguria, Turchia, Brasile) probabilmente molte aziende sarebbero costrette a fare delle scelte produttive diverse, con prevedibili riflessi negativi sull'occupazione.

Fa riserva di dare un parere scritto, con qualche declinazione specifica, sulla questione della governance auspicando che essa non sia di carattere esclusivamente politico, perché non crede che debba esserci un porto di sinistra ed un porto di centro-destra , ma ci vuole invece un porto che funzioni. Richiede quindi che nella governance siano inseriti dei tecnici e degli imprenditori, che conoscano molto bene quali sono i problemi specifici e che rendano fruibile la struttura. Anche come segretario generale per l'Authority ritiene che ci sia bisogno di una persona che conosca in maniera chiara e definita il settore.

ANTONIO CHIAPPINI -CNA

Nell'esprimere parere positivo su questa proposta di legge, fa riserva di trasmettere un documento contenente delle osservazioni di merito.

Sottolinea comunque di condividere le considerazioni di Bonaceto ed a proposito della governance del Comitato portuale ritiene che sia opportuno procedere in conformità di quello che avviene nei Comitati portuali per i porti non regionali dove è prevista una rappresentanza del sistema datoriale e del sistema delle OOSS operanti all'interno dei porti.

Inoltre anche per il rilievo che Viareggio ha nella cantieristica mondiale, considera molto importante il contributo degli imprenditori nella gestione del Comitato portuale.

NICLO VITELLI -LEGACOOOP

Dopo aver premesso che Legacoop Toscana con le sue strutture territoriali ha partecipato anche a momenti di consultazione locale come quello promosso dalla CCI AA di Lucca e che in quell'occasione ha espresso, così come esprime oggi, un giudizio positivo sulla proposta di istituzione dell'Autorità Portuale Regionale, al fine di esplicitare in dettaglio le considerazioni sulle quali si basa tale giudizio, legge e commenta brevemente il seguente testo:

"1) L'impegno diretto della Regione sulla questione dei porti regionali è un fatto di per sé importante. Con questo impegno la Regione si propone, infatti, di costruire le condizioni essenziali per il rilancio dei porti commerciali e per lo sviluppo di tutte le attività che ne fanno parte. Questo aspetto non può che essere salutato positivamente dalle realtà locali interessate .

2) Questo impegno è viepiù importante e necessario in una fase di competizione molto forte soprattutto in settori avanzati come quello della nautica .

3) La situazione esemplare è quella di Viareggio. Viareggio ha sempre avuto un carattere polifunzionale con la presenza, per una lunga fase storica di diverse e numerose attività. Negli anni 60 e 70 ed 80 è stato:

- porto commerciale di discrete dimensioni con un flusso di carico e scarico di marmo e merci secche importanti;

- sede di costruzione di imbarcazioni mercantili di grosse dimensioni tra cui si ricordano le gasiere, le chimichiere e le petrolchimiche;

- di imbarcazioni di pesca oceanica e di navi fattoria;

- di imbarcazioni da diporto;

di una serie articolata di attività commerciali e turistiche legate ai singoli settori.

4) Non sempre nello sviluppo storico tale complessità è stata accompagnata da una adeguata programmazione, da una efficace pianificazione; non sempre i rapporti tra le varie componenti sono stati equilibrati ed armonici, tanto più lo sono sempre stati sul piano della gestione delle concessioni demaniali.

5) La stessa funzione di progettazione e realizzazione di opere portuali non è stata sempre all'altezza delle questioni, alcune delle quali dopo decenni e decenni non hanno ancora trovato una stabile e definitiva soluzione come la barra di sabbia che impedisce un vero e stabile sviluppo alle attività del porto.

6) Nel corso degli anni il mercato ha selezionato e alcune delle attività storiche della costruzione navale non esistono più. Su questa selezione hanno avuto un peso non secondario ritardi e disattenzioni che hanno impedito di dare risposte nei termini e nei tempi giusti alle richieste che imprese e lavoratori chiedevano in relazione a cicli economici e produttivi che andavano rapidamente cambiando. Alcune di queste risposte sono ancora da attuarsi come ad

esempio l'asse di penetrazione fermo al secondo lotto da completare ed ancora con molte incertezze sui tempi, sulle modalità e sui percorsi del terzo.

7) Oggi il diporto e le attività della nautica sono la componente più importante nel porto di Viareggio e negli altri a valenza regionale.

La nautica è uno dei tanti settori che caratterizza la Toscana nel mondo intero. Ed oggi la nautica è qualcosa di molto più complesso e articolato di quello che era ai tempi di Picchiotti e dei cantieri sul Limite dell'Arno. Si costruiscono imbarcazioni di vetroresina e in ferro, al di sotto dei 30 mt e al di sopra di essi fino ai 50 con il limite dovuto alla barra di sabbia., si comincia a fare il refitting.

Nel porto è presente una tra le più importanti flottiglie di pesca della toscana con le i maggiori GT, circa 40, dedite alla pesca a strascico oltre le 10 miglia e poi , è presente una più articolata e diversificata attività turistico commerciale.

8) La proposta della Regione Toscana si pone dunque il problema , in una fase complessa dello stesso mercato della nautica e anche in relazione alla crisi del settore pesca e dell'attuazione delle nuove politiche europee per il settore, di compiere un passo in avanti con una Autorità Portuale equilibrata nella parte di rappresentanza politica ed istituzionale, snella e dinamica nella parte tecnico-amministrativa; una Autorità che non toglie nessuna competenza a nessuno ma si propone , al contrario, di dare efficienza nella programmazione, nella pianificazione e nella gestione delle concessioni dove si son o accumulati nella storia rendite di posizioni e parassitismi che tolgono spazio e vigore a tutte le attività produttive e minano il loro sviluppo.

9) Faccio un esempio: 3 anni fa è stato approvato un Piano regolatore Portuale dopo un lunghissimo iter burocratico durato esso stesso oltre un anno. Quel piano è stato partecipato e condiviso da tutte le componenti produttive del porto. A tre anni di distanza nessuna di quelle previsioni è diventata realtà. La banchina assegnata alla pesca , per riunificare tutta la marineria nelle vicinanze del nuovo mercato ittico è attualmente occupata in larga parte da imbarcazioni diportistiche che effettuano i lavori finali dopo le prove a mare: banchina priva di servizi che però rende decine di migliaia di euro al mese che non sono gestite dai pescatori e nemmeno dai cantieri sottoposti, anch'essi, a pagare tariffe elevatissime senza nessun servizio qualificato per gli equipaggi a bordo o per i lavoratori di allestimento. Molti di questi cantieri si rivolgono ad altre sedi, Livorno, Genova, Marina di Pisa, per evitare questa assurda condizione.

10) Ne faccio un altro : è da oltre tre anni che c'è un progetto per il nuovo mercato ittico approvato con un finanziamento di 2. milioni e mezzo della Regione Toscana. Sono risorse rimaste nel congelatore , abbiamo appreso solo venerdì scorso che il 19 Maggio , siamo ad oltre un anno dopo la chiusura della gara, verrà firmato il contratto con la ditta appaltatrice. Mentre al vecchio mercato è servito attualmente da sole 14 imbarcazioni sulle oltre 70, con fatturati annui che arrivano a malapena a 200.000 euro. La realizzazione del nuovo mercato ittico è anche la condizione per realizzare gli altri obiettivi previsti dal Piano ovvero l'utilizzo della vecchia struttura di mercato per ospitare le attività tecnologiche ed i servizi specialistici alla nautica.

11) Noi di Legacoop riteniamo necessaria una governance nuova per dare concretezza e forza allo sviluppo di Viareggio e degli altri porti regionali. Abbiamo suggerito, condividendo con tante altre associazioni di rappresentanza, e suggeriamo qua alla Regione la necessità di costituire un apposito tavolo di confronto con tutte le componenti produttive della darsena che possa diventare per la Nuova Autorità Portuale, un importante momento di condivisione e

di partecipazione di tutti, un tavolo di ascolto e di confronto. Ci auguriamo che su questo possa formalizzarsi una decisione positiva.

12)Credo che in questa fase e su questo problema sia necessario evitare toni accesi e ideologici. Ho letto in questi giorni sulle cronache locali giudizi e valutazioni molto sopra le righe. "Scippo, invasione e colonizzazione di Viareggio", ma anche di segno opposto ovvero "l'autorità è giusta perché è la punizione per la giunta municipale di Viareggio che non sa governare". A nostro parere occorre evitare tali estremizzazioni e semplificazioni che mi auguro soffrano degli effetti elettorali, per ritornare a valutare serenamente i fatti, la strumentazione proposta, il percorso di partecipazione che si vuole avviare che riguarda sostanzialmente la capacità della Toscana di imprimere un maggiore sviluppo, una crescita ed un potenziamento di tutte le attività nuove e tradizionali dei porti regionali, senza colpire l'autonomia di nessuno ma anzi creando una vera e propria filiera corta e meccanismi decisionali ed operativi in grado di rispondere alle esigenze attuali e future delle imprese e dei lavoratori."

CIRO RECCE - CISL

Considera gli aspetti che ha esaminato l'Assessore nella relazione introduttiva, molto importanti e validi, in particolare nella prospettiva dello sviluppo di un sistema diverso dei porti. Apprezza la parte che riguarda il contenimento dei costi, che considera una scelta giusta specie in una fase in cui la Regione Toscana ha assunto l'impegno di ridurli e snellirli.

Si associa alla richiesta che nella governance vi sia una rappresentanza un po' più ampia, e che renda possibile anche che le parti sociali del territorio possano portare un loro specifico contributo.

Rilevando come finora il sindacato non è stato coinvolto nel momento di costruzione della proposta, ritiene che ora sia necessario il confronto non tanto perché si pensa di portare grandi contributi di valore aggiunto, ma sicuramente perché ci permette di poter fare insieme delle cose, oltre che costruire e condividere meglio certi percorsi.

MARCO FAILONI - CIA

Indica che sulla proposta di legge non ci sono nel merito motivi di contrarietà e che le osservazioni riguardano in particolare il ragionamento sulla modifica della legge 1/2005.

Infatti esprime la preoccupazione che per quanto riguarda il tema della revisione delle norme urbanistiche contenute nella L.R. 1/05 invece di fare un ragionamento più organico, si affronti il tema settorialmente, con un approccio di carattere parziale .

Richiama il dibattito avviato a partire dall'insediamento della Giunta nella presente legislatura regionale, per indicare un modo di procedere che non sembra corrispondere né alle attese per un rapido aggiornamento di alcuni aspetti della L.R. 1/05 che si sono rivelati di difficile applicazione, in particolare per quanto riguarda il territorio rurale, né tanto meno alle aspettative di un riordino complessivo, seppure graduale, dell'impianto normativo vigente.

Da qui la proposta di operare, a partire da questo provvedimento, una più ampia ed organica azione di modifica della L.R. 1/2005.

Consegna quindi all'Assessore Ceccobao un breve documento di osservazioni già trasmesso alla Segreteria del Tavolo.

#### MARIA DE MATTEIS - CONFAPI

Così come evidenziato da Failoni condivide le preoccupazioni riguardo alla L.R. 1/2005 che doveva essere la legge di riferimento sull'assetto urbanistico della Regione Toscana, ma che in realtà andrebbe rivista perché rischia di essere svuotata, da regolamenti, estrapolazioni, e modifiche di varia natura.

Nell'esprimere un giudizio positivo sulla proposta di legge evidenzia che questo dibattito potrebbe essere per tutti un'occasione per approfondire la questione del sistema portuale toscano, di cui le sembra essenziale un progetto di gestione più funzionale e razionale.

Considera certamente di buon auspicio che questa proposta di legge non preveda costi aggiuntivi, ma questo ovviamente non è un elemento da solo sufficiente per realizzare un migliore sistema portuale.

Condivide l'idea di una composizione del Comitato portuale che non sia troppo politica e che il Comitato possa usufruire di figure specialistiche ben preparate in questo settore.

Sulle esigenze più in generale legate alla governance si riserva di approfondire la tematica con le associazioni di categoria ed eventualmente fare delle proposte comuni, in modo da poter cogliere appieno le opportunità di partecipazione che vengono offerte con questa proposta di legge.

#### FABIO GIOVAGNOLI - CGIL

L'idea di costituire un'agenzia regionale per la portualità commerciale gli sembra una soluzione sicuramente interessante, pur se alcune questioni andrebbero meglio precisate entrando un po' più nel merito, con delle riunioni di carattere tecnico, per esempio sul rapporto tra Autorità portuale e Comitato portuale e poi sui criteri con cui sono stati identificati i cinque porti per dar vita a questa struttura.

Evidenzia che la Cgil è molto interessata a dar vita ad un sistema unificante e che questa esigenza nasce dalle funzioni che si attribuiscono all'Autorità portuale, che ha competenze molto ampie e significative sullo sviluppo della portualità con forti implicazioni quindi sul lavoro, sulle attività produttive e sulle attività economiche.

Da questo punto di vista resta aperta la questione di come nell'Autorità portuale o nel Comitato portuale sia possibile far partecipare, con un ruolo fondamentale, le rappresentanze dei lavoratori e delle imprese, proprio a motivo delle ricadute che le scelte di carattere urbanistico o strategico possono avere sul lavoro o sulla struttura produttiva di interi territori.

Nel ribadire la richiesta di un approfondimento tecnico per poter apportare un fattivo contributo ad alcune scelte della proposta di legge, manifesta quindi l'esigenza di allargare la rappresentanza al lavoro, oltre che alle imprese nelle forme che saranno decise di comune accordo.

#### GIANNI MASONI - CONFESERCENTI

Considera condivisibile in linea generale l'impianto proposto dall'Assessore Ceccobao con le motivazioni che ha esposto.

Nel sottolineare l'esigenza di strutturare il Comitato portuale con un'adeguata rappresentanza delle imprese e delle parti sociali, fa riserva di trasmettere, insieme agli altri colleghi di Rete Imprese Italia, un documento contenente delle considerazioni specifiche.

ALDO MORELLI - UNCEM

Fa presente che nella discussione che si è svolta al Tavolo istituzionale, gli interventi si sono concentrati in particolare sulla L.R. 1/2005, alla cui esperienza il sistema degli enti locali è molto legato.

Crede sia giusto riferire nell'odierna discussione che nel merito della proposta di legge le istituzioni degli enti locali si sono espresse favorevolmente, in quanto condividono la volontà di affrontare tutta una serie di problemi in una logica di sistema complessivo ed in particolare condividono l'obiettivo perseguito di rendere il sistema portuale più efficiente ed immediato dal punto di vista degli investimenti.

Osserva comunque che gli enti locali sostengono che prima di cambiare c'è bisogno di una fase di sperimentazione per fare diventare veramente efficaci i nuovi strumenti e che comunque in materia urbanistica va tenuto fermo che il piano strutturale sta al di sopra degli strumenti in discussione con questa proposta di legge e che il piano regolatore portuale si configura come una sorta di piano attuativo e non può pertanto modificare il piano strutturale.

VI TO MARCHIANI - UIL

Fa presente che ha difficoltà a comprendere che cosa si voglia realizzare con questa proposta di legge: ci sono infatti delle competenze che sono stabilite per legge, alcune spettano ai comuni, altre spettano all'autorità marittima e non è che esse si possono espropriare con una legge di carattere regionale.

Auspica quindi un articolato di legge che sia un po' più chiaro e che definisca meglio concetti che non sono così chiari, come si sarebbe invece aspettato in questa proposta di legge .

Stenta a comprendere inoltre la funzione commerciale del porto di Marina di Campo e di Porto azzurro ed osserva poi che l'autorità portuale in materia di pesca non ha competenze se non decidere in quale parte del porto possono andare i pescherecci .

Nel ricordare di aver apprezzato la volontà del Presidente Rossi di ridurre diversi enti della Regione, constata che in questo caso anziché ridurli ne troviamo istituiti di nuovi ed interessa quindi essere certi, che non ci saranno, così come enunciato, dei costi aggiuntivi che possano determinare il ricorso a manovre di bilancio o magari ad altra fiscalità regionale o locale.

Un altro aspetto che sarà da approfondire è quello che riguarda la contrattualistica, perché l'apparato tecnico sarà costituito anche da personale distaccato dai Comuni e dalla Regione Toscana e quindi ci sarà la compresenza di dipendenti delle autorità portuali che hanno un contratto di lavoro che è quello dei dipendenti dei trasporti e di dipendenti della Regione e dei Comuni che hanno invece contratti di altro tipo.

Così come riguardo al grande investimento previsto per il dragaggio del porto di Viareggio gli sembra una cosa alquanto problematica pensare di pagarlo soltanto con le tariffe, seguendo cioè la logica politica e finanziaria che ispira attualmente tutte le autorità portuali (sono le tariffe che pagano i lavori). Osserva infine che la legge nazionale n. 84/94 è molto chiara perché stabilisce le competenze accanto ai limiti geografici dell'autorità portuale e inibisce le competenze che vengono dal codice della navigazione. Considerato che ci si trova in materia di potestà legislativa concorrente , ritiene che per intervenire in questa materia sia necessaria una legge dello Stato .

Auspica in conclusione che venga predisposto un articolato migliore, crede che il sindacato debba essere pienamente coinvolto, perchè l'economia marittima è fondamentale per la Toscana ed è strettamente legata ai problemi delle imprese e del lavoro.

MICHELA CIANGHEROTTI - COMM .PARI OPPORTUNITA'

Evidenzia che il contenuto delle osservazioni svolte dalle OOSS, in particolare da Giovagnoli, rispecchia pienamente la posizione della Commissione Pari Opportunità.

FABRIZIO MORELLI - DIRIGENTE REGIONE TOSCANA

Risponde ad alcune questioni emerse, indicando:

- a) che il piano regolatore portuale è un piano attuativo e che deve essere coerente con gli strumenti di pianificazione e quindi non solo con il piano strutturale di competenza comunale, ma anche con il piano territoriale di coordinamento di competenza provinciale e con il piano di indirizzo territoriale della Regione Toscana Deve essere poi coerente con lo strumento di atti di governo del territorio generale del comune e con il regolamento urbanistico e che ciò verrà meglio precisato nell'articolato normativo;
- b) che in questa fase sperimentale la filosofia dell'impianto della legge fa riferimento al "Masterplan dei porti" e che l'autorità portuale è stata pensata su quattro porti di interesse regionale ed interregionale , così come individuati in questo documento ad esclusione di Porto Azzurro;
- c) che con la legge si vuole costruire un disegno comune per le attività che vengono gestite dai comuni interessati in base al trasferimento delle competenze operato con la legge regionale 88/98, che saranno pertanto coinvolti sia sotto l'aspetto politico in rappresentanza del Comitato portuale sia sotto l'aspetto tecnico e cioè ad esempio in procedimenti partecipativi degli strumenti di pianificazione e degli atti governo del territorio .

ASSESSORE LUCA CECCOBAO

Nel rilevare una sostanziale condivisione dei componenti del Tavolo su quelle che sono le finalità del provvedimento, esprime anzitutto dei ringraziamenti agli intervenuti per i contributi forniti, che saranno molto utili alla discussione ed alla riflessione che nella costruzione dell'articolato della legge, si dovrà fare sia in sede politica che tecnica .

Anticipa che si terrà conto di alcuni suggerimenti quali il non prevedere comitati pletorici e considerare adeguatamente l'importanza del mondo del lavoro, della produzione nella parte dell'articolato della legge che riguarderà la governance e la partecipazione .

Rispetto alle questioni riguardanti l'urbanistica indica che nell'articolato non si andrà assolutamente a stravolgere l'architettura che è stata costruita con la legge regionale n.1/2005 e che l'ente locale conserverà la sua importanza come soggetto della pianificazione di carattere generale.

Il piano strutturale rimarrà quindi l'elemento costitutivo del processo di programmazione, il piano regolatore portuale ha la funzione di essere un elemento di dettaglio urbanistico importante, che sta all'interno però del contenitore rappresentato dal regolamento urbanistico comunale. Nel condividere appieno quegli interventi che hanno sottolineato l'esigenza di avere una totale efficienza della programmazione nei lavori ribadisce di dedicare molta attenzione all'impegno che si è assunto di non aumentare i costi della politica.

Fa presente che in questa fase congiunturale dove tutti gli enti pubblici a partire dagli enti locali e dalla Regione Toscana trovano nel "patto di stabilità" un freno molto forte riguardo all'efficienza della propria spesa ed anche ad una sorta di autonomia nella programmazione, le opere non si possono bloccare e ritiene pertanto che costituirebbe un "improprio costo della politica " non eseguire in tempo dei lavori già programmati.

Risulta quindi fondamentale a suo avviso anche il riuscire ad esplicitare una funzione di governo che significa prendere decisioni e rendere esecutive le decisioni che si sono prese.

11° punto ODG: Documento preliminare alla PDL "Disciplina del servizio fitosanitario regionale e abrogazione della legge regionale 6 aprile 2000, n. 57 (disciplina della produzione e della commercializzazione dei vegetali e dei prodotti vegetali)" .

RICCARDO RUSSU-DIRIGENTE REGIONE TOSCANA

Introduce l'argomento proponendo di riassumere in grande sintesi i contenuti del provvedimento ed indicando preliminarmente che questa normativa è diretta a riorganizzare il servizio fitosanitario regionale che dapprima era gestito da Arpat e che poi dal 1 marzo 2011 è rientrato in Regione Toscana.

La motivazione della riorganizzazione è rappresentata dal fatto che dal 2009 sull'Italia, ma anche sulle singole regioni, pende un regime di infrazione comunitario causa la non applicazione delle norme comunitarie in materia.

Di conseguenza si è posta l'esigenza di abrogare la precedente legge regionale n. 57/ 2000 ,peraltro non più in linea con il sopravvenuto DLgs n.214/2005, e di ricostruire con personale altamente qualificato un servizio forte ed utile per il sistema produttivo e l'economia toscana, in cui assume un rilievo assolutamente centrale l'attività del vivaismo in particolare nel commercio con paesi extra europei.

Ricorda che la normativa comunitaria è caratterizzata da regole molto rigide ,soprattutto quando la merce vegetale circola da un paese all'altro, perché deve essere accompagnata da idonee certificazioni.

Sottolinea come soprattutto negli ultimi anni la diffusione di fitopatie stia creando tanti problemi e danni economici enormi, basta considerare ad esempio che nelle foreste i danni da fitopatie rappresentano quasi il doppio dei danni provenienti da incendi boschivi.

Evidenzia poi che la riorganizzazione del servizio dovrà prevedere un numero sufficiente di ispettori, ma anche di tecnici ed un sistema organizzativo regionale che però operi in sinergia ed in collegamento con gli enti locali, che hanno un ruolo chiave nel potenziamento del servizio. Fa presente inoltre che è importante che tutto il sistema si rapporti con un modello organizzativo che preveda anche una conoscenza di chi sono i produttori e che a tal scopo si è previsto di far ricorso entro marzo 2012 al sistema informativo di Artea basato sulla dichiarazione unica aziendale (DUA).

Prima di aprire la discussione sottolinea poi che si è inteso creare non soltanto un servizio di vigilanza e controllo, ma anche un servizio che fornisca informazioni agli operatori, perché diventa di importanza fondamentale che gli operatori conoscano le norme che devono seguire, specie se nello specifico sono così complesse.

ROBERTO MADDE' - COLDIRETTI

Nell'esprimere condivisione sulla proposta di legge, evidenzia come la diffusione di fisiopatie sta arrivando all'interno della catena degli insetti e che si sta facendo molto critica per via anche dell'importazione di agenti patogeni ormai su scala planetaria.

Nel condividere l'analisi riguardante i danni da esse prodotti (maggiori degli incendi boschivi), avverte l'esigenza che venga creata una struttura adeguata, che consenta di affrontare e superare queste difficoltà.

Questa struttura dovrebbe a suo avviso operare in condizioni di migliore efficienza nel territorio anche per quanto riguarda le analisi di laboratorio e fa presente a questo proposito le difficoltà dei vivaisti pistoiesi, che spesso si trovano costretti per esigenze di mercato e di tempistica a rivolgersi a laboratori di analisi localizzati in Puglia.

Esprime infine la preoccupazione che il continuo assegnare funzioni extra agricole ad Artea, (come ad esempio la seconda linea della tramvia di Firenze) che rappresenta il fulcro di tutto il sistema informativo che fa da substrato all'attività del servizio fitosanitario, possa avere delle ricadute negative in ordine allo svolgimento della sua specifica funzione .

MARCO FAILONI - CIA

Indica che le questioni contenute nel documento preliminare, vengono condivise perché considerate necessarie ed urgente da affrontare ,anche alla luce delle determinazioni della ultima legge finanziaria della Regione Toscana (L.R. 65/2010).

Si riferisce in particolare alla proposta di abrogazione della L.R. 57/2000 e alla proposta di una riunificazione delle funzioni in materia di fitopatologia in capo al Servizio fitosanitario regionale.

Il vero problema, a suo avviso, è rappresentato da quello che non c'è e che dovrebbe invece essere presente in questo documento preliminare

Ricorda che l'idea fatta propria dalla legge n. 65/2010 era di unificare nel servizio fitosanitario sia le funzioni che afferiscono al controllo cioè le funzioni di vigilanza ex ARPAT, sia quelle di informazione, formazione e promozione dell'innovazione, ex ARSIA.

Constatando che la proposta di legge tratta soltanto di controlli e vigilanza e non tratta per nulla dell'altra parte , richiede pertanto che già dal documento preliminare si prefiguri un servizio che sia attento sia agli aspetti di vigilanza e controllo che agli aspetti di comunicazione, informativi e di consulenza.

Ricorda che proprio sui servizi di supporto al sistema delle imprese, la Cia ha per anni lavorato con Agroambiente info, sistema pubblico privato di monitoraggio delle fitopatie che dava luogo ai bollettini e che è stato uno strumento molto utile e concreto per le imprese agricole.

Nel consegnare un documento di osservazioni, già inviato alla Segreteria del Tavolo, propone inoltre di integrare il paragrafo 3. del documento, introducendo tra le esigenze economiche che la proposta intende soddisfare, quelle che riguardano:

- a) il supporto al sistema produttivo agricolo al fine di accompagnare le imprese attraverso il sistema dei servizi di sviluppo agricolo e rurale;
- b) l'aggiornamento delle tecniche colturali nel rispetto delle norme comunitarie, nazionali e regionali nonché dei principi dell'agricoltura sostenibile e di qualità.

Propone in conclusione di introdurre al paragrafo 4. il riferimento alla L.R. 34/01 ed al Programma di Sviluppo Rurale.

SIMONA FABIANI - CGIL

Rileva che la Cgil apprezza la revisione operata del servizio fitosanitario, allo scopo di costruire un servizio all'altezza della situazione, ma preliminarmente vorrebbe comprendere se questa riorganizzazione complessiva che si sta operando con il passaggio del servizio alla Regione, ha carattere definitivo ovvero transitorio, in quanto prelude ad un successivo

passaggio al nuovo organismo della "Green Economy." A suo giudizio in considerazione della complessità della materia, sarebbe opportuno che una volta messa in atto una riorganizzazione questa abbia degli effetti che poi restino definitivi.

Rileva poi che la carenza di personale costituisca il vero punto dolente ed è peraltro il motivo all'origine della infrazione comunitaria.

Se si guarda ai contenuti specifici in tema di personale dell'Accordo Stato-Regioni si potrà notare che complessivamente esso prevede una dotazione organica di 113 persone, di cui 75 ispettori fitosanitari e che vi è anche un riferimento all'esigenza di un superamento del patto di stabilità ,in relazione all'assunzione di nuovo personale. Qualche dubbio su come si sta procedendo, insieme all'idea che si voglia superare l'infrazione almeno sulla carta, viene spontaneo se si pensa che nel documento si parla di un primo passaggio con un'operazione a costo zero, di 40 persone inizialmente provenienti da Arpat ed Arsia e che parte di questo personale dovrebbe continuare a garantire con il proprio lavoro il mantenimento delle funzioni in precedenza svolte da Arsia. Il principio dell'operazione a costo zero non è a suo giudizio compatibile con quanto emerso nell'Accordo Stato-regioni e crede che se si pensa in seguito di procedere per assunzioni, bisognerebbe comunque iniziare a scriverlo fin da subito.

Qualche dubbio di reale fattibilità nasce poi anche dalla previsione di una collaborazione con gli enti locali, dove si sa che il personale è ridotto all'osso e che la formazione o la qualificazione all'interno di questi enti è alquanto problematica.

Nel ribadire in conclusione che se non c'è personale si superano le cose solo sulla carta ma il servizio non funzionerà come non funzionava prima, segnala che analoghi rilevi possono farsi per il sistema informativo che è stato trasferito ad Artea, perché anche Artea è stata sovraccaricata nel tempo di funzioni nuove, anche lì il personale è sempre lo stesso, con i medesimi rischi di non essere in grado di svolgere le funzioni.

RICCARDO RUSSU - DIRIGENTE REGIONE TOSCANA

Risponde alle questioni sollevate, evidenziando in sintesi che:

a) risponde al vero che la procedura di infrazione comunitaria si basa soprattutto sulla carenza di personale ,che determina il mancato rilevamento dei dati richiesti. Attualmente si sta organizzando un corso per ispettori fitosanitari ed alla fine di questo corso, saranno operativi circa 35 ispettori fitosanitari . Questa dotazione resta insufficiente rispetto alle previsioni dell'Accordo Stato-Regioni ma comunque l'Amministrazione Regionale sta studiando come operare e dopo la discussione con il sindacato del profilo professionale di ispettore fitosanitario, che non esisteva nel ruolo della Regione, non è escluso che saranno incentivati processi di mobilità di tecnici provenienti da altri enti;

b)la collaborazione con enti locali è veramente strategica per far funzionare con un mix di risorse umane presenti sul territorio l'attività di monitoraggio, che è indispensabile per poter operare, ma che costituisce al tempo stesso anche .la fase più dispendiosa di energie. Basti pensare ad esempio solo per le foreste si devono monitorare circa 1000 punti fissi per controllare cinque o sei fisiopatie che provengono dall'estero e che stanno distruggendo i nostri boschi, cambiando di conseguenza il paesaggio. Per questa attività di monitoraggio, negli incontri con le Amministrazioni provinciali, si è intanto richiesto di poter utilizzare gli operai forestali, una volta che siano stati addestrati e siano in grado di riconoscere le malattie che si diffondono nei boschi;

c) riguardo agli aspetti maggiormente informativi è chiaro che la legge è molto mirata alla riorganizzazione del servizio fitosanitario, ma in alcuni passaggi anche nel documento è

indicato che l'attività di monitoraggio sarà sostenuta con risorse finanziarie aggiuntive, provenienti dal Prs e da "Agroambiente info " che dovrebbe aiutare a comunicare ed a fare i bollettini info, dei quali si sente molto la mancanza, anche per evitare che per difetto di informazione gli operatori facciano dei trattamenti quando non c'è più la necessità.

ASSESSORE GIANNI SALVADORI

Interviene in conclusione solo per precisare l'intenzione nella "Green Economy" di non sommare ma di tenere separate le funzioni di controllo da quelle di consiglio ed indirizzo agli agricoltori.

III° punto ODG: Comunicazione sulla delibera di attuazione del Piano agricolo regionale 2011

ASSESSORE GIANNI SALVADORI

Precisa che i documenti di attuazione annuale dei piani settoriali, e tra questi il documento di attuazione per l'anno 2011 del Piano agricolo regionale (PAR 2008-2010) oggetto della comunicazione, non sono normalmente argomenti da tavolo generale di concertazione. Tuttavia ritiene che nel momento attuale, in cui la Regione deve confrontarsi con i tagli di bilancio, sia giusto informare che il documento di attuazione 2011 del PAR è stato elaborato in funzione della volontà di dare continuità alle scelte fatte nell'anno precedente. Inoltre, informa che la Regione sta attuando una revisione degli strumenti di pianificazione settoriale in essere, che porterà tra l'altro al superamento del PAR e all'adozione di un nuovo strumento, che riunirà le politiche agricole e forestali e che presumibilmente sarà denominato Piano regionale agricolo e forestale (PRAF). L'elaborazione di questo nuovo strumento dovrà declinare le nuove priorità emergenti (es. il sostegno alla zootecnia, penalizzata dai tagli statali) e indicare di conseguenza una nuova allocazione delle risorse.

Precisa infine che le misure relative alla parte forestale sono fuori dal PAR, ma che le politiche in materia di sostegno ai settori che si occupano di manutenzione e tutela del patrimonio forestale saranno comunque finanziate anche per il 2011.

IV° punto ODG: Comunicazione sul Regolamento di disciplina del processo di formazione, monitoraggio e valutazione degli strumenti di programmazione di competenza della Regione.

PAOLO BALDI - DIRIGENTE REGIONE TOSCANA

In relazione al provvedimento in questione, comunica che le novità più significative del nuovo regolamento (previsto dalla L.R. 49/1999 in materia di programmazione, ma correlato anche alla L.R. 10/2010 in materia di VIA/VAS) attualmente in via di definizione e la cui adozione è funzionale anche all'avvio della elaborazione dei nuovi strumenti di programmazione, riguardano:

a) il rapporto tra valutazione ex-ante (che nel testo precedente era denominata valutazione integrata) e valutazione ambientale strategica (VAS), ridefinito in modo da evitare

elementi di duplicazioni tra i due momenti di valutazione, così da garantire una maggiore agilità dei tempi di espletamento delle procedure in questione;

- b) una serie di semplificazioni procedurali per quel che attiene ai momenti di valutazione nell'iter interno dell'atto;
- c) la previsione, al posto della redazione di una proposta iniziale per quel che riguarda i piani e programmi settoriali, di una informativa preliminare al Consiglio regionale;
- d) l'avvio contemporaneo di più procedimenti nei casi in cui il piano/programma in questione sia soggetto anche alla disciplina della L.R. 1/2005, al fine di ridurre i tempi complessivi di elaborazione del piano/programma in questione.

Passa poi a descrivere le fasi più importanti dell'iter di approvazione dei piani/programmi dopo la revisione operata dal regolamento, che sono adesso individuate: nella deliberazione della informativa preliminare da parte della Giunta regionale e la conseguente trasmissione al Consiglio regionale per la formulazione di eventuali indirizzi; nella predisposizione della proposta del piano/programma, tenuto conto degli esiti delle valutazioni; nell'attivazione delle fasi di partecipazione e concertazione; nell'adozione dell'atto, eventualmente modificato in base alle osservazioni emerse nella precedente fase, da parte della Giunta regionale e la trasmissione al Consiglio regionale per la definitiva approvazione.

Si sofferma infine sui tempi di approvazione del regolamento in oggetto, che diverrà esecutivo presumibilmente a metà giugno 2011, con l'approvazione da parte della Giunta regionale, subito dopo il ricevimento del parere obbligatorio delle competenti commissioni consiliari. Questo permetterà, vista anche la presunta approvazione nello stesso periodo del Programma regionale di sviluppo 2011-2015 (PRS) da parte del Consiglio regionale, di applicare immediatamente la nuova disciplina del regolamento alla programmazione settoriale di legislatura.

#### GABRIELE BACCETTI - CONFINDUSTRIA

Interviene per chiedere alcuni chiarimenti, in particolare sul coordinamento tra il regolamento oggetto della comunicazione e le previsioni della L.R. 10/2010 in materia di VIA e VAS. Il Consiglio regionale sta infatti discutendo alcune proposte di modifica di quest'ultima legge, e l'approvazione di queste modifiche sarà successiva a quella del regolamento.

Domanda inoltre se, dal momento che la valutazione degli impatti ambientali dei piani sarà, a seguito dell'approvazione del regolamento, esclusivamente delegata alla VAS, ci sarà un momento nella fase di valutazione ex-ante dedicato al confronto e alla sintesi tra impatti attesi sotto il profilo economico e sotto quello ambientale, oppure se i due tipi di valutazione non viaggeranno piuttosto su binari del tutto paralleli.

#### ALDO MORELLI - UNCEM

Esprime alcune perplessità legate alla difficoltà di esprimere un giudizio sulle nuove procedure previste dal regolamento, vista la ristrettezza dei tempi che è stata concessa per esaminare l'atto.

#### PAOLO BALDI - DIRIGENTE REGIONE TOSCANA

Risponde alle sollecitazioni emerse, evidenziando come il regolamento sarà approvato avendo come riferimento l'attuale impianto della L.R. 10/2010. Tuttavia, le modifiche che si ritiene di dover apportare ad entrambi gli atti sono state formulate in modo da tenere in considerazione

le esigenze di coordinamento tra i due testi, in particolare per gli aspetti della complementarità tra valutazione ex-ante e VAS.

Ribadisce infine come il regolamento disciplini un procedimento le cui fasi sono per lo più interne all'organizzazione regionale. Si è ritenuto tuttavia di portarlo alla conoscenza del Tavolo, anche se in forma di comunicazione, in quanto le novità intervenute influiscono anche sulle fasi che riguardano le procedure partecipative, compresa la presentazione delle proposte di piani/programmi nell'ambito del Tavolo stesso.

**FABIO SCIOLA - FUNZIONARIO REGIONE TOSCANA**

Conferma che le modifiche alla L.R. 10/2010 di cui si è detto dovrebbero essere approvate dalla Giunta regionale entro il mese di maggio 2011 e successivamente trasmesse al Consiglio regionale e puntualizza che tali modifiche si sono rese necessarie anche in virtù del mutamento del quadro normativo nazionale. Sostiene anche che, in caso di slittamento dell'approvazione delle modifiche alla L.R. 10/2010, interverrebbe a supplire la disciplina nazionale, che in ogni caso pone come principio di riferimento quello dello sviluppo sostenibile.

Alle ore 12,15 la riunione si conclude.