

REGIONE
TOSCANA



PIT

(Piano di indirizzo territoriale della Toscana)

Rapporto di Valutazione

Versione 10/01/2007

Piano d'Indirizzo Territoriale della Toscana – Rapporto di valutazione

Indice

| | |
|--|--------------|
| Premessa | pag.3 |
| 1. Analisi di fattibilità | |
| 1.1. Sequenza logica e funzionale | pag.3 |
| 1.2. Le risorse necessarie | pag.4 |
| 2. Valutazione di coerenza | |
| 2.1. Criteri generali della valutazione di coerenza del PIT 2005 – 2010 | pag.6 |
| 2.2. Coerenza tra quadro analitico e obiettivi generali del Piano | pag.6 |
| 2.2.1 Scenari Internazionali e Nazionali | pag.6 |
| Introduzione | |
| 2.2.1.1. Lo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (SSSE) | |
| 2.2.1.2 Il contesto di riferimento per il sistema della mobilità e della logistica (QSN) | |
| 2.2.1.3. La disciplina del paesaggio | |
| 2.2.1.4. Il Regolamento CE 1698/05 ed il Piano Strategico Nazionale | |
| 2.2.1.5. Il Piano d'Azione del Summit mondiale sullo Sviluppo Sostenibile | |
| 2.2.1.6. Il Sesto Programma Comunitario di Azione in materia di Ambiente | |
| 2.2.1.7. La strategia tematica UE sull'ambiente urbano | |
| 2.2.1.8. La strategia tematica UE per la protezione del suolo | |
| 2.2.1.9. La Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile | |
| 2.2.2. Gli Scenari regionali | pag.14 |
| 2.2.2.1. I quadri analitici di riferimento | |
| 2.2.2.2. La struttura del PIT ed i suoi elementi fondamentali | |
| 2.3. Valutazione della coerenza esterna | pag.16 |
| 2.4. Valutazione della coerenza interna | pag.26 |
| 2.4.1. Master Plan La rete dei Porti Toscani | |
| 2.4.2. Master Plan Il Sistema Aeroportuale Toscano | |
| 2.4.3. La Toscana nel Quadro Strategico Nazionale 2007 – 2013 | |
| 3. Individuazione delle modalità di confronto e informazione | |
| 3.1. Riferimenti e principi generali | pag.37 |
| 3.2. Forme, strumenti e contenuti del processo di confronto e partecipazione | pag.37 |
| 3.3. Report finale | pag.40 |
| 4. Descrizione delle misure di monitoraggio | |
| 4.1 Linee generali per il monitoraggio e la valutazione del PIT | pag.42 |
| 4.2 Flussi informativi e indicatori: un progetto di riorganizzazione dei sistemi informativi territoriali e ambientali | pag.44 |

Allegato: schema delle relazioni e sinergie del PIT con altri Piani e Programmi

Premessa

Il nuovo modello di formazione dei piani e programmi regionali è conseguente alla revisione della normativa regionale in materia di programmazione, secondo il disposto della Legge Regionale 49/1999, così come modificata dalla Legge Regionale 61/04, e di governo del territorio, secondo il disposto della Legge Regionale 5/95, così come modificata dalla Legge Regionale 1/05. Ulteriore novità, nell'ambito del processo di formazione di Piani e Programmi, è rappresentata dalla Direttiva Europea 42/01, che prescrive la Valutazione Ambientale Strategica fin dalle prime fasi di elaborazione del piano stesso.

Ci troviamo, in sostanza, di fronte ad un processo di formazione degli atti di programmazione profondamente mutato, che si pone l'obiettivo, da un lato, di semplificare e razionalizzare il processo stesso, con una proposta di innovazione metodologica; dall'altro, di spingere verso la massima integrazione del procedimento di valutazione integrata degli effetti attesi delle componenti economiche, ambientali, territoriali, sociali e della salute umana del piano/programma. Il procedimento, inoltre, prende in considerazione anche le possibili alternative e i criteri di selezione delle scelte, in un ambito pubblico, di elaborazione e confronto delle decisioni, con una logica di crescente cooperazione e integrazione delle diverse competenze e di interazione tra i diversi soggetti, pubblici e privati, portatori di interessi. Occorre, infatti, sottolineare, come la nuova metodologia assegni un'importanza particolare alla partecipazione nell'elaborazione ed attuazione delle politiche regionali, partecipazione esercitata sia attraverso il confronto nei tavoli di concertazione, sia attraverso la comunicazione e l'informazione sulla predisposizione del Piano e delle sue fasi alla generalità dei soggetti interessati.

1. Analisi di fattibilità

1.1. Sequenza logica e funzionale

Il processo di formazione dei piani e dei programmi è stato innovato sotto alcuni aspetti specifici, che coinvolgono la gradualità della formazione del piano, adesso suddivisa in fasi specifiche che hanno lo scopo di identificare un percorso logico, con un crescente grado di integrazione delle informazioni disponibili e della completezza dell'atto.

In questo processo, in prima approssimazione, possiamo identificare tre fasi principali:

- a) una fase preliminare di orientamento, impostazione ed avvio del Piano, in cui vengono analizzate le motivazioni della scelta di procedere alla formazione dello specifico piano, i riferimenti normativi e si procede ad un confronto con le esperienze analoghe già elaborate da altre amministrazioni ed altri livelli istituzionali; in questa fase si procede, inoltre, alla definizione degli indirizzi generali e degli obiettivi, nonché vengono definiti gli altri soggetti istituzionali da coinvolgere;
- b) una fase di formazione, redazione ed adozione del Piano, in cui viene analizzato il quadro conoscitivo, non solo ambientale ma anche sociale, economico, territoriale e relativamente alla salute dell'uomo; in questa fase si concretizza l'analisi di coerenza esterna, sia verticale sia orizzontale e vengono già individuate le modalità di confronto e di informazione esterna. La fase produce due elaborati distinti: il **rapporto di valutazione**, in cui si dà conto degli aspetti relativi alla sequenza logica, i tempi di attuazione e le risorse necessarie e la prima bozza del piano vero e proprio (cd proposta intermedia); le fasi e gli elaborati citati vengono sottoposte all'esame del NURV e del CTP;

Successivamente la prima bozza del Piano viene avviata alla concertazione attraverso gli strumenti previsti dalle leggi e dai regolamenti regionali: il tavolo di concertazione istituzionale ed il tavolo di concertazione generale, che devono essere convocati con specifiche procedure.

- c) una fase dedicata al processo di attuazione del Piano; in questa fase si procede inoltre alla messa a punto degli strumenti da utilizzare per la procedura di valutazione e monitoraggio del piano e, nella parte finale della fase, viene elaborato il documento di valutazione e monitoraggio.

Lo schema che segue evidenzia, in sintesi, i rapporti tra fasi del processo di costruzione, tempi e prodotti.

| Denominazione della fase | sottofase | Tempi | prodotti | Organi competenti |
|--|--|--|--|--|
| 1. Fase preliminare di orientamento, impostazione ed avvio del Piano | <ul style="list-style-type: none"> Presentazione degli studi preparatori per l'adeguamento del PIT; Avvio del procedimento di adeguamento del PIT; Predisposizione documento preliminare; Esame Documento preliminare da parte CTP, adozione Giunta Regionale e trasmissione al Consiglio Regionale e risoluzione consiliare | <ul style="list-style-type: none"> Febbraio 2005 Luglio 2005 Maggio 2006 Giugno 2006 | Documento preliminare | Comitato tecnico di Programmazione |
| 2. Fase di Formazione, redazione ed adozione del Piano | <ul style="list-style-type: none"> Avvio percorso elaborazione prima bozza ed individuazione processo di valutazione integrata; Predisposizione prima bozza, esame intermedio NURV ed approvazione CTP. Avvio fase di confronto istituzionale e generale ed informazione esterna. Avvio elaborazione seconda bozza, del rapporto di valutazione integrata e del rapporto di valutazione; Presentazione seconda bozza, esame NURV, approvazione CTP ed avvio processo finale di confronto istituzionale, generale ed informazione esterna; Presentazione proposta finale, trasmissione CTP, Giunta Regionale e per approvazione al Consiglio Regionale. | <ul style="list-style-type: none"> Giugno 2006; Settembre 2006; Settembre 2006; Ottobre 2006; Novembre 2006; Fine Novembre/Dicembre 2006 | Rapporto di valutazione (avvio redazione); Prima bozza di Piano | Nucleo Unificato Regionale di Valutazione Comitato tecnico di Programmazione Decisione di Giunta |
| | | | <ul style="list-style-type: none"> Rapporto di valutazione (termine redazione) Rapporto di valutazione integrata | Nucleo Unificato Regionale di Valutazione Comitato tecnico di Programmazione Decisione di Giunta |
| | | | Seconda bozza di Piano | Giunta Regionale Consiglio regionale |
| 3. Fase di attuazione del Piano | Valutazione e monitoraggio | | Documento di valutazione e monitoraggio | |

1.2. Le risorse necessarie

Una prima analisi delle risorse necessarie al Piano d'Indirizzo Territoriale individua due categorie: le risorse umane e finanziarie utilizzate per l'elaborazione e la costruzione del Piano stesso, nonché quelle necessarie per la messa in opera della costruzione partecipata e della comunicazione ed informazioni ai vari portatori d'interesse.

L'elaborazione del Piano ha visto la costituzione di un gruppo di lavoro composito, caratterizzato dalla presenza di risorse interne all'amministrazione regionale, dall'attivazione collaborazioni esterne con l'Università degli Studi di Firenze, l'Università degli Studi di Pisa e dal

contributo dei ricercatori facenti capo ad IRPET (Istituto Regionale di Programmazione Economica della Toscana).

Il gruppo di lavoro così strutturato ha svolto la propria attività di elaborazione attraverso una suddivisione dei compiti, che è stata sottoposta ad una verifica periodica attraverso incontri di staff.

Le risorse umane e finanziarie impegnate per la realizzazione del Piano sono riportate, in forma schematica, nella tabella seguente:

| unità | posizione | Ruolo | Risorsa finanziaria |
|--------|--|---|--|
| 15 | Regione Toscana | Coordinamento e linee operative generali, raccordo con Giunta Regionale ed organismi tecnici, integrazione e coordinamento con gli altri settori regionali, elaborazione ed editing dei materiali, valutazione della coerenza con altri piani e programmi, ricerca su scenari di riferimento, elaborazione dei quadri conoscitivi. | Personale interno |
| 5 | Competenze esterne (Università degli Studi di Firenze, Università degli Studi di Pisa) | Contributo alla redazione del documento di Piano, definizione di studi specifici su alcuni aspetti settoriali: atlante dei paesaggi, ricognizione delle politiche settoriali, degli indirizzi strategici, dei contenuti dei piani strutturali, costruzione del quadro conoscitivo della portualità turistica, infrastruttura e paesaggio, definizione del masterplan dei porti e degli aeroporti. | PIT 124.500 Euro |
| | | | Masterplan Porti 117.870 Euro " Aeroporti 54.000 Euro |
| | | | Totale 296.370 Euro |
| 5 | Collaboratori IRPET | Contributi alla redazione del quadro conoscitivo | 200.000 Euro |
| | Attività istituzionale IRPET | attività di valutazione e monitoraggio dell'attuazione del Piano | 150.000 Euro |
| Totale | | | 646.370 Euro |

| | |
|-------------------------------------|---|
| Fase di attuazione del Piano | Risorse definite nell'ambito del PRS, in specifico dei PIR. |
|-------------------------------------|---|

Il gruppo di lavoro, inoltre, ha portato avanti un'attività di coordinamento ed integrazione con i settori, che sono stati coinvolti in un'attività di verifica degli elementi fondamentali del PIT (metaobiettivi e sistemi funzionali) con gli altri piani e programmi di settore ed intersettoriali, allo scopo di evidenziare possibili sinergie e conflitti.

Il contributo di IRPET ha riguardato essenzialmente l'elaborazione dei quadri conoscitivi e degli scenari previsionali, oltre alla redazione del rapporto di valutazione integrata.

Le risorse necessarie per l'attuazione del Piano fanno riferimento alla procedura di partecipazione individuata dall'Amministrazione Regionale nell'ambito dell'elaborazione del Piano che comprendono da un lato la convocazione di tavoli partecipativi e dall'altro la predisposizione di strumenti di comunicazione ed informazione. Relativamente alle risorse per il perseguimento degli obiettivi, è importante sottolineare che il Piano d'Indirizzo Territoriale non ha risorse finanziarie proprie ma, alla luce dei rapporti con il Programma Regionale di Sviluppo, si avvale delle risorse che, nell'ambito di questo, sono afferenti ai singoli Progetti Integrati Regionali (PIR)

2. Valutazione di coerenza

2.1. Criteri generali della valutazione di coerenza del PIT 2005-2010

La valutazione della coerenza rappresenta il momento di avvio del procedimento di valutazione integrata previsto dal nuovo articolo 16 della Legge Regionale 49/1999, in cui si stabilisce che i piani ed i programmi regionali, di cui all'articolo 10, sono soggetti, già nella fase di elaborazione, ad una valutazione integrata sotto il profilo ambientale, territoriale, sociale, economico e degli effetti della salute umana. Siamo di fronte, dunque ad un processo valutativo che tende ad individuare la sostenibilità degli effetti di un atto di programmazione. La Regione ha, da tempo, fatto propri i principi dello sviluppo sostenibile nell'ambito della propria attività di elaborazione delle politiche e degli strumenti di programmazione. Il **Programma di Governo 2005-2010** conferma questa impostazione e la rilancia come azione strategica, con la quale governare lo sviluppo della Toscana di fronte alle nuove sfide imposte dalla globalizzazione dei mercati e dal possibile, e probabile, aumento delle pressioni ambientali negli anni futuri. Il processo di valutazione di coerenza, quindi, individua quale elemento di base i principi della sostenibilità dello sviluppo e della tutela e della valorizzazione delle risorse essenziali del territorio, così come definite nell'ambito della Legge Regionale 1/2005.

La figura 1, collocata come allegato al presente rapporto di valutazione, ha lo scopo di visualizzare graficamente lo scenario di riferimento ed i rapporti che sussistono tra i vari piani e programmi regionali, per permettere una lettura più agevole del procedimento di valutazione di coerenza. Tale operazione, infatti, si configura come particolarmente complessa per un atto come il nuovo Piano d'Indirizzo Territoriale, a causa della multifattorialità degli effetti e dei rapporti che lo caratterizzano. Osservando la figura si nota come il livello gerarchico del PRS e del PIT sia sostanzialmente equiparato: il governo del sistema Toscana, il cui rilancio passa attraverso lo strumento del PRS e le sue strategie, è anche governo del territorio e, reciprocamente, questo non può non avere effetti sul sistema regionale, dal punto di vista produttivo, ambientale e sociale. Si realizza, quindi, una serie di effetti a retroazione dei due atti, che evidenziano la necessità di una lettura integrata e parallela molto stretta. Appare chiaro allora come il processo di valutazione di coerenza tra i due atti sia particolarmente importante, al punto da potersi configurare come "comprensivo" di una coerenza più generale nel processo di programmazione regionale.

La valutazione di coerenza interna si è invece concentrata sugli atti di programmazione settoriale dell'amministrazione regionale che costituiscono parte integrante del PIT e che hanno effetti territoriali rilevanti (i masterplan in quanto costituenti atti di programmazione per il sistema portuale ed aeroportuale, e il documento "La Toscana nel Quadro Strategico Nazionale 2007-2013")

2.2. Coerenza tra quadro analitico e obiettivi generali del Piano

2.2.1. Scenari Internazionali e Nazionali

Introduzione

I riferimenti internazionali ai quali si ispira il Piano d'Indirizzo Territoriale sono riconducibili, nell'ambito dello scenario internazionale ed europeo, ad un complesso di atti che indicano i principi dello sviluppo sostenibile come guida per l'attività di programmazione e per l'azione ambientale intesa in senso ampio, cioè di considerazione e valutazione della componente ambientale, sociale ed economica.

Tali riferimenti normativi ed indirizzi costituiscono quindi la base nell'ambito della quale, andare a rilevare gli indirizzi strategici: lo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo, il Quadro Strategico Nazionale per il contesto della mobilità e della logistica, Il Regolamento CE 1698/05 ed il Piano Strategico Nazionale, la disciplina del paesaggio, le strategie tematiche UE su ambiente urbano e protezione del suolo, (COM(2005) 718 def e COM(2002) 179 def), la Dichiarazione di Johannesburg sullo sviluppo sostenibile, il VI° programma comunitario in materia d'ambiente, la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile costituiscono la base nell'ambito della quale si ritrovano i principi essenziale della gestione e pianificazione territoriale secondo il nuovo PIT.

Il collegamento tra i riferimenti citati ed il nuovo Piano d'Indirizzo Territoriale risalta nell'ambito della Legge Regionale 1/2005, che fin dai primi articoli individua lo sviluppo sostenibile come una delle direttrici entro le quali inserire l'azione di pianificazione. E' opportuno rilevare che i riferimenti citati sono in parte a carattere specificatamente territoriale, mentre gli altri fanno riferimento, in modo più generale, allo sviluppo sostenibile ed alle strategie di attuazione dei relativi principi. In questo senso l'impianto documentale sul quale si basa il Piano Regionale di Azione Ambientale, in attuazione della strategia ambientale per lo sviluppo sostenibile del PRS, costituisce un riferimento che entra direttamente a far parte della cornice che fa da sfondo al PIT, quale strumento per la programmazione e la pianificazione territoriale improntate ai principi della sostenibilità.

La breve analisi che segue ha lo scopo di evidenziare, all'interno dei singoli atti, gli aspetti più direttamente legati alla gestione ed alla pianificazione territoriale, che vanno quindi a costituire la filosofia che guida l'azione del nuovo Piano d'Indirizzo Territoriale. In questo senso, quindi, la valutazione della coerenza del PIT con tali documenti, esula da un impianto rigidamente schematico che tende a mettere in evidenza coerenza tra obiettivi dei diversi atti e documenti, per privilegiare l'impianto complessivo di questi, che costituisce lo sfondo entro il quale si è sviluppata e consolidata la strategia e la disciplina d'intervento del Piano d'Indirizzo Territoriale 2005-2010. Nelle pagine che seguono sono riportati, in maniera sintetica, i documenti internazionali ed europei che costituiscono questa cornice, evidenziandone gli aspetti che hanno particolare rilevanza sul territorio e che, per le considerazioni appena fatte, appaiono in coerenza con le gli interventi di pianificazione previsti dal PIT.

2.2.1.1. Lo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (SSSE)

Lo schema di sviluppo dello spazio europeo è il documento UE che definisce la strategia di sviluppo territoriale dello spazio europeo, ispirato ai principi di equilibrio socio-economico e di sostenibilità ambientale. Si tratta di un atto di natura intergovernativa, a carattere indicativo e non vincolante, che definisce un quadro di orientamento politico finalizzato a migliorare la cooperazione tra le politiche comunitarie settoriali che hanno ricadute significative a livello del territorio. L'applicazione dei principi contenuti nel documento avviene, secondo il principio di sussidiarietà, attraverso l'azione degli stati membri e delle regioni europee, che vanno sempre più accrescendo il loro livello di partecipazione ai processi decisionali ed all'attuazione delle strategie europee

Gli obiettivi fondamentali da perseguire sono:

- istituire un sistema urbano equilibrato e policentrico ricercando nuove forme d'integrazione tra città e campagna;
- promuovere modelli di trasporto e di comunicazione integrati, capaci di favorire pari livelli di accessibilità alle infrastrutture e alle conoscenze;
- assicurare una gestione prudente del patrimonio naturale e culturale, garantendo al contempo il loro sviluppo.

Il documento le assume e le pone in stretta relazione con le tre finalità politiche da perseguire congiuntamente: la coesione sociale ed economica, la salvaguardia delle risorse naturali e culturali, la competitività equilibrata del territorio. La formulazione di tali meta obiettivi muove dal riconoscimento che lo spazio europeo segue traiettorie di sviluppo territoriale

diversificate, e lo più riconducibili a tre fattori: gli squilibri economici tra il cuore dell'Europa e gli stati più periferici, l'incremento dei traffici merci e passeggeri indotto dall'innalzamento dei livelli di integrazione economica, la conseguente crescita dei mercati interni. Questa, in particolare, tende a saturare le infrastrutture regionali dei trasporti, con un conseguente indebolimento delle prestazioni delle strutture urbane, innalzamento dei livelli di inquinamento atmosferico attraverso le immissioni di CO₂, per effetto del fenomeno sopra descritto, che hanno ricadute pesanti sugli equilibri ecosistemici globali. Inoltre, i processi di modernizzazione dell'economia possono minacciare anche i valori storico-culturali e naturalistici, che i diversi paesaggi europei esprimono, lanciando così una sfida che vede contrapposti i termini dello sviluppo economico del territorio e la conservazione del patrimonio culturale dell'intera Europa.

Sulla base di questo scenario di riferimento ed in coerenza con lineamenti politici emersi dai trattati europei, l'Unione ha impostato le proprie politiche e definito i relativi strumenti di intervento che, seppur non contengano obiettivi riferiti esplicitamente alla dimensione territoriale, hanno senza dubbio incidenza sul territorio comunitario, in quanto spazio geografico di intervento.

2.2.1.2. Il contesto di riferimento per il sistema della mobilità e della logistica (QSN)

La proposta di Quadro Strategico Nazionale, quale documento guida per l'orientamento dei fondi strutturali rispetto a priorità tematiche concertate tra stato e regioni, indirizza le scelte di queste ultime verso una politica di forte concentrazione delle risorse su alcune azioni strategiche da attuare a medio termine. In coerenza con quanto disposto dalla proposta di regolamento comunitario per il nuovo ciclo di programmazione dei fondi strutturali 2007-2013, il QSN, nell'ambito della priorità "Reti e collegamenti per la mobilità" invita la politica regionale a concentrarsi sul rilancio della logistica per un ricollocamento strategico dei porti e degli aeroporti, sull'attuazione di efficaci connessioni soprattutto ferroviarie tra aree produttive-sistemi urbani e reti infrastrutturali principali, sul potenziamento delle reti secondarie di adduzione ai poli logistici e di connessione con le reti nazionali ed europee, sulla contestualizzazione delle nuove infrastrutture nel territorio per garantire la sostenibilità ambientale e paesaggistica delle trasformazioni, sulla promozione di buone pratiche per la manutenzione dell'efficienza dei servizi offerti. Portare a sintesi, in una dimensione regionale, i processi e gli orientamenti espressi dalla politica europea, così come interpretati da quella nazionale, presuppone una forte azione politica capace di guidare consapevolmente le trasformazioni territoriali allineandole, in chiave strategica, ai processi di mutamento per assicurare efficaci risposte di fronte alle sfide globali. Per la Toscana si tratterà di mettere in relazione i territori della regione, espressione di saperi locali, di tradizioni culturali e produttive giacimento di risorse naturali ed ambientali, con le reti di mobilità terrestre e marittime di rango nazionale ed europeo attraverso un sistema di trasporto merci e passeggeri capace di integrarsi in maniera sinergica e di facilitare la proiezione della dimensione produttiva, turistica, culturale locale in contesto più ampio per assicurare alla regione un buon livello di competitività e di attrattività per i mercati, i saperi e per il capitale umano.

2.2.1.3. La disciplina del paesaggio

L'emanazione del codice dei beni culturali e del paesaggio segna un passaggio importante nella legislazione paesaggistica nazionale; il Codice assume alcuni importanti principi contenuti nella Convenzione Europea del paesaggio, a cominciare dalla definizione stessa di paesaggio inteso come espressione delle relazioni evolutive tra natura e storia, i cui valori devono essere salvaguardati poiché ne rappresentano la manifestazione identitaria percepibile. Il Codice richiama, per la prima volta, i principi di collaborazione tra gli Enti nella definizione degli indirizzi di tutela e valorizzazione, che prima sembrava esclusivamente limitato alla sola individuazione delle categorie di beni. Viene introdotto, inoltre, un altro principio derivato dalla Convenzione (ed in tutti gli altri documenti d'indirizzo dell'Unione Europea), che sottolinea l'importanza che tutti gli enti

contribuiscano alla creazione di una cultura diffusa dei valori paesaggistici attraverso azioni di formazione e di educazione.

Il Codice mantiene, peraltro, una separazione tra conoscenza e attività normativa tra il territorio pregiato e quello antropizzato e manca il riconoscimento della Convenzione, laddove questa integra il paesaggio nelle politiche di pianificazione territoriale: *“ogni parte si impegna a.....integrare il paesaggio nelle politiche di pianificazione del territorio, urbanistiche ed in quelle a carattere culturale, ambientale, agricolo, sociale ed economico, nonché nelle altre politiche che possono avere un’incidenza diretta o indiretta sul paesaggio”*. Quindi, da un lato, la Convenzione europea pone la materia del paesaggio nell’ambito del governo del territorio, dall’altro il Codice la mantiene come fatto speciale, secondo una tradizione consolidata in Italia, tra i beni culturali.

In base alla riforma del titolo V della Costituzione, che ripartisce le competenze della tutela e della valorizzazione, la prima di livello statale e rivolta ai beni paesaggistici, la seconda che attiene alla gestione dei paesaggi e che si attua attraverso il governo del territorio, il piano paesaggistico regionale, in attuazione del Codice, deve affrontare dunque due diverse situazioni, una, di competenza regionale, che attiene alla tutela dei beni sottoposti a particolare regime, riconducibili ad una porzione necessariamente limitata del territorio regionale, ed all’individuazione dei contenuti del vincolo; l’altra, che attiene al governo delle trasformazioni dei paesaggi, così come li definisce la Convenzione europea, affidata dalla legge regionale 1 del 3 gennaio 2005, alla competenza congiunta di Regione, Province e Comuni.

2.2.1.4. Il Regolamento CE 1698/05 ed il Piano Strategico Nazionale

Il 20 febbraio 2006 il Consiglio agricoltura ha adottato una serie di orientamenti strategici comunitari] per lo sviluppo rurale - cinque mesi dopo l’adozione del regolamento CE 1698/05 del Consiglio sul sostegno allo sviluppo rurale da parte del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) Tali orientamenti definiscono un approccio strategico e una gamma di opzioni delle quali gli Stati membri possono avvalersi nell’elaborazione dei loro piani strategici nazionali e nei programmi nazionali di sviluppo rurale. Con la riforma della politica agricola comune è aumentata notevolmente l’importanza del ruolo dello sviluppo rurale nell’aiutare le zone rurali a far fronte alle sfide economiche e socio-ambientali del XXI secolo. Le zone rurali occupano il 90% del territorio dell’UE allargata e il nuovo regolamento amplia le possibilità di ricorso ai finanziamenti dello sviluppo rurale per promuovere la crescita e creare posti di lavoro nelle aree rurali – in linea con la Strategia di Lisbona – e per migliorare la sostenibilità – in linea con gli obiettivi di sostenibilità fissati a Göteborg.

La futura politica di sviluppo rurale 2007-2013 si incentrerà su tre settori di attività, in linea con i tre assi tematici tracciati dal nuovo regolamento sullo sviluppo rurale: miglioramento della competitività dell’attività agricola e silvicola; ambiente e paesaggio rurale; miglioramento della qualità della vita e diversificazione dell’economia rurale. Un quarto asse denominato "Leader" basato sull’esperienza delle iniziative comunitarie Leader apre nuove possibilità di approcci locali allo sviluppo rurale che si muovono dal basso verso l’alto.

Il nuovo periodo di programmazione rappresenta un’opportunità unica per rifocalizzare sulla crescita, sull’occupazione e sulla sostenibilità il sostegno erogato dal nuovo Fondo per lo sviluppo rurale. Ad avvenuta definizione del quadro giuridico europeo, gli Stati membri possono ora elaborare i rispettivi piani strategici nazionali e programmi di sviluppo rurale prima di presentarli alla Commissione europea. Per ciascun gruppo di priorità, gli orientamenti strategici comunitari propongono le azioni chiave da realizzare. Gli Stati membri elaboreranno le rispettive strategie nazionali di sviluppo rurale in base a sei orientamenti strategici comunitari finalizzati a:

- individuare i settori in cui l’erogazione del sostegno comunitario allo sviluppo rurale crea il massimo valore aggiunto a livello comunitario;
- correlarsi alle principali priorità dell’Unione (Lisbona, Göteborg);
- garantire la coerenza con le altre politiche dell’Unione, in particolare con le politiche di coesione e dell’ambiente;

- accompagnare l'attuazione della nuova politica agricola comune orientata al mercato e la necessaria ristrutturazione sia nei nuovi che nei vecchi Stati membri.

I sei orientamenti strategici sono:

1. Migliorare la competitività dei settori agricolo e forestale
2. Migliorare l'ambiente e il paesaggio rurale
3. Migliorare la qualità della vita nelle zone rurali e promuovere la diversificazione
4. Costruire la capacità locale di occupazione e diversificazione
5. Tradurre le priorità in programmi
6. Garantire la complementarità tra gli strumenti comunitari.

La valorizzazione e la conservazione dell'ambiente e del paesaggio sono da sempre un obiettivo fondamentale per la Regione Toscana e, dato che le attività primarie interessano la gran parte del territorio regionale, si ritiene strategico incentivare alla conservazione e al miglioramento ambientale le imprese operanti in tale settore. E' importante nel contempo sostenere l'azione svolta in tale direzione dalle pubbliche amministrazioni, che dovrebbero operare in sinergia con gli operatori privati per il raggiungimento dell'obiettivo comune della valorizzazione e la conservazione dell'ambiente e del paesaggio.

La strategia comunitaria per lo sviluppo rurale si colloca, come già accennato, all'interno dei principi guida enunciati nei Consigli di Goteborg e Lisbona, dato che al suo interno si trovano azioni sia per la promozione di uno sviluppo sostenibile sia per la promozione dell'innovazione e della competitività territoriale.

Anche per la Regione Toscana, lo sviluppo economico e la competitività territoriale devono comunque essere promossi salvaguardando un uso sostenibile delle risorse naturali, proteggendo ed incrementando la biodiversità e conservando gli ecosistemi, promuovendo, allo stesso tempo, lo sviluppo economico. In base al regolamento CE 1698/05, il Consiglio Regionale della Toscana ha approvato la proposta di programma di sviluppo rurale per il periodo 2007/13, attualmente in esame presso la Commissione europea.

Al fine di garantire la massima coerenza fra le scelte regionali e gli indirizzi comunitari, l'obiettivo generale, le linee strategiche orizzontali e gli obiettivi specifici PSR 2007-2013 della Toscana sono definiti in stretto collegamento con le priorità comunitarie indicate dagli Orientamenti Strategici Comunitari per lo sviluppo rurale. Gli obiettivi specifici regionali rappresentano infatti una declinazione degli indirizzi comunitari, tenuto conto delle specificità e dei fabbisogni emersi nell'analisi territoriale in riferimento all'agricoltura, alla selvicoltura e ai territori rurali in Toscana.

Il Piano Strategico Nazionale (PSN) assume come strategia portante la competitività territoriale delle aree rurali articolata in tre obiettivi generali:

- la crescita di competitività del settore agro-alimentare e del settore forestale;
- il miglioramento del contesto ambientale e socio-economico dei territori;
- il miglioramento dell'efficienza ed efficacia del sistema di governance nazionale, regionale e locale.

Tali obiettivi vengono definiti "orizzontali" in quanto travalicano i singoli assi prioritari stabiliti dal reg. 1698/2005 e li collegano fra loro.

All'interno del PSR della Regione Toscana si possono individuare facilmente gli obiettivi specifici coerenti con i primi due obiettivi generali definiti dal PSN.

Un approfondimento particolare merita l'analisi della coerenza del PSR Toscana rispetto al terzo obiettivo generale inserito nel PSN: il miglioramento della efficienza ed efficacia del sistema di governance nazionale, regionale e locale. Tale obiettivo trova la sua motivazione nell'analisi di contesto svolta nel Piano Nazionale che evidenzia, in particolare, il ruolo determinante della capacità tecnico-amministrativa e progettuale nel condizionare l'efficienza e l'efficacia dei programmi di sviluppo rurale, ai vari livelli di programmazione e gestione (nazionale, regionale e locale). La Regione Toscana ha preso atto di questi risultati e, valutando positivamente l'esperienza della passata programmazione riguardo alla delega di spazi di pianificazione agli enti locali (Province e Comunità montane), ha scelto di incentrare su questo tema un obiettivo specifico, operando su due percorsi:

- l'applicazione del metodo Leader a numerose misure che prevedono la partecipazione di soggetti pubblici e privati nel quadro di partenariati economici a livello locale che favoriscano l'aggregazione dei diversi soggetti operanti nei diversi settori produttivi allo scopo di dotare le comunità locali di strumenti di sviluppo autonomo che permettano la valorizzazione, ma soprattutto il trattenimento delle risorse umane e materiali esistenti;
- la conferma del metodo della programmazione locale di quasi tutte le restanti misure del PSR, con coinvolgimento attivo delle province e comunità montane nelle scelte operative, pur in un rigoroso quadro comune di coerenza.

2.2.1.5. Il Piano d'Azione del Summit mondiale sullo Sviluppo Sostenibile- Johannesburg, 2002

In tale documento si richiamano i principi di Rio 1992 per il conseguimento dello sviluppo sostenibile, impegnandosi all'integrazione delle tre componenti, considerate interdipendenti e legate da dinamiche di rafforzamento reciproco. Si asserisce, in sostanza, che le buone politiche ambientali e le misure a favore di un ambiente che permetta lo sviluppo degli investimenti sono alla base dello sviluppo sostenibile.

Il cambiamento degli stili non sostenibili di produzione e consumo viene considerato fondamentale per il conseguimento degli obiettivi generali di sostenibilità. In questo senso viene richiamata la necessità di investimenti nella produzione più pulita ed ecoefficiente e di inclusione dei principi della sostenibilità, anche nella fase di progettazione dello sviluppo locale. Nell'ottica della pianificazione del territorio, si raccomanda di promuovere un approccio integrato nella predisposizione di politiche ai vari livelli istituzionali in materia di uso del suolo, infrastrutture, sistemi di trasporto pubblico e delle reti, logistica, con l'obiettivo di ridurre traffico ed inquinamento, diminuire gli effetti negativi sulla salute e limitare lo sviluppo incontrollato delle città. Occorre, inoltre, esercitare un'azione integrata per la protezione e l'amministrazione delle risorse naturali (ecosistemi marini e terrestri, biodiversità, acqua, aria e suolo) e prevenire i disastri naturali legati ai cambiamenti climatici e ad una cattiva gestione del suolo.

2.2.1.6. Il Sesto Programma Comunitario di Azione in materia di Ambiente

Il 22 luglio 2002, su proposta della Commissione Europea e dopo aver acquisito i pareri del Comitato Economico e Sociale e del Comitato delle Regioni, il Parlamento ed il Consiglio dell'Unione Europea hanno varato il VI° programma comunitario in materia di Ambiente.

Il Programma, nella parte introduttiva, riconosce, la necessità di un utilizzo prudente delle risorse naturali e della protezione dell'ecosistema globale, da perseguire parallelamente alla prosperità economica ed allo sviluppo sociale equilibrato. Viene, inoltre, individuata la necessità di utilizzare un approccio strategico integrato per la risoluzione dei problemi ambientali, che introduca nuove modalità di interazione con il mercato. All'interno di questo processo, viene sottolineata la necessità di un coinvolgimento di cittadini, imprese ed altri ambienti interessati, per indurre i necessari cambiamenti nei modelli di produzione e consumo pubblico e privato, che incidono negativamente sullo stato dell'ambiente e sulle tendenze in atto. Un tale approccio, si sottolinea, dovrebbe incentivare l'uso e la gestione sostenibili del territorio e del mare. Si evidenzia, inoltre, come il suolo sia "una risorsa limitata, che attualmente è sotto pressione dal punto di vista ambientale".

L'incentivazione e la promozione dell'uso e della gestione efficaci e sostenibili del territorio e del mare deve essere perseguita, nel pieno rispetto del principio di sussidiarietà. Attraverso:

- la promozione delle migliori prassi riguardo la pianificazione dell'uso sostenibile del territorio, che tengano conto delle specifiche caratteristiche regionali, con particolare enfasi sul programma di gestione integrata delle zone costiere;

- la promozione delle migliori prassi ed il sostegno alle reti che conducano a scambi di esperienze sullo sviluppo sostenibile, comprese le aree urbane, il mare, lo coste, le zone di montagna, le zone umide e le altre zone sensibili;
- l'utilizzazione della pianificazione regionale come strumento per la protezione ambientale migliore per i cittadini e per favorire lo scambio di esperienze in materia di sviluppo regionale sostenibile, in particolare nelle aree urbane e densamente popolate.

Alcuni obiettivi individuati nel Programma hanno una particolare rilevanza territoriale:

- conservare e ripristinare in maniera appropriata le zone con significativi valori legati al paesaggio, ivi comprese le zone coltivate e sensibili;
- conservare le specie e gli habitat, prevenendone in particolare la frammentazione;
- promuovere un uso sostenibile del suolo, con particolare attenzione alla prevenzione dei fenomeni di erosione, deterioramento, contaminazione e desertificazione;
- la riduzione del nesso tra crescita economica e domanda del trasporto di passeggeri, l'esigenza di un maggiore ricorso ai trasporti pubblici, ferrovie, vie navigabili interne, spostamenti a piedi ed in bicicletta, l'esigenza di affrontare il crescente volume di traffico e dissociare in modo significativo la crescita nel settore del trasporto dalla crescita del PIL, la necessità di promuovere, nei trasporti pubblici, veicoli a bassissimo livello di emissioni.

2.2.1.7. La Strategia tematica UE sull'ambiente urbano

La strategia per l'ambiente urbano rappresenta una delle sette strategie tematiche previste dal Sesto programma d'azione per l'ambiente, con lo scopo di far fronte ad una serie di problemi tra loro interrelati e che necessitano di essere affrontati con un approccio integrato, problemi che quotidianamente colpiscono tutti coloro che vivono nelle città: cattiva qualità dell'aria, traffico e congestione intensi, livelli elevati di rumore ambiente, cattiva qualità dello spazio edificato, presenza di terreni abbandonati, emissioni di gas serra, proliferazione urbana, produzione di rifiuti e di acque reflue.

Tenuto conto, quindi, della natura transettoriale delle questioni attinenti alla gestione urbana, qualsiasi strategia per il miglioramento dell'ambiente urbano richiede un coordinamento con le altre politiche ambientali interessate, vale a dire la lotta contro il cambiamento climatico (costruzioni che favoriscano l'efficacia energetica, piani di trasporto urbano, ecc.), la tutela della natura e della biodiversità (riduzione della proliferazione delle città, recupero di aree industriali abbandonate, ecc.), la qualità della vita e la salute (riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, ecc.), l'utilizzo sostenibile delle risorse naturali nonché la prevenzione e il riciclaggio dei rifiuti. Il PIT infatti si integra pienamente con gli altri piani e programmi settoriali della Regione Toscana che affrontano le tematiche ambientali, dei trasporti, della mobilità, ecc.

Il PIT fa proprio l'obiettivo di tale strategia, e cioè di migliorare la qualità dell'ambiente urbano, rendendo le città luoghi di vita, lavoro e investimento più attraenti e più sani, e riducendo l'impatto negativo degli agglomerati urbani sull'ambiente.

Le principali misure previste dalla strategia sono le seguenti:

- la pubblicazione di orientamenti relativi all'integrazione delle tematiche ambientali nelle politiche urbane. Tali orientamenti si baseranno sulle migliori pratiche e su pareri di esperti. Una gestione ambientale integrata consentirà di effettuare una migliore pianificazione e di evitare i conflitti fra le varie misure;
- la pubblicazione di orientamenti relativi a piani di trasporto urbano sostenibile. Anche questi orientamenti si baseranno sulle migliori pratiche e su pareri di esperti. Una pianificazione efficace dei trasporti deve tenere conto delle persone e dei beni e promuovere l'impiego sicuro ed efficace di trasporti poco inquinanti e di qualità;
- il sostegno allo scambio delle migliori pratiche, in particolare grazie al collegamento in rete delle informazioni, allo sviluppo di progetti di dimostrazione finanziati da LIFE +, nonché grazie alla creazione di una rete di punti di contatto nazionali;
- il rafforzamento dell'informazione delle autorità locali via internet, nonché il rafforzamento della formazione di coloro che lavorano nelle amministrazioni regionali e locali su questioni attinenti alla gestione urbana;

- l'utilizzo dei programmi comunitari di sostegno esistenti nel quadro della politica di coesione o di ricerca.

2.2.1.8. La Strategia tematica UE per la protezione del suolo

Fin dal 1992, gli Stati partecipanti al summit di Rio de Janeiro avevano adottato una serie di dichiarazioni riguardanti la protezione del suolo. La Convenzione delle Nazioni Unite per Combattere la Desertificazione (1994), in seguito, individuava il suo obiettivo nel prevenire e ridurre il degrado del territorio, riabilitare i terreni degradati e quelli affetti da processi di desertificazione. Nel 2001 la Strategia per lo Sviluppo Sostenibile dell'Unione Europea ed il 6° programma comunitario di azione ambientale stabilirono l'obiettivo di proteggere il suolo dall'erosione e dall'inquinamento ed evidenziarono che il declino della fertilità del suolo aveva ridotto, in Europa, la produttività di molte aree agricole. La difesa del suolo è stata oggetto, nel 2002, di attenzione da parte della Commissione Europea, che ha così inteso "prendere un impegno politico preciso su questa problematica. La Commissione ha infatti adottato la Comunicazione COM(2002) 179 final, intitolata "Verso una Strategia Tematica per la Protezione del Suolo", nella quale viene riconosciuta la funzione ambientale dei suoli ed identificate le otto principali minacce che rischiano di comprometterne le funzioni: contaminazione locale e diffusa, erosione, impermeabilizzazione, compattazione, perdita di sostanza organica, diminuzione della biodiversità, frane e alluvioni, salinizzazione e, quale ultima forma di degrado, la desertificazione. Nella Comunicazione si suggerisce di mettere a punto le misure idonee ad arrestare e prevenire i processi di degrado, nonché sviluppare, per il futuro, un sistema europeo di monitoraggio, che consenta una migliore comparabilità dell'informazione. Anche nell'ambito della PAC (Politica Agricola Comunitaria), inoltre, si evidenzia l'obbligo di mantenere i suoli agricoli in buone condizioni agronomiche ed ambientali. La Commissione riconosce che la Strategia, in questa prima fase, è generica e descrittiva, ma pone le basi per l'adozione di una politica integrata e coordinata fra gli Stati membri, con lo scopo di una protezione del suolo più completa e sistematica. La Comunicazione, in particolare, è finalizzata a:

- descrivere le diverse funzioni del suolo;
- identificare le caratteristiche politicamente rilevanti;
- identificare le principali minacce;
- presentare un quadro d'insieme delle pertinenti politiche comunitarie;
- illustrare la situazione attuale in materia di conoscenza del suolo e del relativo monitoraggio ed identificare le lacune da colmare come base per una politica di protezione del suolo;
- stabilire una base politica ed identificare le tappe verso la presentazione di una vera e propria strategia per la protezione del suolo.

La Commissione Europea, nell'ambito della Comunicazione, ritiene che, allo stato attuale, la protezione del suolo possa essere perseguita attraverso una strategia basata su:

- iniziative attuali nelle politiche ambientali;
- integrazione nelle altre politiche;
- monitoraggio del suolo e sviluppo futuro di nuove azioni basate sui risultati del monitoraggio;

Queste azioni costituiscono la base per una strategia tematica che si fonda sulle conoscenze attualmente disponibili e, per il futuro, sullo sviluppo di una conoscenza più approfondita quale base per azioni future.

2.2.1.9. la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile

La Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile è stata approvata dal CIPE con Deliberazione n. 57 il 2 agosto 2002 e pubblicata nella G.U. n.255 del 3 ottobre 2002, con supplemento ordinario n.205.

La Strategia garantisce la continuità dell'azione con i riferimenti precedentemente citati e con gli obiettivi individuati a Lisbona ed a Goteborg in materia di tutela ambientale, piena occupazione e coesione sociale.

La Strategia è articolata in quattro aree d'azione, in coerenza con quelle individuate dal VI° programma comunitario in materia d'ambiente. Per ognuna delle quattro aree sono individuate priorità, obiettivi ed azioni funzionali al conseguimento dei target. In tal senso si ritrova la medesima filosofia d'azione che è emersa dall'analisi dei riferimenti citati in precedenza. In particolare, per l'area d'azione 2 (Natura e biodiversità), si evidenzia come sia necessario limitare la crescita delle infrastrutture lineari, che riducono l'ambiente a tessere sempre più piccole, ricomporre le disomogeneità e ricucire i tessuti territoriali pesantemente compromessi e ripristinare al meglio le funzioni del territorio. Si sottolinea, inoltre, come sia necessario promuovere azioni per la riduzione dell'impatto dei fenomeni estremi sul territorio, fenomeno attualmente in crescita a causa della sempre maggiore complessità delle interazioni degli interventi antropici; nonché come sia necessario riformare una gestione del territorio caratterizzata da un approccio basato sull'emergenza, che ha privilegiato la realizzazione di interventi nella parte inferiore dei bacini idrografici, dove il livello di urbanizzazione è più elevato. Si rende, al proposito, necessaria un'azione per prevenire e limitare il danno, specie nelle aree più delicate, quali, ad esempio i versanti collinari e montani, in cui sono più evidenti le azioni erosive. La gestione del territorio, la regimazione dei corsi d'acqua ed il prelievo in alveo di materiali inerti hanno innescato, congiuntamente all'azione del cambiamento climatico, dinamiche negative anche nelle aree costiere, interessate sempre più diffusamente da fenomeni erosivi, che rappresentano un pericolo costante per la sicurezza dei cittadini ed un danno considerevole per l'industria del turismo.

2.2.2. Gli Scenari regionali

2.2.2.1. I quadri analitici di riferimento

I "Quadri analitici di riferimento" rappresentano i referenti cognitivi entro cui ha preso corpo la nuova visione della Toscana. I Quadri analitici di riferimento si compongono di tre grandi aggregati:

1. la lettura dei principali sistemi di risorse che descrivono la "struttura" del territorio toscano;
2. la valutazione dei piani e dei programmi regionali e nazionali che, attraverso i vari settori in cui è suddivisa la "macchina" amministrativa pubblica, interessano a diverso titolo e con diversa profondità il territorio stesso;
3. l'insieme del patrimonio paesaggistico, con l'identificazione dei territori caratterizzanti lo spazio regionale.

Dei tre aggregati che compongono il Quadro conoscitivo il documento di piano riporta un estratto sintetico, nonché, per approfondimento di dettaglio e la disamina completa, è presente una specifica sezione del documento di piano. Le tematiche che sono approfondite nell'ambito del quadro conoscitivo sono le seguenti:

Il primo quadro analitico di riferimento raccoglie i **fenomeni che stanno investendo le aree urbane**;

Il secondo Quadro analitico di riferimento raccoglie i **fenomeni connessi al turismo e al patrimonio culturale**, considerate entrambe come una risorsa economica rilevante per la Toscana. Esso raggruppa numerosi temi, soprattutto quelli relativi alla accessibilità e fruizione, alla distribuzione del fenomeno sul territorio, nonché alla tutela e valorizzazione del patrimonio culturale e ambientale presente.

Il terzo Quadro analitico di riferimento raccoglie il **fenomeno connesso alle trasformazioni del sistema agro-rurale regionale**, con particolare riferimento alle trasformazioni del territorio aperto. Il fenomeno è indagato secondo due approcci:

Il quarto Quadro analitico di riferimento raccoglie i principali **fenomeni connessi alle condizioni ambientali** del territorio regionale.

Occorre inoltre sottolineare, quale parte integrante del quadro conoscitivo, il contributo fornito dal rapporto sullo stato dell'ambiente toscano (Segnali Ambientali in Toscana 2006) e dallo studio di scenario Toscana 2020, elaborato dall'Istituto Regionale di Programmazione Economica della Toscana.

2.2.2.2. La Struttura del PIT ed i suoi elementi fondamentali

La struttura del PIT, in estrema sintesi, è articolata in base ad alcuni elementi fondamentali che sono riportati nella tabella seguente.

| Metaobiettivi | Obiettivi specifici conseguenti | Sistemi funzionali |
|---|---|---|
| Integrare e qualificare la "città policentrica" toscana | <ul style="list-style-type: none"> - Potenziare l'accoglienza della "città toscana" mediante moderne e dinamiche modalità dell'offerta di residenza urbana; - dotare la "città toscana" della capacità di offrire accoglienza organizzata e di qualità per l'alta formazione e la ricerca; - sviluppare la mobilità intra e inter regionale; - sostenere la creatività come qualità della "città toscana"; - attivare la "città toscana" come modalità di governance integrata su scala regionale. | <p>La Toscana dell'attrazione e dell'accoglienza</p> <p>La Toscana delle reti</p> |
| Sviluppare e consolidare la presenza industriale in Toscana | | La Toscana della qualità e della conoscenza |
| Conservare il valore del patrimonio territoriale in Toscana | <ul style="list-style-type: none"> - Tutelare il valore del patrimonio collinare della Toscana; - Tutelare il valore del patrimonio costiero della Toscana. | La Toscana della Coesione sociale e territoriale |

La funzione degli elementi riportati nella tabella può essere così sommariamente sintetizzata:

I **metaobiettivi** sono le opzioni di una Regione che costruisce il suo sviluppo attorno ad un'attenta combinazione di scelte discriminanti, di convinzioni e responsabilità etiche. Essi hanno una duplice valenza, statutaria e strategica, cioè normativa e propositiva. Indicano, cosa e quando "si può" fare nel por mano alle risorse del territorio, in funzione dei beni e dei valori che quel patrimonio racchiude in atto o in potenza. E indicano "come" la Regione, mediante il "patto" insito in questo Pit, auspica lo si faccia.

I **sistemi funzionali**, rappresentano l'elemento di passaggio tra la rappresentazione strutturale e le strategie. Sono concepiti come filiere di funzioni ai fini dell'orientamento delle strategie di sviluppo in attuazione degli obiettivi del PRS.

Tali elementi vanno a costituire un elaborato composto dalle seguenti parti:

a) Il **Documento di piano** contenente:

- *l'agenda statutaria*, che costituisce lo statuto previsto al comma 1 dell'articolo 48 della legge regionale n. 1 del 2005 (comprensiva dei *metaobiettivi* che informano e qualificano la stessa agenda statutaria);
- *l'agenda strategica* che definisce il rapporto tra PIT e programma regionale di sviluppo e costituisce la strategia dello sviluppo territoriale prevista al comma 3 dell'articolo 48 della legge regionale n. 1 del 2005 (comprensiva dei *sistemi funzionali*)

b) La **Disciplina del PIT**;

c) **Il quadri analitici di riferimento**

d) Gli **allegati** che fanno inoltre parte integrante del PIT:

- il “master plan dei porti toscani”;
- il “master plan del sistema aeroportuale toscano”;
- il documento “La Toscana nel quadro strategico nazionale 2007 – 2013” (proposta regionale);
- il Rapporto Ambientale ai sensi della Direttiva 2001/42/CE

Il Rapporto di Valutazione

Sono stati inoltre prodotti degli specifici regolamenti di attuazione della legge regionale n.1/2005 che riguardano: sistema informativo geografico, tutela e valorizzazione degli insediamenti, disciplina del territorio rurale, indagini geologiche, titolo V, cadute dall’alto, controllo e gestione beni soggetti a tutela paesaggistica, controlli opere e costruzioni in zona sismica, parametri urbanistici ed edilizi, tipologie di intervento antisismico, garante della comunicazione, valutazione integrata.

2.3. Valutazione della coerenza esterna

Il **PRS 2006-2010** lancia la sfida dell’ambiente, sviluppando le scelte strategiche del PRS 2003-2005, ma con nuove connotazioni e con maggior visibilità. Un obiettivo prioritario dell’attuale Programma Regionale di Sviluppo è il perseguimento della sostenibilità ambientale e territoriale dello sviluppo, con particolare riferimento alla conservazione, valorizzazione e gestione delle risorse territoriali e ambientali, ed, al contempo, alla promozione e tutela delle potenzialità e delle risorse locali

Il nuovo PRS introduce un importante elemento di novità rispetto all’impostazione precedente, contenendo l’indicazione delle linee strategiche per la programmazione settoriale pluriennale e configurandosi come un atto di vera e propria programmazione di legislatura, e non più un mero atto di indirizzo. Esso definisce dei Progetti Integrati Regionali quali strumenti attuativi dei Programmi Strategici Integrati contenuti nel Programma di Governo.

Come espresso nelle disposizioni della L.R. 1/05 il PIT viene ridefinito in stretto rapporto col PRS e a tal fine assume come proprie le strategie individuate nei Programmi Strategici del PRS stesso.

Nella tabella che segue si esprimono sinteticamente i rapporti tra i Programmi Strategici del PRS (1 - Competitività, sistema integrato regionale e territorio; 2 - Cittadinanza, lavoro, coesione e qualità della vita; 3 - Sostenibilità ambientale e dello sviluppo; 4 - Governance, conoscenza, partecipazione), le azioni descritte nei diversi PIR (contenute nel DPEF 2007) ed i Sistemi Funzionali del PIT, che sono:

- La Toscana dell’accoglienza e dell’attrattività;
- La Toscana della nuova qualità e della conoscenza;
- La Toscana della coesione sociale e territoriale;
- La Toscana delle reti.

I sistemi funzionali, come già accennato nel paragrafo precedente, costituiscono la “vision” dello statuto del PIT, rappresentano l’elemento di passaggio tra la rappresentazione strutturale del territorio -i quadri analitici utilizzati per il quadro conoscitivo- e le strategie territoriali. Sono concepiti come filiere di funzioni ai fini dell’orientamento delle strategie di sviluppo in attuazione degli obiettivi del PRS, orientando la lettura territoriale dei PIR contenuti nei Programmi Strategici del PRS e perseguendo i metaobiettivi del PIT:

- ✓ integrare e qualificare la “città policentrica” toscana;
- ✓ sviluppare e consolidare la “presenza industriale” in Toscana;
- ✓ conservare il valore del patrimonio territoriale della Toscana.

Tali metaobiettivi, volti sinergicamente al conseguimento di uno sviluppo sostenibile, si compongono di dinamismo ma anche di tutela e salvaguardia del territorio, solidarietà e coesione sociale, lotta alla rendita; tutti elementi in coerenza e sintonia con le scelte prioritarie del PRS 2007-2010 e che costituiscono il ponte per l'individuazione delle azioni prioritarie per il governo del territorio:

- Lo sviluppo della piattaforma costiera ed il completamento del nodo fiorentino dell'alta velocità;
- Coordinamento delle politiche territoriali urbane e metropolitane;
- Politiche per la casa in affitto e per il sostegno della domanda delle fasce intermedie;
- Politiche per la città della costa;
- Politiche per la montagna;
- Politiche per l'accoglienza e l'attrattività;
- La risorsa idrica tra usi potabili, industriali ed agricoli.

Si può affermare che le azioni prioritarie del PIT rappresentano le valenze territoriali delle azioni dei PIR, ottenute descrivendo il rapporto tra Programmi Strategici del PRS e Sistemi Funzionali del PIT, avendo sempre come punto di riferimento le invarianti strutturali ed i principi per l'utilizzo delle risorse essenziali del territorio.

Mediante le azioni prioritarie ed in corrispondenza con il PRS e con i PIR, si esplicitano anche gli obiettivi territoriali del PIT, rappresentati dalla difesa delle colline, dalla valorizzazione della fascia costiera, dalla costruzione delle rappresentazioni strutturali della città della Toscana e dalla moderna ruralità toscana.

PROGRAMMI STRATEGICI DEL PRS, PIR e azioni progettuali DPEF 2007

| SISTEMI FUNZIONALI DEL PIT | Competitività Sistema Integrato Regionale e Territorio | Cittadinanza, lavoro, coesione, cultura e qualità della vita | Sostenibilità ambientale e territoriale | Governance, conoscenza, partecipazione, sicurezza |
|---|--|---|--|--|
| <p>La Toscana dell'accoglienza e dell'attrattività</p> | <p>1.1 Spazio regionale della ricerca ed innovazione 1.1.7 Potenziamento competitività delle imprese e del territorio regionale 1.2 Internazionalizzazione, cooperazione, marketing territoriale 1.2.1 e 1.2.2 Attività di programmazione pluriennale di promozione economica 1.2.3 Monitoraggio e valutazione delle attività di promozione 1.2.4 Costruzione di un modello di <i>governance</i> delle azioni di marketing territoriale per l'attrazione di investimenti esteri 1.2.5 Costituzione del nucleo tecnico di coordinamento e raccordo per la promozione degli investimenti esteri 1.4 Innovazione e sostenibilità, offerta turistica e commerciale 1.4.1 Interventi di sostegno ai processi di innovazione e qualificazione del sistema delle PMI dei settori ricettivo e distributivo compatibili con i requisiti della sostenibilità 1.4.2 Interventi di sostegno agli EE.LL. e a soggetti pubblici per la realizzazione di progetti di qualificazione delle infrastrutture turistiche, espositive, congressuali, termali e delle infrastrutture collegate ai centri commerciali naturali 1.4.3 Realizzazione di un sistema regionale integrato di servizi per il turismo e commercio 1.5 Innovazione e qualità del sistema rurale, agricolo e forestale 1.5.3 Realizzazione di programmi pluriennali di finanziamento per il sostegno, la differenziazione e il compattamento delle filiere</p> | <p>2.4. Le nuove infrastrutture del sistema sanitario regionale 2.4.1 Realizzazione dei Nuovi Ospedali delle Apuane, di Lucca, di Pistoia e di Prato 2.4.2 Completamento ospedale di Cisanello e trasferimento dell'ospedale di S. Chiara (PI) 2.4.3 Opere di supporto al Piano di riqualificazione dell'Azienda Ospedaliera Senese (SI) 2.4.4 Realizzazione opere infrastrutturali connesse dei Nuovi Ospedali delle Apuane, di Lucca, di Pistoia e di Prato 2.4.5 Realizzazione opere infrastrutturali connesse dell'ospedale di Cisanello (PI) 2.6. Inclusione e cittadinanza degli immigrati nella multiculturalità 2.6.1 Revisione della normativa regionale in materia di immigrazione 2.6.2 Conoscenza del fenomeno migratorio per la programmazione di politiche di inclusione 2.7. Politiche di edilizia sociale 2.7.2 Definizione dello Statuto Regionale dell'Edilizia Sociale e conseguenti adeguamenti delle norme regionali di settore 2.7.3 Programma regionale degli interventi di edilizia sociale 2.7.4 Realizzazione del programma Edilizia residenziale pubblica (ERP) 2003-2005</p> | | |

PROGRAMMI STRATEGICI DEL PRS, PIR e azioni progettuali DPEF 2007

| SISTEMI FUNZIONALI DEL PIT | Competitività Sistema Integrato Regionale e Territorio | Cittadinanza, lavoro, coesione, cultura e qualità della vita | Sostenibilità ambientale e territoriale | Governance, conoscenza, partecipazione, sicurezza |
|---|--|---|---|---|
| <p>La Toscana della nuova qualità e della conoscenza</p> | <p>1.1 Spazio regionale della ricerca ed innovazione 1.1.3 Partecipazione ai bandi internazionali 1.1.4 Promozione sviluppo occupazionale nella ricerca 1.1.5 Interventi di formazione post-laurea dei ricercatori e trasferimento della ricerca nel sistema produttivo 1.1.6 Promozione ricerca imprenditoriale e privata 1.1.8 Avvio spazio comune della ricerca sanitaria toscana 1.1.9 Costituzione di un sistema di supporto alla progettazione e accounting regionale, nazionale e europeo 1.1.10 Sviluppo di una politica per la produzione di valore tramite la ricerca per la salute 1.1.11 Ricerca industriale e precompetitiva 1.1.12 Trasferimento tecnologico 1.3. Distretto integrato regionale: il sistema delle politiche industriali 1.3.1 Sostegno all'evoluzione dei modelli organizzativi delle imprese 1.3.3 Sostegno agli investimenti innovativi integrati delle imprese 1.5 Innovazione e qualità del sistema rurale, agricolo e forestale 1.5.2 Realizzazione di programmi pluriennali di finanziamento per la diffusione dei prodotti di qualità</p> | <p>2.1. Qualità della formazione 2.1.1 Informazione, orientamento, bilancio di competenze e counselling, realizzati mediante attività di sportello e/o con servizi personalizzati 2.1.2 Incentivi alle persone per la formazione 2.1.3 Tirocini, borse di studio, work experiences, ecc. 2.1.4 Formazione finalizzata all'inserimento e reinserimento lavorativo 2.1.5 Formazione permanente 2.1.6 Formazione nell'ambito dell'obbligo formativo 2.1.7 Alta formazione nell'ambito dei cicli universitari e post ciclo universitario 2.1.8 I.F.T.S. (istruzione e Formazione Tecnica Superiore) 2.1.9 Formazione post diploma 2.1.10 Servizi e interventi per la qualificazione della risorsa femminile 2.1.11 Inserimento dei disabili e dei soggetti del disagio sociale 2.1.12 Incentivi alle imprese per l'occupazione 2.1.13 Interventi di sistema per favorire i processi di valorizzazione e certificazione delle competenze acquisite 2.1.14 Asili nido e servizi integrativi per l'età 0-2 2.1.15 Asili nido, servizi integrativi e nidi nei luoghi di lavoro 2.1.16 Asili nido e servizi integrativi 2.1.17 Buoni servizio per asili nido e centro gioco educativi pubblici o privati accreditati</p> | <p>3.1. Politiche di ecoefficienza per il rispetto di Kyoto e miglioramento della qualità dell'aria 3.1.1 Rafforzamento dell'Osservatorio regionale di Kyoto, centro di informazione e assistenza per la Regione Toscana e gli EE.LL. 3.1.2 Sviluppo dell'iniziativa di San Rossore per il sostegno al sistema produttivo toscano (industria e servizi) per l'adempimento degli obblighi della direttiva Emissions Trading della UE e per lo sviluppo dei meccanismi di progetto del Protocollo di Kyoto. 3.1.3 Riduzione delle emissioni in atmosfera e miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane 3.1.4 Sviluppo, implementazione di tecnologie pulite e applicazione direttiva IPPC1 3.1.5 Sviluppo di fonti energetiche rinnovabili 3.1.6 Miglioramento dell'accessibilità e incremento del trasporto pubblico 3.1.7 Riduzione consumi energetici e promozione ecoefficienza 3.1.8 Interventi di salvaguardia e di miglioramento delle foreste 3.2. Sostenibilità e competitività del sistema energetico 3.2.1 Programma di incentivazione finanziaria per lo sviluppo delle Fonti Energetiche Rinnovabili (FER) e la riduzione dei consumi energetici</p> | <p>4.2. La società dell'informazione per lo sviluppo² 4.2.1 Contro il divario digitale: diffusione della Banda Larga 4.2.2 Per la partecipazione e l'inclusione: E-democracy e Punti di Accesso Assistito ad Internet 4.2.3 Innovazione ed infrastrutture regionali per il Digitale Terrestre e servizi di Voice over IP 4.2.4 Semplificazione amministrativa: servizi di E-procurement e Sportelli Unici Attività Produttive 4.2.5 Riutilizzo, ampliamento e diffusione di servizi di Amministrazione Elettronica e Centri di Competenza 4.4. Efficienza, riorganizzazione e semplificazione 4.4.7 Supporto formativo ai processi di innovazione organizzativa e di semplificazione amministrativa 4.4.8 Sviluppo del processo di innovazione organizzativa della struttura regionale</p> |

¹ Integrated pollution prevention and control – Prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento ai sensi della Direttiva 61/97/CEE e del D.lgs. 372 1999

² Le azioni relative al PIR 4.2 potrebbero trovare collocazione pertinente anche nel sistema funzionale “La Toscana della coesione sociale e territoriale” e “La Toscana delle reti”.

PROGRAMMI STRATEGICI DEL PRS, PIR e azioni progettuali DPEF 2007

| SISTEMI FUNZIONALI DEL PIT | Competitività Sistema Integrato Regionale e Territorio | Cittadinanza, lavoro, coesione, cultura e qualità della vita | Sostenibilità ambientale e territoriale | Governance, conoscenza, partecipazione, sicurezza |
|---|---|--|--|--|
| <p>La Toscana della nuova qualità e della conoscenza</p> | | <p>2.2. Innovazione, qualità e sicurezza del lavoro 2.2.2 Imprenditoria Giovanile 2.2.3 Interventi a sostegno dei diritti e delle garanzie del lavoro 2.2.4 Formazione Responsabili Servizi Prevenzione e Protezione 2.2.5 Formazione datori di lavoro 2.2.6 Formazione lavori in quota e su funi 2.2.7 Sicurezza Macchine agricole 2.3. Coesione ed integrazione socio sanitaria nella società della salute 2.3.1 Produzione Profili di salute 2.3.2 Predisposizione Piani Integrati di Salute 2.3.3 Il fase della sperimentazione delle Società della salute e eventuale adeguamento della normativa 2.8. Organizzazione produzione e fruizione della cultura 2.8.1 Predisposizione ed attuazione del Piano Integrato della Cultura e della nuova legislazione di settore 2.8.2 Stipula del nuovo APQ con lo Stato: realizzazione dei programmi regionali e comunitari di investimenti nei beni culturali 2.8.3 Istituzione delle commissioni provinciali per la tutela del paesaggio e implementazione del relativo sistema informativo 2.8.4 Definizione e gestione di un nuovo piano di investimenti per l'impiantistica sportiva</p> | <p>3.2.2 Favorire l'insediamento territoriale degli impianti di FER Favorire l'accesso al mercato di cittadini ed imprese per una maggiore competitività del settore 3.2.3 Certificazione energetica degli edifici, Programmi per l'efficienza energetica degli impianti di produzione di energia e per i sistemi di trasporto 3.2.4 Dismissione impianti a olio combustibile a bassa efficienza e realizzazione di adeguata potenza di generazione di energia elettrica con impianti ad alta efficienza (ciclo combinato) a gas naturale 3.2.5 Valutazione del rapporto finale di rischio del gassificatore 3.2.6 Programma di sviluppo concertato della risorsa geotermica 3.3. Efficienza e sostenibilità nella politica dei rifiuti 3.3.1 Specifici progetti volti alla riduzione della produzione di rifiuti 3.3.2 Potenziare i processi di raccolta differenziata, favorire interventi volti al recupero/riciclo di materiali provenienti da raccolte differenziate, nonchè migliorare la gestione dei rifiuti speciali 3.3.3 Interventi tesi a favorire l'utilizzo dei manufatti e prodotti di materiale riciclato, mediante l'acquisto di tali beni da parte degli uffici e gli enti pubblici, e le società a prevalente capitale pubblico, anche di gestione di servizi 3.3.4 Prosecuzione attuazione degli interventi di bonifica nazionali e ordinari 3.3.5 Interventi tesi ad agevolare la realizzazione degli impianti previsti</p> | |

PROGRAMMI STRATEGICI DEL PRS, PIR e azioni progettuali DPEF 2007

| SISTEMI FUNZIONALI DEL PIT | Competitività Sistema Integrato Regionale e Territorio | Cittadinanza, lavoro, coesione, cultura e qualità della vita | Sostenibilità ambientale e territoriale | Governance, conoscenza, partecipazione, sicurezza |
|--|---|---|---|---|
| La Toscana della nuova qualità e della conoscenza | | | <p>dalla pianificazione</p> <p>3.4. Governo unitario ed integrato delle risorse idriche e per il diritto all'acqua 3.4.4 Attivazione ed attuazione degli Interventi per la tutela delle acque 3.4.5 Attivazione ed attuazione degli interventi per la difesa dal rischio idraulico: mitigazione e messa in sicurezza del territorio previsti dai Piani di assetto idrogeologico dei bacini idrografici approvati dalla Regione</p> <p>3.5. Sviluppo sostenibile del sistema della montagna toscana 3.5.1 Conclusione ciclo programmazione 2004-2006 politiche per la montagna 3.5.2 Ricognizione ed analisi delle politiche regionali per le montagne 3.5.4 Revisione della normativa regionale in materia di interventi a favore delle zone montane 3.5.5 Elaborazione del nuovo strumento pluriennale di programmazione per le montagne toscane 3.5.6 Documento attuativo 2007 del nuovo strumento di programmazione per le montagne toscane</p> | |
| La Toscana della coesione sociale e territoriale | <p>1.5 Innovazione e qualità del sistema rurale, agricolo e forestale 1.5.1 Sostegno alle aziende agroforestali e agroindustriali</p> | <p>2.2. Innovazione, qualità e sicurezza del lavoro 2.2.1 Conciliazione fra vita familiare e professionale a sostegno dell'occupazione femminile</p> <p>2.5. Assistenza ed integrazione per la non</p> | <p>3.4. Governo unitario ed integrato delle risorse idriche e per il diritto all'acqua 3.4.1 Definizione del riparto delle risorse finanziarie assegnate per la Tutela delle Acque e per la Difesa dal</p> | <p>4.1. Partecipazione, governance, sistema delle autonomie, aree vaste 4.1.3 Sussidiarietà, cooperazione e semplificazione istituzionale 4.1.4 Istituzioni locali intermedie e piccoli Comuni</p> |

PROGRAMMI STRATEGICI DEL PRS, PIR e azioni progettuali DPEF 2007

| SISTEMI FUNZIONALI DEL PIT | Competitività Sistema Integrato Regionale e Territorio | Cittadinanza, lavoro, coesione, cultura e qualità della vita | Sostenibilità ambientale e territoriale | Governance, conoscenza, partecipazione, sicurezza |
|---|---|--|---|---|
| La Toscana della coesione sociale e territoriale | | <p>autosufficienza 2.5.1 Definizione criteri accertamento non autosufficienza 2.5.2 Definizione progetto dei percorsi assistenziali suddivisi per tipologia di assistenza 2.5.3 Definizione delle proposte normative per la costituzione del Fondo della non autosufficienza e per il suo utilizzo 2.6. Inclusione e cittadinanza degli immigrati nella multiculturalità 2.6.5 Istituzione del Centro contro le discriminazioni 2.6.6 Elaborazione strumento programmatico regionale sull'immigrazione 2.7. Politiche di edilizia sociale 2.7.1 Costituzione del fondo di rotazione per il finanziamento dell'edilizia agevolata in locazione e canone regolato</p> | <p>rischio Idraulico 3.4.2 Definizione del programma degli Interventi prioritari per la Tutela delle Acque per Bacino idrografico 3.4.3 Definizione del programma degli Interventi prioritari per la difesa dal rischio Idraulico per bacino idrografico 3.5. Sviluppo sostenibile del sistema della montagna toscana 3.5.3 Confronto con parti istituzionali e sociali interessate allo sviluppo sostenibile delle montagne e condivisione programmatica degli indirizzi e delle azioni a favore delle montagne toscane</p> | <p>4.1.5 Aree vaste 4.1.6 Programmazione locale 4.1.7 Collaborazione Regione-enti locali 4.1.8 Sicurezza</p> |
| La Toscana delle reti | <p>1.1 Spazio regionale della ricerca ed innovazione 1.1.1 Governance di sistema 1.1.2 Rapporto con istituzioni universitarie, grandi imprese e FIDI Toscana 1.2 Internazionalizzazione, cooperazione, marketing territoriale 1.2.6 Integrazione e coordinamento della legislazione regionale in materia di attività internazionali 1.2.7 Programmazione, gestione e valutazione delle azioni di cooperazione territoriale 1.2.8 Governance del Sistema Toscano della cooperaz. internazionale. Progettazione e messa in opera dell'Agenzia regionale della cooperazione 1.2.9 Reti di governance e integrazione europea</p> | <p>2.6. Inclusione e cittadinanza degli immigrati nella multiculturalità 2.6.3 Sostegno delle reti di accoglienza e diffusione di buone pratiche 2.6.4 Sostegno a reti europee e nazionali per il monitoraggio e la valutazione degli interventi</p> | | <p>4.1. Partecipazione, governance, sistema delle autonomie, aree vaste 4.1.1 Partecipazione 4.1.2 Pilastrini della governance 4.3. Coordinamento delle politiche territoriali urbane e metropolitane 4.3.1 Valutazione delle opportunità e dei punti di debolezza del sistema policentrico in modo da individuare le condizioni per il suo rafforzamento, puntando sulle aree che manifestano maggiori capacità competitive 4.3.2 Sviluppo e rafforzamento delle relazioni e dei flussi di risorse (economiche, cognitive, umane)</p> |

PROGRAMMI STRATEGICI DEL PRS, PIR e azioni progettuali DPEF 2007

| <i>SISTEMI FUNZIONALI DEL PIT</i> | Competitività Sistema Integrato Regionale e Territorio | Cittadinanza, lavoro, coesione, cultura e qualità della vita | Sostenibilità ambientale e territoriale | Governance, conoscenza, partecipazione, sicurezza |
|--|---|---|--|--|
| <p>La Toscana delle reti</p> | <p>e mediterranea. Progetto "Europa del Mare"</p> <p>1.3. Distretto integrato regionale: il sistema delle politiche industriali 1.3.2 Promozione e creazione di una rete di poli di competitività regionale</p> <p>1.6. Sistema dei servizi pubblici locali a rilevanza economica 1.6.1 Riordino giuridico in materia di servizi pubblici locali 1.6.2 Rafforzare il sistema di governance del servizio pubblico locale</p> <p>1.7. Accessibilità territoriale, mobilità integrata 1.7.1 Azioni infrastrutturali di completamento del sistema integrato dell'Alta Velocità/Rete Regionale e del sistema dell'accessibilità ai centri urbani 1.7.2 Attuazione del Programma Regionale sulla Viabilità di interesse regionale 1.7.3 Azioni di riqualificazione e potenziamento delle ferrovie di proprietà regionale (R.F.T.) 1.7.4 Azioni di miglioramento quali-quantitativo dei servizi di Trasporto pubblico locale (TPL), di ascolto dell'utenza 1.7.5 Pianificazione delle risorse ed incremento dell'efficienza nell'offerta dei servizi di TPL 1.7.6 Azioni per aumentare la sicurezza nella mobilità 1.7.7 Fruibilità della rete della mobilità. Banche dati e servizi WEB GIS di orario multimodale per il TPL, ferrovie, aerei e traghetti (con contact center), gestione flotte pubbliche 1.7.8 Servizi telematici basati su Galileo per gestione flotte private (associazioni e consorzi di autotrasporto, mezzi manutenzione e controllo strade), gestione traffico, informazione a turisti 1.7.9 Progetto sperimentale per il pagamento pedaggio con sistema Galileo 1.8. Sviluppo della piattaforma</p> | | | <p>4.3.3 Costruzione ed attuazione di un parco di progetti finalizzati</p> <p>4.4. Efficienza, riorganizzazione e semplificazione 4.4.1 Riduzione del 50% del numero delle leggi regionali entro il 2010 4.4.2 e 4.4.3 Riduzione del carico burocratico su imprese, altre persone giuridiche pubbliche e private e individui derivante dalla legislazione regionale, comunitaria e statale 4.4.4 Riduzione del carico burocratico su imprese, altre persone giuridiche pubbliche e private e individui derivante dalla regolamentazione di competenza degli enti locali 4.4.5 Diffusione delle tecnologie telematiche per il supporto ai processi di semplificazione amministrativa attraverso il sostegno alla diffusione dell' e-procurement 4.4.6 Diffusione delle tecnologie telematiche per il supporto ai processi di semplificazione amministrativa attraverso lo sviluppo e la qualificazione della rete SUAP</p> |

PROGRAMMI STRATEGICI DEL PRS, PIR e azioni progettuali DPEF 2007

| SISTEMI FUNZIONALI DEL PIT | Competitività Sistema Integrato Regionale e Territorio | Cittadinanza, lavoro, coesione, cultura e qualità della vita | Sostenibilità ambientale e territoriale | Governance, conoscenza, partecipazione, sicurezza |
|-----------------------------------|--|---|--|--|
| | <p>logistica costiera 1.8.1 Sviluppo della piattaforma logistica costiera e dei conseguenti interventi sulla rete infrastrutturale 1.8.2 Programmi di sviluppo dei sistemi portuale ed aeroportuale 1.8.3 Definizione di un piano di assetto territoriale, che consenta di realizzare un vero sistema logistico in ambito costiero, dando attuazione anche agli interventi promossi dalla società Interporto di Guasticce 1.8.4 Individuazione del sistema di poli attrezzati per le funzioni logistiche lungo il percorso Livorno-Firenze-Bologna:</p> | | | |

Nella tabella che segue, sono stati invece rilette i Progetti Integrati Strategici (PIR) del PRS alla luce dei metaobiettivi e dei sistemi funzionali del PIT per dare ulteriore enfasi alla stretta correlazione e coerenza tra le scelte prioritarie del PIT e del PRS. Vengono inoltre richiamati i principali Piani e Programmi settoriali, di attuazione delle politiche regionali, che rispondono, sempre in un'ottica di coerenza tra obiettivi, alle diverse esigenze programmatiche regionali.

Quale parte integrante del procedimento di verifica di coerenza, inoltre, sono allegate al presente rapporto una serie di matrici di coerenza tra le politiche dei vari settori regionali (in sostanza i quadri analitici individuati all'avvio del procedimento di adeguamento del PIT): Attività produttive, Abitare, Ambiente, Cultura, Energia, Salute, Ricerca e Innovazione; Mobilità e logistica; Nautica) ed i relativi piani e programmi.

| Metaobiettivi PIT | Sistemi Funzionali PIT | PIR | Piani e programmi Settoriali di attuazione |
|---|--|--|--|
| Integrare e qualificare la "città policentrica" toscana | La Toscana dell'accoglienza e dell'attrattività | 1.4. Innovazione e sostenibilità, offerta turistica e commerciale | Programma Regionale di Sviluppo Economico; Programma di sviluppo rurale; Programma forestale regionale; Piano sanitario regionale; Piano regionale della mobilità e logistica; Programma regionale del TPL; Piano di indirizzo generale integrato; Piano regionale per la promozione della cultura e della pratica delle attività motorie; Legge sulla partecipazione. |
| | | 1.5. Innovazione e qualità del sistema rurale, agricolo e forestale | |
| | | 2.4. Le nuove infrastrutture del sistema sanitario regionale | |
| | La Toscana delle reti | 1.7. Accessibilità territoriale, mobilità integrata | |
| | | 1.8. Sviluppo della piattaforma logistica costiera | |
| | | 4.3. Coordinamento delle politiche territoriali urbane e metropolitane | |
| | La Toscana della qualità e della conoscenza | 2.1. Qualità della formazione | |
| | | 2.2. Innovazione, qualità e sicurezza del lavoro | |
| | | 2.8. Organizzazione produzione e fruizione della cultura | |
| | | 4.2. La società dell'informazione per lo sviluppo | |
| | La Toscana della coesione sociale e territoriale | 4.4. Efficienza, riorganizzazione e semplificazione | |
| | | 2.3. Coesione ed integrazione socio – sanitaria nella società della salute | |
| | | 2.5. Assistenza ed integrazione per la non autosufficienza | |
| 2.6. Inclusione e cittadinanza degli immigrati nella multiculturalità | | | |
| 4.1. Partecipazione, governance, sistema delle autonomie, aree vaste | | | |
| Sviluppare e consolidare la presenza "industriale" in Toscana | La Toscana dell'accoglienza e dell'attrattività | 1.2 internazionalizzazione, cooperazione, marketing territoriale | |
| | La Toscana delle reti | 1.3. Distretto integrato regionale: il sistema delle politiche industriali 1.6. Sistema dei servizi pubblici locali a rilevanza economica | |
| | La Toscana della qualità e della conoscenza | 1.1 Spazio regionale della ricerca ed innovazione | |
| Conservare il valore del patrimonio territoriale della Toscana | La Toscana della qualità e della conoscenza | 3.1. Politiche di ecoefficienza per il rispetto di kyoto e miglioramento della qualità dell'aria | 1 Piano Regionale di Azione Ambientale; 2 Piano di Indirizzo Energetico Regionale; 3 Piano di tutela delle acque; 4 Piano di gestione dei rifiuti; 5 Programma di sviluppo rurale; 6 Programma forestale regionale; 7 Piano di indirizzo per le montagne toscane; 8 Programma regionale di edilizia residenziale e pubblica. |
| | | 3.2. Sostenibilità e competitività del sistema energetico | |
| | | 3.3. Efficienza e sostenibilità nella politica dei rifiuti | |
| | | 3.4. Governo unitario ed integrato delle risorse idriche e per il diritto all'acqua | |
| | La Toscana della coesione sociale e territoriale | 2.7. Politiche di edilizia sociale | |
| | 3.5. Sviluppo sostenibile del sistema della montagna toscana | | |

Il nuovo Piano d'Indirizzo Territoriale si inserisce in un processo progressivo di perfezionamento del processo di convergenza tra gli strumenti della programmazione dello sviluppo e quelli del governo del territorio che hanno nella sostenibilità ambientale il denominatore comune. L'integrazione delle politiche pubbliche e la strategia di *governance* sono, dal punto di vista metodologico, due aspetti fondamentali del nuovo PIT.

Al fine di garantire la massima coerenza con la programmazione regionale, il PIT tiene conto delle indicazioni contenute nel Programma di governo in primo luogo, oltre che nel Programma Regionale di Sviluppo.

La valenza strategica del Piano di Indirizzo Territoriale costituisce un'orientamento "verticale" per i Piani e programmi settoriali di attuazione delle politiche regionali.

Si riportano in elenco i piani e programmi su cui il PIT potrebbe avere ricadute, in termini di raccordo, più o meno stretto (sulle scelte strategiche ma anche solo sui quadri conoscitivi), con tali strumenti di programmazione:

- ✓ Programma Regionale di Sviluppo Economico;
- ✓ Programma di Sviluppo Rurale;
- ✓ Programma forestale regionale;
- ✓ Piano sanitario regionale;
- ✓ Piano regionale della mobilità e logistica;
- ✓ Nuovo Programma regionale del TPL;
- ✓ Piano di Indirizzo Generale Integrato;
- ✓ Piano Regionale di Azione Ambientale;
- ✓ Piano di Indirizzo Energetico Regionale;
- ✓ Piano di tutela delle acque;
- ✓ Piano di gestione dei rifiuti;
- ✓ Piano di indirizzo per le montagne toscane;
- ✓ Piano Regionale delle Attività Estrattive;
- ✓ Piano regionale di gestione integrata della costa ai fini del riassetto idrogeologico
- ✓ Quinto programma aree protette 2008-2010
- ✓ Piano regionale di risanamento e conservazione della qualità dell'aria
- ✓ Nuovo Piano agricolo regionale 2006-2010;
- ✓ Piano integrato della Cultura;
- ✓ Nuovo Piano edilizia sociale;
- ✓ Nuovo Programma regionale per lo sviluppo della società dell'informazione e della Conoscenza;
- ✓ Nuovo Strumento programmatico regionale sull'immigrazione.

2.4. Valutazione della coerenza interna

2.4.1. Master Plan La rete dei Porti Toscani

Struttura del documento

Il master plan dei porti toscani costituisce specifico atto di programmazione del sistema portuale del Piano di Indirizzo Territoriale.

Il PIT definisce come obiettivo territoriale per il sistema portuale toscano lo sviluppo delle infrastrutture e la tutela degli spazi necessari e funzionali alla realizzazione delle autostrade del mare e delle altre tipologie di traffico. Il master plan ne costituisce, come detto sopra, l'atto di programmazione settoriale. Il sistema dei porti costituisce risorsa di interesse unitario regionale

Il master plan vuole quindi:

- Definire il ruolo dei porti toscani secondo una gerarchia che individua i diversi elementi della rete e i relativi livelli di interesse;
- Fornire uno scenario di riferimento del sistema dei porti specificando definizioni, aspetti territoriali ed aspetti economici

- Fornire un'analisi di contesto del sistema portuale, con particolare riferimento alla competitività dei porti commerciali, alla portualità turistica, all'accessibilità
- Definire lo stato attuale dei porti toscani commerciali e turistici e gli indirizzi per le linee di sviluppo.
- Definire elementi statutari e indirizzi strategici che costituiscono disciplina del Piano di Indirizzo Territoriale

Gli strumenti di pianificazione territoriale e atti di governo del territorio promuovono le sinergie e le complementarietà dei vari porti al fine di sviluppare la competitività del sistema portuale toscano.

Sulla base del quadro conoscitivo, il master plan, in quanto parte integrante del Piano di Indirizzo Territoriale, attribuisce alla rete dei porti toscani un ruolo centrale per l'organizzazione della mobilità di merci e persone ed assume come obiettivo strategico lo sviluppo della *piattaforma logistica costiera* come sistema economico multisetoriale, rete di realtà urbane attrattive, poli infrastrutturali con funzioni di apertura internazionale verso il mare e verso le grandi metropoli europee e fasci di collegamento plurimodali interconnessi.

La Regione Toscana privilegia l'obiettivo del riassetto, della riqualificazione funzionale e dell'ampliamento dei porti e degli approdi turistici esistenti. La rete dei porti e degli approdi turistici della Toscana costituisce risorsa di interesse unitario regionale.

Il master plan risulta così strutturato:

- Il *quadro conoscitivo*, caratterizzato dall'analisi di contesto del sistema portuale, dall'analisi delle infrastrutture e dei servizi per l'accessibilità ai vari porti commerciali e turistici. Tale quadro conoscitivo è supportato dallo studio "Indagine conoscitiva della Costa Regione Toscana" (Prof. D. Cazzaniga Francesetti - Università di Pisa). Le schede sui porti, approdi e ormeggi sono curate da Koinè MultiMedia – Pisa. Completano il quadro conoscitivo i contributi dell'IRPET e di vari settori regionali della Direzione Generale Politiche Territoriali ed Ambientali;
- Il *documento di piano* evidenzia, partendo dal quadro conoscitivo presentato, le strategie della Regione per la rete dei porti commerciali e turistici toscani, nel quadro della piattaforma logistica costiera e delle strategie del Programma regionale di Sviluppo.
- La *disciplina* evidenzia il rapporto tra gli strumenti della pianificazione territoriale, gli atti di governo del territorio e il sistema portuale, che costituisce risorsa unitaria di interesse regionale del territorio toscano;
- Il *rapporto ambientale* è redatto conformemente con i requisiti contenuti nell'Allegato I della Direttiva europea 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 relativa alla valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente.

Valutazione di coerenza

Il master plan dei porti costituisce atto di programmazione del sistema portuale del Piano di Indirizzo Territoriale e trova quindi, tra i suoi principali riferimenti degli scenari internazionali e nazionali, lo schema di sviluppo dello spazio europeo (SSSE) e il contesto del sistema della mobilità e della logistica. Nell'ambito specifico della mobilità e della logistica si ricordano, tra i principali riferimenti, il quadro strategico nazionale nell'ambito della priorità "Reti e collegamenti per la mobilità" e le reti transeuropee di trasporto, tra cui si evidenziano i corridoi delle autostrade del mare.

In ambito internazionale si ricorda inoltre il "Libro Bianco – La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" come documento di riferimento per le politiche sulla mobilità dei paesi membri.

Il Programma di Sviluppo Regionale 2006-2010 ha individuato nella Piattaforma logistica costiera, anche ai fini della definizione del Quadro Strategico Nazionale, una condizione essenziale per la competitività dell'intero sistema economico regionale.

Nell'ambito della piattaforma logistica l'accessibilità urbana, l'equilibrio modale e la rete dei collegamenti, i porti, gli interporti e gli aeroporti diventano condizione per la visione unitaria del sistema toscano competitivo a scala sopranazionale.

Il programma regionale di sviluppo conferma l'impegno della regione per dotare il territorio di un sistema integrato ed efficiente di infrastrutture che consentano al sistema produttivo toscano di competere con le sfide imposte dai nuovi scenari economici globali. Lo sviluppo della piattaforma logistica costiera è centrale in questa strategia, promuovendo l'integrazione del territorio toscano con le reti transeuropee di trasporto, incentivando il trasporto ferroviario, il sistema portuale ed aeroportuale, le autostrade del mare e le vie navigabili interne e il trasporto marittimo a corto raggio.

Questa strategia costituisce elemento di particolare forza trainante nell'ambito più generale definito dal Piano regionale della mobilità e della logistica, approvato con D.C.R. 63/2004 e viene assunta nel documento di avvio del Piano di Indirizzo Territoriale regionale allegato alla deliberazione di Giunta regionale n. 759/2005. Il progetto regionale di sviluppo della piattaforma logistica costiera rientra, inoltre, tra agli obiettivi di governance fissati con specifico protocollo d'intesa tra Regione Toscana e le Province di Livorno e di Pisa nell'ambito della definizione del Patto per lo sviluppo locale.

Nel nuovo quadro infrastrutturale risultante dalla realizzazione dell'alta velocità/alta capacità tra Firenze e Bologna occorre sviluppare il sistema logistico regionale conferendo alla Toscana un ruolo privilegiato di piattaforma commerciale per gli scambi tra oriente e occidente.

Le scelte infrastrutturali di rilievo regionale e nazionale sono coerenti con l'Accordo di programma quadro sulle infrastrutture di trasporto del 24 maggio 2000 e l'Intesa generale quadro del 18 aprile 2003.

Per il raggiungimento di tali obiettivi la Regione opererà in modo integrato e concertato con proposte da sottoporre al tavolo nazionale per l'attuazione delle intese sottoscritte, monitorando gli impegni assunti dai vari soggetti istituzionali; ricercando sinergie nell'utilizzo dei fondi disponibili da parte dei diversi soggetti interessati, attuando politiche di cooperazione tra istituzioni e forze economiche e sociali; incentivando forme organizzative e gestionali avanzate nel campo della logistica in Toscana.

Il Master Plan della portualità toscana è stato elaborato tenendo presente che è necessario non solo: "creare i presupposti affinché la piattaforma logistica costituita dall'insieme delle strutture fisse dei porti di Livorno, Carrara e Piombino, dell'interporto di Guasticce, dell'aeroporto di Pisa, assuma la configurazione funzionale di un sistema integrato al suo interno e con i sistemi infrastrutturali per la mobilità;" come riportato nel Programma regionale di sviluppo 2006-2010 (Scheda 1.8 dei Progetti Integrati Regionali), ma anche inserire, accanto alla piattaforma logistica strettamente legata ai porti commerciali, è necessario inserire gli intrecci costituiti dalle necessità logistiche delle strutture da diporto, essenziali a garantire lo sviluppo della rete della portualità turistica.

L'analisi di quadro conoscitivo svolta permette di identificare una serie di elementi che definiscono le condizioni del sistema portuale toscano sia commerciale che turistico.

Lo sviluppo della portualità commerciale toscana è strettamente legata alla realizzazione delle opere infrastrutturali di connessione con il corridoio I e con il corridoio V (ed in tal senso risultano fondamentali il completamento del Corridoio Tirrenico a tipologia autostradale a sud ed il potenziamento nella tratta nord, ma anche la realizzazione delle opere legate alla dorsale centrale) ma anche con i sistemi produttivi costieri dell'adriatico (ed in tal senso assume rilievo il completamento della Strada di Grande Comunicazione Grosseto Fano).

La portualità toscana, ed in particolare Livorno, si pone come un bridge intermodale internazionale, come una piastra logistica portuale aggregante le tre modalità di trasporto: treno, nave, camion. La multimodalità deve essere proposta per qualsiasi opzione, le strade e le ferrovie costituiscono la priorità e l'ottica privilegiata. Carrara e Piombino sono porti specializzati che possono operare in un'ottica di complementarietà ed integrazione con Livorno e con buone possibilità per lo SSS.

La riforma del titolo V della Costituzione, introdotta con la legge costituzionale n.3 del 2001 ha posto le materie "governo del territorio", "grandi reti di trasporto e di navigazione" e "porti e aeroporti civili" tra le materie di legislazione concorrente, in cui "spetta alle Regioni la potestà legislativa, salvo che per la determinazione dei principi fondamentali, riservata alla legislazione dello Stato".

La materia porti è quindi a legislazione concorrente; è evidente quindi l'interesse regionale sulla materia.

E' evidente l'esigenza di un adeguamento alle recenti riforme costituzionali e ad una maggiore integrazione e coerenza all'interno della normativa di governo del territorio e con gli strumenti di pianificazione territoriale e atti di governo del territorio.

Gli strumenti di pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio dovranno prevedere le opere di trasformazione e di riqualificazione del sistema portuale sentiti i soggetti interessati e nel rispetto delle disposizioni del PIT.

Tali interventi dovranno essere attuati mediante specifici piani regolatori portuali che definiscono l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alla viabilità interna e individuano le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

I piani regolatori portuali costituiranno atti di governo del territorio coerenti al Piano Strutturale.

Indirizzi e obiettivi per la portualità commerciale

Per quanto riguarda i porti commerciali si evidenzia che **Carrara** vanta una vocazione consolidata nella lavorazione e movimentazione di marmi e graniti, ma sul porto gravitano anche le attività cospicue dei Cantieri Apuani e della Nuova Pignone, quest'ultima qualificata nella produzione e spedizione via mare di impianti industriali attinenti all'allestimento di piattaforme galleggianti per l'estrazione del greggio e del gas. Carrara, come l'intera costa toscana, è da considerarsi zona di elevata attrattività turistica; pertanto gli effetti del congestionamento dovuto al traffico merci nelle sue punte estive debbono essere mitigati.

Dalle analisi svolte nell'ambito del master plan si evidenziano le seguenti priorità, che assumono quindi valore di indirizzo strategico:

- riorganizzazione del porto con particolare attenzione alle attività dei Cantieri Apuani;
- consolidamento e sviluppo dei traffici vocazionali (marmi), e verifica delle condizioni per lo sviluppo dello SSS;
- fluidificazione della viabilità e potenziamento della direttrice tirrenica, con particolare riferimento alla realizzazione della terza corsia A12 e alla Strada dei Marmi;
- realizzazione del porto turistico e sviluppo dei servizi al diportismo nautico e della cantieristica da diporto;

Piombino è specializzata nel servizio alle isole e passeggeri (3 milioni e 600.000 passeggeri e 1 milione e 100.000 veicoli di cui oltre 300.000 camion nel 2005) ed è storicamente legata agli stabilimenti industriali siderurgici. Il futuro del porto appare legato a due aspetti principali sia allo sviluppo del traffico di merci connesse con le attività industriali e con la tipologia delle merci rinfuse che alla crescita del rapporto con le isole in termini di passeggeri e merci.

Si può ragionevolmente pensare che il miglioramento della dotazione infrastrutturale e dell'efficienza dei servizi dell'insediamento portuale, nonché della sua accessibilità urbana e territoriale, possa consentire allo scalo di Piombino un consistente incremento delle attuali quote di movimentazione di merci, connessa alla concentrazione sul porto di tutti i traffici delle aziende insediate nel territorio e nello sviluppo specializzato del filone dei traffici di merce alla rinfusa per un hinterland che, oltre all'immediato retroterra, si riferisce all'intera Toscana Meridionale e potenzialmente si estende fino a ricomprendere parte dell'Umbria.

Altrettanto importante risulta il rapporto diretto con le isole, che concerne sia il trasporto merci che passeggeri. Il porto è l'interfaccia delle isole dell'arcipelago toscano. Per il trasporto delle merci, inoltre, la rotta da Piombino alla Sardegna (ma anche con la Corsica), costituisce un percorso sicuro per garantire a queste isole il costante approvvigionamento delle merci.

Per lo sviluppo del porto di Piombino risulta indispensabile migliorare l'operatività e l'accessibilità delle sue infrastrutture.

Le priorità per Piombino sono quindi:

- il potenziamento infrastrutturale (banchine, aree, fondali) e il miglioramento dell'accessibilità per soddisfare in modo più ampio e adeguato la domanda di movimentazione delle merci proveniente dal bacino territoriale di riferimento del porto, da ricondurre, in primo luogo, ai prodotti delle attività industriali ed alle merci rinfuse, nonché la riorganizzazione del porto in funzione soprattutto della massa di passeggeri e merci attinenti alle isole anche attraverso soluzioni più idonee per gli spazi acquisiti;
- la rapida connessione del porto con il Corridoio Tirrenico con il completamento della SS 398, la realizzazione del completamento autostradale Rosignano-Civitavecchia;
- la connessione del porto con la ferrovia per migliorare le potenzialità portuali e lo sviluppo delle attività industriali presenti per le quali il potenziamento infrastrutturale rappresenta un elemento di competitività e di garanzia per la prospettiva;
- la realizzazione del porto turistico con le sue connessioni viarie, i parcheggi e servizi particolarmente qualificati, nonché di spazi adeguati per lo sviluppo della cantieristica da diporto.

Livorno è il porto commerciale di riferimento per la piattaforma logistica costiera toscana, dispone di ottime infrastrutture portuali e di grandi spazi per stoccaggio aree industriali.

Per la lunga tradizione di attività portuale dispone di esperienze, di conoscenze e di dinamicità imprenditoriale di buon livello.

Il retroterra portuale di Livorno è interessato da grandi aree attrezzate con magazzini e servizi logistici; mediante la S.G.C. FI-PI-LI è immediatamente accessibile l'Interporto Amerigo Vespucci, in via di realizzazione (dei 200 Ha destinati all'infrastruttura, circa 80 sono già urbanizzati, collegati con una buona viabilità e con la linea ferroviaria con attività di immagazzinaggio e di movimentazione attiva).

Nei programmi pubblici per lo sviluppo della piattaforma logistica costiera Pisa – Livorno sono inoltre previsti approfondimenti per l'adeguamento del Canale Scolmatore d'Arno sino a Pontedera, per assicurare a quelle aree anche una accessibilità dal porto mediante navigazione interna.

Completa il complesso sistema infrastrutturale collegato al porto il Canale dei Navicelli, che termina presso la città di Pisa nella Darsena Pisana e il vicino aeroporto Galileo Galilei, dotato di servizio cargo ed in particolare in grado di servire merci ad alto valore aggiunto a scala internazionale ed intercontinentale.

Per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali strategici per la piattaforma logistica costiera si rende necessario potenziare i collegamenti ferroviari tra Porto di Livorno, Interporto di Guasticce, nodo di Pisa, al fine di migliorare l'accessibilità al nodo di Firenze e ai corridoi 1 e 5.

Fin dagli anni '60 si evidenziava come possibile direttrice di espansione del porto di Livorno la zona a nord-ovest dello stesso, in riva sinistra dello Scolmatore.

Poiché il P.R.G. vigente, datato 1953, ha completamente esaurito le proprie previsioni, è necessario provvedere rapidamente alla redazione di un nuovo Piano regolatore portuale che possa fornire al porto ed alla città nuove prospettive di consolidamento e di sviluppo infrastrutturale e quindi dell'economia connessa.

Gli studi svolti propongono per l'espansione possibile una nuova darsena (la darsena Europa contigua alla darsena Toscana). La possibilità di accrescere i traffici è fortemente condizionata dalla disponibilità di nuove aree e dagli interventi di potenziamento della rete viaria e ferroviaria e della sua efficienza. La realizzazione della darsena Europa assume valore strategico per il rilancio e la competitività del sistema portuale e della piattaforma logistica costiera.

In sintesi per Livorno le priorità per diventare, come ipotizzato anche dall'Unione Europea, un bridge intermodale per le merci dell'est Europa verso-da il Mediterraneo, ma anche verso-da gli USA e sicuramente per costituire il fulcro della piattaforma logistica costiera, sono:

- la disponibilità di nuovi spazi e la realizzazione della darsena Europa; in questo quadro risulta prioritario arrivare alla redazione di un nuovo Piano Regolatore Portuale;
- la realizzazione dei collegamenti ferroviari per il potenziamento delle connessioni tra porto di Livorno, interporto di Guasticce e e nodo di Pisa.

- Interventi di completamento del corridoio tirrenico a tipologia autostradale e completamento della Variante Aurelia tratto Maroccone-Chioma;
- sviluppare gli approfondimenti per la navigabilità dello scolmatore d'Arno.

Indirizzi e obiettivi per la portualità turistica

Nell'ambito della piattaforma logistica costiera assume un ruolo rilevante la **portualità turistica** per cui dovranno essere innalzati i livelli prestazionali e di qualità. I porti turistici costituiscono risorsa di interesse unitario regionale.

La costa toscana offre un elevato numero di posti barca (circa 24.000) mentre occorre sottolineare uno scarso numero di situazioni qualificate sotto il profilo delle dotazioni di servizi e di standards urbanistici e nautici, tanto da ridurre a poche migliaia (circa 5.000) i posti barca riferibili a strutture che possano essere definite porti veri e propri per livelli prestazionali e di qualità desumibili dalle norme vigenti.

Gran parte dei numerosi posti barca presenti sulla costa toscana, classificabili oggi come "ormeggi" hanno tutti le potenzialità per essere riqualificati, trasformandoli in porti o approdi, secondo gli obiettivi del Piano stesso.

Il master plan privilegia l'obiettivo del riassetto, della riqualificazione funzionale e dell'ampliamento dei porti e degli approdi turistici esistenti piuttosto che quello della realizzazione di nuovi insediamenti portuali. Di norma è esclusa la realizzazione di nuovi porti o approdi turistici su coste basse sabbiose.

L'eventuale previsione di nuovi porti turistici e gli interventi di modifica e ampliamento degli esistenti dovranno rispondere ad una serie di scelte strategiche quali esigenze di sviluppo della filiera produttiva legata ai poli nautici toscani di riferimento, accessibilità e servizi, valorizzazione dei water front con interventi di riqualificazione degli spazi di integrazione funzionale città-mare ai fini del miglioramento dell'accessibilità e di uso degli spazi; queste scelte andranno conseguentemente verificate per il rispetto di tutte le disposizioni per la sostenibilità dell'intervento, quali ad esempio concorrere al riequilibrio del fenomeno erosivo della costa.

Nel percorso di progettazione e di costruzione dei porti turistici è necessario tenere presente che, ferma restando la garanzia di una organizzazione infrastrutturale e gestionale che ne assicuri la massima funzionalità, siano quanto più possibile integrati con i retroterra territoriali ed urbani.

Un porto turistico è, per sua natura, uno "spazio di relazione", ha le caratteristiche di una "piazza", dove anche chi non dispone di un ormeggio può ricercare funzioni commerciali collegate alla pesca, o a servizi pubblici e collettivi che costituiscono una vera estensione di servizi urbani.

Una annotazione di rilievo è la necessità di sviluppare alcune sinergie nel sistema per aumentare la competitività dei singoli porti e migliorare i servizi ai potenziali utenti. Tra queste sinergie si rileva indispensabile l'istituzione di una rete informatizzata tra i vari soggetti per garantire informazioni e servizi agli utenti.

Il master plan definisce i seguenti indirizzi generali al fine di rendere competitivo il sistema della portualità turistica della Toscana:

1. Qualificazione del sistema della portualità esistente al fine di creare una rete fondata sulle piccole dimensioni a basso impatto ambientale e con un forte legame con il livello locale attraverso:

- la promozione di interventi di qualificazione strutturale ed ambientale di porti e approdi collocati in ambiti costieri fragili dal punto di vista ambientale e/o caratterizzati da inefficienza funzionale e da scarsa dotazione infrastrutturale;
- la promozione di azioni volte ad assicurare la permanenza di attività di pesca e di altre attività di servizio garantendo nei porti idonei spazi ed attrezzature per lo svolgimento di tali funzioni ai fini di ridurre il conflitto tra le diverse funzioni presenti;
- Il sostegno alla qualificazione dei porti e approdi esistenti sotto il profilo della dotazione dei servizi aggiuntivi al diportista e alla crescita di attività connesse alla nautica quali il rimessaggio e la piccola cantieristica.

2. Sviluppo delle potenzialità e rilancio di alcuni porti turistici con un elevato potenziale di eccellenza quali risorse capaci di presentare il sistema portuale toscano a livello internazionale attraverso:

- la valorizzazione dei waterfront con interventi di riqualificazione degli spazi di integrazione funzionale città-mare ai fini del miglioramento dell'accessibilità e di uso degli spazi;
- la qualificazione e lo sviluppo dei servizi turistici a forte attrattività: eliporti, ristoranti, attività commerciali, attività per il tempo libero;
- lo sviluppo e la promozione di azioni volte a integrare la rete regionale della nautica con il più ampio sistema diportistico dell'alto mediterraneo allineando l'offerta regionale ai più elevati standard delle regioni marittime europee in termini di qualità ambientale, architettonica e funzionale;
- il sostegno al comparto produttivo della nautica toscana che si presenta come uno tra i settori trainanti dell'economia regionale grazie alla qualità delle produzioni di yacht e mega-yacht dei poli cantieristici di eccellenza che vantano il riconoscimento di un marchio di qualità a livello internazionale per le produzioni toscane.

Il monitoraggio in itinere del master plan e dei suoi effetti avverrà in coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale e con quanto definito per il Piano di Indirizzo Territoriale.

2.4.2. Master Plan Il Sistema Aeroportuale Toscano

Struttura del documento

Il master plan del Sistema Aeroportuale Toscano costituisce specifico atto di programmazione del sistema aeroportuale del Piano di Indirizzo Territoriale e ne costituisce parte integrante.

Il PIT definisce come obiettivo territoriale per il sistema aeroportuale toscano lo sviluppo di infrastrutture e la tutela degli spazi necessari alla crescita del trasporto aereo in rapporto ai territori e agli ambienti insediati. Il master plan ne costituisce, come detto sopra, l'atto di programmazione settoriale. Il sistema degli aeroporti costituisce risorsa di interesse unitario regionale

Il master plan vuole quindi:

- Definire lo scenario di riferimento del quadro tecnico-conoscitivo;
- Fornire lo stato attuale e le linee di sviluppo;
- Definire una classificazione regionale degli aeroporti;
- Definire elementi statuari e indirizzi strategici che costituiscono disciplina del Piano di Indirizzo Territoriale

Il master plan risulta così strutturato:

- *Il quadro conoscitivo*, caratterizzato dall'analisi delle condizioni attuali e le prospettive degli aeroporti toscani, il traffico passeggeri, le infrastrutture e le condizioni di accessibilità e servizi pubblici. Vengono analizzate le possibili linee di sviluppo degli stessi aeroporti al fine di realizzare le sinergie e un processo di progressiva integrazione che porti alla realizzazione del Sistema Aeroportuale Toscano. Tale quadro conoscitivo si è avvalso del contributo dello studio "Consulenza e ricerca per la redazione del master plan del sistema aeroportuale toscano" - Giorgio Fossa S.a.S.. Completano il quadro conoscitivo i contributi dell'IRPET e di vari settori regionali della Direzione Generale Politiche Territoriali ed Ambientali;
- *Il documento di piano*, che evidenzia, partendo dal quadro conoscitivo presentato, le strategie della Regione per la realizzazione del Sistema Aeroportuale Toscano, nel quadro complessivo degli indirizzi del Programma Regionale di Sviluppo e del Piano di Indirizzo Territoriale;
- *La disciplina* che infine evidenzia il rapporto tra gli strumenti della pianificazione territoriale, gli atti di governo del territorio e il sistema aeroportuale, che costituisce risorsa unitaria di interesse regionale del territorio toscano.
- *Il rapporto ambientale* è redatto conformemente con i requisiti contenuti nell'Allegato I della Direttiva europea 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 relativa alla valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente.

Valutazione di coerenza

Il master plan degli aeroporti costituisce atto di programmazione del sistema portuale del Piano di Indirizzo Territoriale e trova quindi, tra i suoi principali riferimenti degli scenari internazionali e nazionali, lo schema di sviluppo dello spazio europeo (SSSE) e il contesto del sistema della mobilità e della logistica. Nell'ambito specifico della mobilità e della logistica si ricordano, tra i principali riferimenti, il quadro strategico nazionale nell'ambito della priorità "Reti e collegamenti per la mobilità" e le reti transeuropee di trasporto.

In ambito internazionale si ricorda inoltre il "Libro Bianco – La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" come documento di riferimento per le politiche sulla mobilità dei paesi membri.

Il Piano di Indirizzo Territoriale, (P.I.T.) approvato con D.C.R. 12/2000, individuava il sistema aeroportuale toscano imperniato sui due scali di Pisa e Firenze quali infrastrutture principali a servizio del trasporto aereo per il traffico di linea, il traffico merci ed i voli charter, e poi completato dagli altri scali aeroportuali. Il Piano di Indirizzo Territoriale definiva un sistema aeroportuale toscano quale insieme delle infrastrutture aeroportuali presenti nella Regione e riconosceva inoltre la necessità di integrazione fra i due scali di Firenze e Pisa come opportunità per la Toscana di assumere il ruolo di terzo polo aeroportuale nazionale.

Accanto agli scali di Firenze e Pisa ad oggi si evidenziano gli scali di Siena Ampugnano, Marina di Campo, Grosseto; gli scali aeroportuali di Lucca Tassignano e Arezzo Molin Bianco svolgono un ruolo di aviazione generale e Massa Cinquale, oltre a questo ruolo, svolge anche un servizio per la protezione civile.

Il *Piano Regionale della Mobilità e della Logistica*, approvato con D.C.R. 63/2004, evidenzia come l'andamento complessivo può sembrare positivo ma la Toscana resta una regione sottodotata di offerta di trasporto aereo rispetto al suo peso economico e la metà dei suoi passeggeri potenziali continua ad arrivare o partire da altri scali.

Lo stesso Piano Regionale indica che nelle prospettive del sistema assume una funzione rilevante la gestione degli scali ed in particolare evidenzia che "la gestione degli aeroporti richiede caratteristiche sempre più imprenditoriali, rispondendo questo ad un preciso interesse pubblico: solo gestioni aeroportuali efficienti possono conservare e acquisire un'offerta di trasporto adeguata". Tra le azioni è quindi auspicabile una crescente concorrenza "negli scali", piuttosto che una concorrenza "fra gli scali" toscani, che anzi dovrebbero tendere ad una progressiva specializzazione".

Tra le strategie di rango regionale indicate nell'ambito dell'avvio del procedimento per il Piano di Indirizzo Territoriale, definito con D.C.R. 759 del 25/07/2005 è indicata l'ipotesi di sviluppo della piattaforma logistica costiera in rapporto alla rete transeuropea dei trasporti ed al riequilibrio e integrazione fra le modalità di trasporto.

La riforma del titolo V della Costituzione, introdotta con la legge costituzionale n.3 del 2001, ha posto le materie "governo del territorio", "grandi reti di trasporto e di navigazione" e "porti e aeroporti civili" tra le materie di legislazione concorrente, conferendo "alle Regioni la potestà legislativa, salvo che per la determinazione dei principi fondamentali, riservata alla legislazione dello Stato".

Le materie "aeroporti civili" e "governo del territorio" sono a legislazione concorrente ed è evidente quindi l'interesse regionale sulla materia.

Il Programma Regionale di Sviluppo (P.R.S.) 2006-2010 approvato il 19 luglio 2006, pone proprio la creazione di un sistema aeroportuale integrato regionale tra le priorità programmatiche della legislatura.

Il PRS 2006-2010 si pone come un atto di indirizzo e programmazione, che individua le scelte strategiche dell'azione regionale e le priorità di legislatura ed i Progetti Integrati Regionali, tesi ad introdurre significativi cambiamenti nel sistema toscano e ad un rinnovato dinamismo.

Il potenziamento del sistema degli aeroporti toscani viene quindi ritenuto necessario anche in funzione dello sviluppo della piattaforma logistica costiera, (nel relativo progetto integrato regionale nell'ambito del programma strategico "Competitività Sistema integrato regionale e territorio" del P.R.S.) al fine di promuovere l'integrazione del territorio toscano con le reti transeuropee di trasporto.

Indirizzi e obiettivi per il sistema aeroportuale

Nel 2005 il traffico gestito dagli aeroporti toscani è stato pari a circa 4 milioni di passeggeri sui 113 milioni del sistema italiano, inserendo la Toscana all'ottavo posto fra le Regioni italiane. Attualmente il traffico aereo localizzato in Toscana è pari al 3,5% del totale nazionale, un livello inferiore a quello delle regioni sviluppate che non sono sede di aeroporti intercontinentali (Emilia R., Veneto). La causa di questo fenomeno risiede nelle caratteristiche oggettive dei due maggiori scali toscani, fra i quali Pisa è piuttosto lontano dalla domanda regionale di trasporto aereo, e Firenze è fortemente limitato dalla sua localizzazione in un'area fortemente urbanizzata.

È essenziale quindi che la Toscana non perda terreno rispetto al suo ruolo attuale a livello nazionale, ma è anzi necessario che riesca a recuperare un ruolo pari alle sue potenzialità di sviluppo, recuperando quegli utenti che, pur diretti in Toscana, utilizzano altri aeroporti (oggi pari a circa il 50%); recuperare tali utenti è quindi un obiettivo di notevole importanza ai fini della competitività del sistema economico regionale e anche, nel lungo periodo, ai fini della solidità dello sviluppo.

Il potenziamento del trasporto aereo determina in primo luogo un incremento di competitività attraverso la riduzione del costo generalizzato del trasporto.

Nel lungo periodo aumenta inoltre l'attrattività del territorio: l'aeroporto è infatti una potente calamita di nuove iniziative produttive, sia manifatturiere che congressuali, espositive, culturali. Maggiori investimenti negli aeroporti hanno l'effetto di attrarre nuovi investimenti in altri settori che a loro volta produrranno effetti di breve periodo in occupazione e reddito.

Potenziare il trasporto aereo in Toscana è quindi importante per la crescita regionale e questo obiettivo può essere realizzato puntando ad un processo di integrazione fra gli scali.

Gli strumenti di pianificazione territoriale e atti di governo del territorio dovranno promuovere azioni di sinergia e coordinamento degli aeroporti toscani al fine di sviluppare la competitività del sistema aeroportuale toscano;

Sulla base del quadro conoscitivo, il master plan in quanto parte integrante del Piano di Indirizzo Territoriale, attribuisce al sistema aeroportuale della Toscana un ruolo centrale per l'organizzazione della mobilità di merci e persone e lo sviluppo della logistica ed assume i seguenti obiettivi strategici:

- sviluppo degli aeroporti in modo sistemico per consentire la valorizzazione delle specifiche caratteristiche funzionali compatibilmente con la tutela delle risorse territoriali ed ambientali;
- innalzamento del livello di qualità per ricettività, accoglienza e funzionalità dei singoli scali;
- sviluppo di soluzioni gestionali e coordinate, nel rispetto delle normative vigenti, al fine di ridurre i costi e aumentare la competitività del sistema nell'ambito di una politica di integrazione del sistema aeroportuale;
- promozione del coordinamento dei soggetti pubblici e privati al fine di costituire una integrazione che caratterizzi la definizione del Sistema Aeroportuale Toscano.

Lo sviluppo degli aeroporti dovrà avvenire in maniera sistemica, non concorrenziale ma complementare, esaltando le specificità di ciascuno. Gli aeroporti dovranno costituire la "porta di accesso al territorio" e innalzare in tal senso i livelli di qualità per ricettività, accoglienza e funzionalità.

Per dotare la Regione di un sistema aeroportuale più efficiente e competitivo è necessario avviare una serie di iniziative ed azioni, sostenute da specifici studi che sviluppino soluzioni efficaci quali una holding o consorzio partecipato da tutti gli aeroporti toscani per la gestione di un insieme di servizi, tra cui i servizi di "handling", nel rispetto delle normative vigenti, una unica interfaccia e

marketing con le compagnie aeree ed una unica strategia di comunicazione, nonché politiche di integrazione tariffaria nei servizi.

Il modello proposto rappresenterebbe un vero primato in Italia poiché solo Milano e Roma si basano su una gestione integrata di più aeroporti (Linate e Malpensa, Fiumicino e Ciampino) ma nessuno si è occupato ad oggi di una vera e propria integrazione regionale. In Europa invece sono ormai molti i bacini di utenza del traffico aereo organizzati secondo questo sistema (BAA a Londra, AdP a Parigi ed altre metropoli europee).

Preso atto degli studi sviluppati e in attuazione degli obiettivi del Programma Regionale di Sviluppo, il master plan ritiene quindi prioritario promuovere il coordinamento dei soggetti pubblici e privati per un sistema regionale degli aeroporti, un network degli scali toscani, una integrazione istituzionale fra i diversi soggetti tesa ad integrare alcune funzioni che porti alla definizione del Sistema Aeroportuale Toscano.

Ogni aeroporto potrà avere un ruolo maggiormente definito e far parte di un sistema realmente competitivo, con tutti i vantaggi connessi per gli utenti e per il territorio toscano in generale.

La redazione di un Master Plan del Sistema Aeroportuale Toscano come atto di programmazione settoriale e parte integrante del Piano di Indirizzo Territoriale costituisce un primo elemento teso a promuovere l'integrazione e le sinergie del sistema.

Il monitoraggio in itinere del master plan e dei suoi effetti avverrà in coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale e con quanto definito per il Piano di Indirizzo Territoriale.

2.4.3. La Toscana nel Quadro Strategico Nazionale 2007-2013

Che cosa è

Questo allegato parte integrante del Piano di Indirizzo Territoriale costituisce il risultato dell'attività di studio svolta dall'IRPET con la Direzione Generale Politiche Territoriali ed Ambientali attivata ai fini della formulazione delle proposte toscane in merito al *Quadro strategico nazionale 2007-2013*.

Coerenza

Tra le strategie individuate dal PIT hanno una specifica congruità con la visione e gli intenti sottesi alle formulazioni ad oggi disponibili del *Quadro strategico nazionale* (QSN) una serie di progetti integrati regionali che sono direttamente funzionali alla *accessibilità territoriale e alla mobilità integrata*, da un lato, e allo *sviluppo della piattaforma logistica costiera*, dall'altro. Entrambe le aree progettuali costituiscono il contributo toscano sia alla messa in opera del sistema delle *Reti transeuropee* (TEN) con specifico riferimento ai corridoi I e V, sia allo sviluppo delle piattaforme territoriali integrate su cui fondare la funzionalità dei grandi corridoi transnazionali e multimodali.

Il Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio (Dicoter) del Ministero Infrastrutture e Trasporti ha promosso una serie di studi e ricerche orientate ad estrarre una "immagine del territorio italiano" finalizzata alla costruzione di linee di assetto del territorio nazionale per la costruzione del *Quadro strategico nazionale* e, tramite questo, alle *Linee strategiche europee* in vista dei Fondi strutturali per il periodo 2007-2013; la Regione Toscana ha avviato contestualmente sia i lavori per il nuovo *Programma regionale di sviluppo 2006-2010* (PRS) sia i lavori di adeguamento del *Piano di indirizzo territoriale 2005-2010* (PIT). Il presente elaborato costituisce la proposta strategica della Toscana nell'ambito degli studi sviluppati dal DICOTER.

Obiettivi

La Regione Toscana ha confermato l'interesse di dotare il territorio di un sistema integrato ed efficiente di infrastrutture che consentano al sistema produttivo toscano di competere con le sfide imposte dai nuovi scenari economici globali e al contempo al territorio regionale nel suo complesso di rafforzare quella qualità insediativa e paesaggistica che rappresenta il più importante valore immateriale oggi disponibile. Per questo viene ribadita la centralità del Piano Regionale della Mobilità e della Logistica del 2004, che è assunto come punto di partenza sia dal PIT che dal PRS.

L'idea strategica è quella di anticipare il vantaggio competitivo legato alla sinergia del fascio di infrastrutture stradale e ferroviario passanti per l'appenninico in modo da organizzare una interconnessione laterale al Corridoio I che, partendo dal nodo Pisa/Livorno, via Firenze, Bologna e da qui verso Parma/Verona per il Brennero, e verso Padova/Trieste per l'Est europeo, colleghi stabilmente il Tirreno con L'Europa dell'Est e con l'area dei Balcani; ma al contempo un gateway di sistemi territoriali urbani (sia regionali che infraregionali), nel quale possano acquistare sempre più rilevanza la qualificazione logistica, la gestione dei flussi di informazione, la fornitura di servizi rari e la realizzazione di nuove funzioni industriali e di servizio a maggiore valore aggiunto, in modo da creare nuove reti immateriali tali da far competere anche aree in apparenza più deboli oltre a favorire la "dinamizzazione" delle interdipendenze con le regioni contermini.

In questa nuova visione prospettiva la Toscana si candida ad ospitare una vera e propria piattaforma territoriale strategica transnazionale "tosco/emiliana-romagnola" che, partendo dall'asse urbano e infrastrutturale di Livorno-Pisa (porto e terminale di autostrada del mare, aeroporto, interporto), connetta l'area a più forte sviluppo della Toscana e questa con il robusto sistema economico-territoriale dell'area metropolitana di Bologna, in modo che da qui possa ulteriormente svilupparsi sia verso Parma/Verona e il Brennero, che verso Padova/Trieste e l'area dell'Est. Questa piattaforma, che non è alternativa alla Ti.Bre., ma è ad essa complementare perché sfrutta un fascio infrastrutturale di connessione laterale di particolare valore strategico nazionale e internazionale, appare non solo possibile, ma anche auspicabile per cominciare a capitalizzare gli investimenti fatti nell'attraversamento (ferroviario e stradale) dell'appenninico.

L'elaborazione del PIT dovrà inoltre coordinarsi con le fasi di programmazione - attuazione **dei Fondi Strutturali 2007-2013**; in particolare, il **Documento Strategico Regionale Preliminare** per le politiche di coesione 2007/2013 (approvato con decisione di G.R. n.8 del 14 novembre 2005) individua tra l'altro, nel proprio ambito "Competitività Regionale" da attuare con i fondi FESR, degli specifici obiettivi e priorità di carattere ambientale-territoriale, quali:

- promozione di azioni e politica industriale finalizzate allo sviluppo di ricerca e innovazione tecnologica che contano di aumentare la qualità ambientale dei processi e dei prodotti;
- interventi di risanamento del territorio, conservazione della biodiversità, miglioramento della qualità dell'ambiente urbano, prevenzione del rischio ambientale e tecnologico, efficienza energetica e utilizzo di energia rinnovabile;
- interventi a favore dell'accessibilità dei servizi di trasporto e telecomunicazione.

3. Individuazione delle modalità di confronto ed informazione

3.1. Riferimenti e principi generali

Il crescente processo di coinvolgimento dei cittadini nelle scelte pubbliche in materia di ambiente trae fondamento da numerosi riferimenti internazionali, primo fra tutti il principio **10 della Dichiarazione di Rio** (UN, 1992), nel quale si afferma che *“il modo migliore per trattare le questioni ambientali è quello di assicurare la partecipazione di tutti i cittadini interessati, a tutti i livelli.....ciascun individuo avrà adeguato accesso alle informazioni.....ed avrà la possibilità di partecipare ai processi decisionali”*

La **Convenzione di Aarhus**³ (UN/ECE, 1998) sull’*“Accesso all’informazione, la partecipazione pubblica alle decisioni e l’accesso alla giustizia in materia ambientale”* introduce una serie di obblighi per i Paesi aderenti, che concorrono a delineare un nuovo modello di governance ambientale, finalizzato alla creazione di una reale democrazia ambientale. Il modello si basa su tre *“pilastri”*: accesso all’informazione ambientale, partecipazione del pubblico ai processi decisionali ed accesso alla giustizia. I principi fondamentali del modello sono la partecipazione alle scelte pubbliche da parte dei cittadini, l’equità delle scelte rispetto agli interessi dei diversi attori, la trasparenza delle scelte, nonché delle condizioni su cui si fondano, dei loro esiti e dei processi decisionali, la *“accountability”* degli enti e dei funzionari responsabili.

L’applicazione della Convenzione ha l’obiettivo di stimolare il miglioramento delle politiche e delle decisioni pubbliche in materia ambientale, in termini di qualità, equità, efficacia ed efficienza; allo stesso tempo si verrebbe a generare un sistema integrato di incentivi a modificare comportamenti e scelte, andando così a costituire strumenti di policy ambientale. Questo insieme di elementi agisce attraverso la considerazione attraverso l’intero processo di costruzione delle decisioni degli interessi e delle preoccupazione dei cittadini, acquisendo nell’ambito del processo decisionale, gli elementi di conoscenza da loro detenuti e creando un deterrente all’adozione di scelte poco motivate.

La Regione Toscana ha scelto da tempo di individuare obiettivi condivisi per lo sviluppo sostenibile della società toscana, attraverso la governance cooperativa. Tale forma trae origine dalla concertazione ed è stata sviluppata attraverso la costruzione di una società dell’informazione e della conoscenza, quale garanzia dell’adozione di una forma avanzata di partecipazione.

In quest’ottica sono state individuate specifiche procedure di concertazione o confronto, nell’ambito dei processi di formazione di atti di programmazione regionale, ai sensi dello Statuto regionale e della Legge Regionale 11 agosto 1999 n.49, art.15; il regolamento per l’applicazione delle procedure di valutazione integrata individua nel confronto e nella concertazione (Sezione II, art.6 e art.7), e nell’informazione dei soggetti interessati gli elementi di partecipazione al procedimento di formazione degli atti.

3.2. Forme, strumenti e contenuti del processo di confronto e partecipazione

Le forme e gli strumenti di informazione e partecipazione adottate, anche in riferimento a quanto contenuto nella Direttiva Europea 42/01, sono state decise autonomamente dal responsabile del procedimento, in coordinamento con il settore della comunicazione istituzionale. Il responsabile ha preso come riferimento le procedure ufficiali, individuate dalla Regione Toscana con riferimento all’art.6 e all’art.7 del Regolamento di Disciplina del Processo di Valutazione

³ L’Italia ha ratificato e reso esecutiva la Convenzione con la Legge n.108 del 16 marzo 2001.

integrata degli strumenti di programmazione regionale e indicate agli art. 6, 8 e 9 della suddetta direttiva europea.

Gli strumenti che verranno utilizzati sono:

- a) I tavoli di concertazione istituzionale e generale, previsti dall'art.48 dello Statuto regionale;
- b) gli elaborati cartacei, in particolare quelli previsti dalla Direttiva CE 2001/42 (art.9) costituiti dal **rapporto ambientale, dalla sintesi non tecnica e dalla dichiarazione di sintesi, oltre al Rapporto di valutazione, quale sintesi del processo decisionale di formazione del Piano ed il citato Rapporto di Valutazione, attraverso il quale si riassumono gli esiti del processo di partecipazione;**
- c) il rapporto Segnali Ambientali in Toscana 2006;
- d) i prodotti informatici, in particolare un'apposita sezione del sito WEB regionale, nella quale inserire tutte le informazioni relative allo stato di avanzamento dei lavori, alla divulgazione degli esiti e delle informazioni sulle decisioni e sulle conclusioni adottate, ed alla quale fare afferire cartoline telematiche, appositamente predisposte per raccogliere indicazioni, suggerimenti, proposte.

Gli elementi da condividere nell'ambito del processo di confronto e partecipazione dovranno essere:

- a) il quadro conoscitivo;
- b) gli obiettivi del Piano;
- c) gli effetti attesi dal punto di vista ambientale, territoriale, economico, sociale e sulla salute umana.

L'obiettivo è quello di ottenere un coinvolgimento più ampio possibile; per questo, in un'ottica di processo partecipato, si intende privilegiare gli attori che si possono configurare come portatori d'un interesse, utilizzando i mezzi più idonei a favorire la partecipazione di tutta la società toscana.

Il pubblico deve poter disporre di un'effettiva opportunità di esprimere in tempi congrui il proprio parere sulla proposta di piano e sul rapporto di valutazione, prima della sua adozione. Per assicurare al più ampio numero di soggetti l'accesso all'informazione, gli strumenti e i canali da utilizzare sono le nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione, i media "classici" (affissioni, stampa, radio, televisione), l'Ufficio relazioni con il pubblico ed il Bollettino Ufficiale della Regione Toscana.

Copia integrale degli elaborati cartacei prodotti viene depositata presso la sede dell'Ufficio Relazione con il Pubblico della Regione Toscana. Presso tale sede è a disposizione del pubblico un registro dei soggetti intervenuti nelle consultazioni.

Sono di seguito indicati in tabella alcuni strumenti e alcune modalità, ordinati per la funzione che possono assumere nel processo di valutazione integrata:

PARTECIPAZIONE ed INFORMAZIONE

| Tipo di iniziativa | Strumenti | Obiettivi | Pubblico partecipante |
|---|---|--|--|
| Strumenti di Informazione e Comunicazione | | | |
| Pubblicazione cartacea | Sintesi non tecnica | Informare evidenziando gli aspetti di maggior rilievo: obiettivi, strategie ed azioni. | Strumento destinato ad un pubblico vasto, in linea generale alla società toscana nella sua globalità. |
| Pubblicazione cartacea | Piano | Rendere pubblica la strategia, gli obiettivi e gli aspetti normativi, | Strumento pensato per decisori, politici, funzionari e tecnici. |
| Pubblicazione elettronica | Sintesi non tecnica e documenti preparatori | Informare evidenziando gli aspetti di maggior rilievo: obiettivi, strategie ed azioni. | Strumento destinato ad un pubblico vasto, in linea generale alla società toscana nella sua globalità. |
| Sito WEB | Sezione appositamente dedicata | <ul style="list-style-type: none"> • Informare in tempi rapidi; • dematerializzare la conoscenza | Strumento destinato ad un pubblico vasto, ma con alcuni settori dedicati anche ad un pubblico più specializzato. |
| Strumenti di coinvolgimento e partecipazione | | | |
| Conferenza regionale | Organizzazione di un evento appositamente dedicato alla presentazione dei lavori | Confrontare ipotesi ed idee nell'ambito di processi decisionali complessi. | I portatori d'interesse della comunità regionale, come definiti nel processo di Agenda 21 |
| Contributi elettronici | Invito a partecipare al processo di formazione attraverso Forum attivati nel sito WEB | Fornire ulteriori possibilità di stabilire un dialogo attivo con il processo di formazione. | Strumento destinato ad un pubblico vasto, ma anche ad un pubblico più specializzato, in linea generale alla società toscana nella sua globalità. |

In riferimento a quanto contenuto nella Direttiva europea 42/01, si individuano nei seguenti soggetti le Autorità con competenze ambientali:

- ✓ Ministero dei beni culturali e ambientali
- ✓ Regione Toscana;
- ✓ Province;
- ✓ Comuni;
- ✓ Autorità di Bacino;
- ✓ Ambiti Territoriali Ottimali (ATO);
- ✓ Comunità Montane;
- ✓ Enti Parco.

In riferimento all'applicazione del Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 39/R del 1 agosto 2006, "Regolamento di attuazione degli articoli degli articoli 19 e 20 della L.R.3 gennaio 2005, n.1 (Norme per il governo del territorio). Istituzioni del garante della comunicazione e disciplina delle funzioni, allo scopo di coordinarsi con il disposto degli articoli della citata legge regionale e dell'art.7 del regolamento, il presente capitolo del rapporto di valutazione, con particolare riferimento al paragrafo 3.3 aggiornato in riferimento alle ultime iniziative intraprese in

ordine temporale ed alle eventuali integrazioni richieste da parte del Garante ai sensi dell'art.6 del regolamento citato, costituisce comunicazione consuntiva al Garante della comunicazione delle iniziative intraprese per garantire la partecipazione dei cittadini al processo di costruzione del Piano d'Indirizzo Territoriale.

3.3. Report finale

La normativa regionale in tema di formazione dei nuovi piani e programmi assegna un ruolo importante ed essenziale alla fase partecipata dell'elaborazione dei materiali nonché alla comunicazione in materia di informazione ambientale in senso ampio (quadri conoscitivi, quadri analitici, ricerche e stime sulle varie matrici ambientali). Viene chiesto, quindi, di dare conto del percorso fatto, in termini di partecipazione, informazione e comunicazione, nelle varie fasi di elaborazione del Piano d'Indirizzo Territoriale. Una prima immagine del contesto di riferimento relativo alla realtà toscana emerge dagli **studi elaborati ai fini dell'aggiornamento del quadro conoscitivo del PIT**⁴, che pur non costituendo una ricognizione esaustiva di tutti gli aspetti della dimensione regionale, tendono a rappresentare un'immagine della regione desunta dalla lettura ragionata dei contenuti degli atti di pianificazione e di programmazione prodotti ai diversi livelli istituzionali (Regione-Province-Comuni).

Con questa finalità sono state elaborate alcune ricerche che hanno riguardato rispettivamente:

- i contenuti strategici della pianificazione comunale, con particolare attenzione alla relazione tra obiettivi, strategie ed azioni e al dimensionamento dei piani. La quantità dei dati raccolti attraverso l'analisi dei piani strutturali vigenti, sistematizzati e resi comparabili, costituisce uno strumento per apprezzare lo scenario futuro dei territori toscani quale espressione delle scelte strutturali compiute dalle singole comunità e dunque delle intenzionalità condivise dalle collettività locali;⁵
- i contenuti strutturali dei piani territoriali di coordinamento attraverso una duplice lettura; da un lato quella rivolta alla restituzione sistematica dei grandi temi come l'interpretazione del territorio provinciale attraverso la definizione dei sistemi territoriali e funzionali, l'esplicitazione degli obiettivi generali e delle invarianti strutturali, gli indirizzi programmatici per la localizzazione ed il dimensionamento. Dall'altro l'analisi di dettaglio delle politiche provinciali per ciascun sistema territoriale da porre in relazione con gli obiettivi esplicitati per i diversi sistemi;⁶
- i contenuti dei piani di settore regionali attraverso un'analisi rivolta ad evidenziare, per ciascuna politica, gli indirizzi strategici, le interazioni con le altre politiche settoriali regionali, le relazioni con gli altri soggetti istituzionali ai fini dell'attuazione dei piani e gli ambiti territoriali di applicazione;⁷
- la rappresentazione dell'insieme delle aree produttive di dimensione significativa esistenti sull'intero territorio regionale;⁸
- la descrizione dei paesaggi della Toscana secondo un approccio storico culturale e percettivo, oltre che morfologico ed ambientale con riferimento a sub articolazioni della rappresentazione delle quattro Toscare contenuta nel PIT 2000.⁹

⁴ Studi preliminari contestuali all'attività di definizione della L:R: 1/05. Redazione della pubblicazione "Piano di indirizzo territoriale – Le regole e le strategie". Nell'ultima parte della pubblicazione viene delineata una strategia dello sviluppo che si lega fortemente a quella del governo del territorio, ma ancora risente di un approccio localistico, quello della Toscana delle Toscare, senza rappresentare un ruolo specifico dell'azione regionale.

⁵ Analisi dei contenuti strutturali e strategici riferiti all'uso delle risorse del territorio rilevati dall'esame comparato dei PS dei Comuni. Redazione della pubblicazione "Piano di indirizzo territoriale 2005 – 2010 studi preparatori – I piani strutturali locali".

⁶ Analisi dei contenuti strutturali e strategici riferiti all'uso delle risorse del territorio rilevati dall'esame comparato dei PTC delle Province. Redazione della pubblicazione "Piano di indirizzo territoriale 2005 – 2010 studi preparatori – Le politiche di settore ed i piani territoriali provinciali".

⁷ Analisi dei contenuti strutturali e strategici riferiti all'uso delle risorse del territorio rilevati dall'esame comparato delle politiche di settore della Regione. Redazione della pubblicazione "Piano di indirizzo territoriale 2005 – 2010 studi preparatori – Le politiche di settore ed i piani territoriali provinciali".(citata).

⁸ Redazione della pubblicazione "Piano di indirizzo territoriale 2005 – 2010 studi preparatori – Le aree produttive in Toscana: atlante territoriale".

⁹ Redazione della pubblicazione "Piano di indirizzo territoriale 2005 – 2010 studi preparatori – I territori della Toscana: atlante dei caratteri strutturali del paesaggio". La pubblicazione rappresenta un primo limitato stralcio del lavoro di

La **presentazione degli studi preparatori** è avvenuta in un convegno pubblico a Firenze, durante la “festa della geografia” nel febbraio 2005¹⁰.

Il contenuto proprio delle singole ricerche, e ancor più la loro interrelazione, attraverso un processo top-down e bottom-up, che incrocia il contenuto strategico e territoriale delle politiche di settore alla scala provinciale e regionale con il contenuto strategico e l'interpretazione dei territori desunti dai piani locali, hanno consentito, nel periodo tra il febbraio ed il luglio 2005, di definire lo scenario di riferimento sui cui impostare l'elaborazione del sistema degli indirizzi strategici.

Con deliberazione della Giunta regionale n. 759 del 25 luglio 2005 si avvia il procedimento di adeguamento del PIT. In tale atto assume il massimo rilievo l'insieme delle “strategie di rango regionale” ed il raccordo con gli indirizzi della programmazione, già espressi dal programma di governo 2005 -2010 o da illustrare con il PRS. Secondo l'atto di avvio, tra le finalità del PIT è prioritaria quella di promuovere “un modello di sviluppo capace di superare le difficoltà derivanti dagli scenari indotti da fattori quali la globalizzazione dei mercati, la perdita di competitività nella scena economica internazionale, l'allargamento dei confini europei.”

Nel frattempo, nell'arco del 2005, prosegue la **costruzione del quadro conoscitivo**: si rappresentano i contenuti paesaggistici dei piani territoriali di coordinamento provinciale mediante l'analisi ed il confronto dell'impostazione concettuale e metodologica seguita dai dieci piani provinciali nella definizione dei sistemi di paesaggio e della relativa disciplina nell'ambito delle competenze attribuite a tali strumenti dalla L.R. 5/95. Si inizia l'attività di ricognizione puntuale e specifica delle motivazioni dei decreti di tutela paesaggistica, per consentire l'individuazione dei valori tutelati e, di conseguenza, l'esplicitazione degli indirizzi per un approccio non statico alla gestione dei valori stessi. Si completa inoltre l'analisi degli atti di programmazione di settore della Regione e si attivano le necessarie verifiche intersettoriali, anche ai fini di un completo raccordo con la programmazione verso l'elaborazione congiunta di PIT e PRS.

Parallelamente, in una serie di incontri di lavoro con rappresentanti delle istituzioni e con esperti della pianificazione e della programmazione, tra cui è fondamentale quello di Alberese del 13 e 14 dicembre 2005, si conferma il definitivo superamento della rappresentazione strutturale delle quattro Toscare e dei localismi come riferimento per le strategie del governo del territorio da parte della Regione, in quanto inadeguato rispetto alle sfide della globalizzazione, e si prospetta, al suo posto, la rappresentazione della Toscana fatta di due soli elementi, “la” città della Toscana e la moderna ruralità toscana. Una tale rappresentazione è infatti ritenuta coerente con gli orientamenti che, nel frattempo, vengono sostenuti nel processo di formazione del quadro strategico nazionale.

Ai fini della **partecipazione collettiva**, l'assessorato alla programmazione del territorio della regione di concerto con l'Istituto Nazionale di Urbanistica, ha promosso **un'attività di divulgazione e di approfondimento** sul nuovo Piano di Indirizzo Territoriale attraverso un **programma di incontri tematici** che mirano a diffondere le linee di indirizzo politico-programmatico sulle quali verrà impostato il nuovo strumento regionale di governo del territorio.

Tali incontri prevedono la partecipazione di amministratori comunali, di tecnici della pubblica amministrazione, progettisti di piani, ed il contributo di personalità del mondo della cultura e dell'università.

- Fino ad oggi sono stati affrontati i temi della **tutela delle colline** (Montatone, 25 luglio), della **buona urbanistica** (Capalbio, 15 settembre), dell'**efficacia come qualità del piano pubblico** (Piombino, 6 ottobre)

mentre sono in programma altri tre incontri con il seguente calendario:

- giovedì 30 novembre Firenze, nell'ambito della Festa della geografia “**Riformismo urbanistico: pratiche non modelli**”
- venerdì 1 dicembre Firenze, nell'ambito della Festa della geografia “**Reddito non rendita**”.

schedatura e rappresentazione dei paesaggi dell'intero territorio regionale, lavoro portato a compimento nel primo semestre del 2005.

¹⁰ Nella pubblicazione “Piano di indirizzo territoriale 2005 – 2010 studi preparatori – Metodologia per l'adeguamento del PIT” si persegue ancora una strategia di sviluppo locale, attribuendo al PIT il compito di “garantire il funzionamento del territorio regionale, riservando grande attenzione [...] al patrimonio del cosiddetto localismo democratico”, ma si inizia a ridefinire il ruolo regionale nel governo del territorio secondo i nuovi principi introdotti dalla riforma del titolo V della costituzione e dalla L.R. 1/05, indicando “quelle strategie di interesse regionale individuate come motori principali dello sviluppo, che solo a questo livello possono avere forza e massa critica per generare effetti positivi sull'intero sistema socio – economico della regione”.

4. Descrizione delle misure di monitoraggio

4.1 Linee generali per il monitoraggio e la valutazione del Piano di Indirizzo Territoriale

La nuova Legge sulla programmazione (L.R. 61/2004 e regolamento attuativo) individua il monitoraggio come componente organica del processo di impostazione e gestione dei piani/programmi, prevedendo che la Giunta presenti annualmente al Consiglio regionale documenti di monitoraggio e valutazione sui risultati dell'attuazione dei piani/programmi settoriali.

Ai sensi dell'art. 10 bis - Attuazione, monitoraggio e valutazione dei piani e programmi regionali - della L.R. 11 agosto 1999, n. 49 modificata con L.R. 15 novembre 2004, n. 61 "La Giunta presenta annualmente al Consiglio regionale documenti di monitoraggio e valutazione, che descrivono gli stati di realizzazione e i risultati dell'attuazione dei piani e programmi."

Il monitoraggio è l'esame sistematico e costante dello stato di avanzamento del piano/programma nel corso del suo ciclo di vita, ed è finalizzato a verificare il processo di attuazione e il grado di realizzazione delle azioni programmate. La valutazione in itinere ed ex post rappresenta un momento puntuale e organico di verifica e di giudizio su risultati ed impatti prodotti dal piano/programma, nonché sulla capacità di quest'ultimo di conseguire gli obiettivi prefissati.

Il sistema di monitoraggio e valutazione in itinere ed ex post si realizza, in linea generale, attraverso¹¹:

1. l'individuazione, in coerenza con gli obiettivi del piano/programma, di una serie di indicatori finalizzati a presidiare le diverse dimensioni, fasi e componenti dell'atto;
2. la costruzione dei relativi flussi informativi;
3. la predisposizione di rapporti periodici di monitoraggio/valutazione, tra cui i documenti di monitoraggio e valutazione previsti dall'articolo 10 bis della L.R. 49/1999.

E' importante rilevare che il sistema di valutazione e monitoraggio non deve limitarsi alla misurazione della coerenza e degli eventuali scostamenti degli interventi realizzati rispetto ad obiettivi e risultati attesi, ma evidenzia le soluzioni per dare risposte di maggiore efficacia e registrare l'eventuale insorgere di effetti problematici non previsti, consentendo inoltre di attivare le necessarie azioni correttive.

Relativamente al primo punto, il Piano di Indirizzo Territoriale si caratterizza come un documento d'indirizzo, con valenza strategica, estremamente complesso e articolato e con importanti implicazioni per il governo del territorio a livello locale. La particolarità del PIT, nell'ambito dei Piani e Programmi elaborati dall'amministrazione regionale, consiste anche nel fatto che il processo di identificazione delle scale di valori e delle priorità non corrisponde sempre ed invariabilmente ad un processo di tipo scientifico, oggettivo, anzi, il procedimento è basato su scelte consapevoli, dalla forte connotazione politica e volontaria, in base alla quale vengono definiti elementi significativi e scale di priorità. In questo processo, risiede, in parte, la difficoltà nella definizione di un set di indicatori per il monitoraggio e la valutazione dell'efficacia del Piano, a meno che non si ipotizzi la costruzione di una piattaforma adattabile e modificabile, in cui gli elementi costitutivi comporgano una miscela, nella quale gli aspetti qualitativi siano presenti e ponderati con la stessa attenzione rispetto a quelli quantitativi. Un primo presidio di valutazione viene affidato ad un triplice parametro, sul quale misurare le alternative nella messa in opera del "patto" nel quale si sostanzia operativamente il PIT. Tale parametro è rappresentato, in primo luogo, dalla correlazione tra metaobiettivi e sistemi funzionali, al fine di presidiare e verificare la coerenza attuativa interna. In secondo luogo dalle relazioni di coerenza esistenti tra metaobiettivi e programmazione strategica

¹¹ Art. 18 del Regolamento di disciplina del processo di valutazione integrata degli strumenti di programmazione di competenza della regione (articolo 16 della legge regionale 11 agosto 1999, n.49 Norme in materia di programmazione regionale e articolo 11 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 Norme per il governo del territorio, per gli atti di programmazione regionale)

del PRS ed, infine, dalla correlazione tra questa ed i sistemi funzionali. Questi saranno i punti da cui trae origine la valutazione integrata tra scelte di governo del territorio ed opzioni della programmazione regionale, con cui sostenere la capacità di automonitoraggio sistemico e con cui fornire gli argomenti necessari affinché la governance territoriale possa trasformare la sussidiarietà e l'autonomia locale, che ne sono il presupposto, in una cooperazione strategicamente attiva per coerenza e congruità.

Complessivamente, alla luce delle considerazioni precedenti, Il sistema per il monitoraggio e la valutazione del PIT viene coordinato ed implementato per fasi successive, attraverso la costituzione di un osservatorio permanente, che avrà il ruolo, inizialmente, di coordinare le molteplici attività che saranno necessarie per la costruzione di un sistema così articolato e di verificarne la funzionalità e l'efficacia descrittiva, producendo, in un secondo tempo, una serie di elaborati, a stadi successivi di affinamento, per la valutazione specifica dell'efficacia delle politiche urbanistiche e sull'attuazione da parte di province e comuni.

A titolo esemplificativo una metodologia così strutturata, applicata ai metaobiettivi del PIT, (difesa delle colline, valorizzazione della fascia costiera, costruzione delle rappresentazioni strutturali della città della Toscana, moderna ruralità toscana), che sono obiettivi complessi, composti da variabili culturali, economiche e sociali, oltre che territoriali, porta a ipotizzare un sistema di monitoraggio e valutazione differenziato; in sostanza un mix di indicatori quantitativi e qualitativi e, in alcuni casi, l'utilizzo di indagini campionarie sui cittadini toscani e/o di interviste ad un panel di interlocutori privilegiati del mondo politico ed economico. Se vogliamo, ad esempio, misurare quanto e se ci stiamo muovendo verso la Città policentrica della Toscana, sarà necessario saper leggere il complesso sistema di reti esistenti (di funzioni e servizi avanzati, di competenze innovative, di imprenditorialità emergenti) anche attraverso l'utilizzo di indicatori che, non necessariamente, dovranno essere esclusivamente quantitativi. La costruzione di un sistema regionale di città, infatti, necessita di una lettura attraverso indicatori di tipo qualitativo che possano in qualche modo rappresentare il livello di performance raggiunto e lo sviluppo di sinergie che un tale sistema di reti crea.

La predisposizione del sistema di valutazione e monitoraggio implica, inoltre, l'informazione sugli esiti di questo ai soggetti coinvolti nel procedimento di formazione del Piano, ai sensi dell'art.6.2 del regolamento citato.

Per quanto riguarda la costruzione dei flussi informativi uno specifico progetto della DG PTA si pone l'obiettivo di riorganizzare il sistema degli indicatori e delle banche dati ad essi collegate. Tale progetto, al quale viene dedicato il paragrafo successivo, intende anche sviluppare e definire in maniera più rigorosa gli indicatori individuati nel manuale per l'applicazione del regolamento di disciplina del processo di valutazione integrata e relativi alla misurazione degli effetti territoriali dei piani e programmi regionali.

Infine, la predisposizione di rapporti periodici di valutazione e monitoraggio dovrà tener conto degli aspetti sopra indicati. Da un lato le modifiche al territorio toscano che si possono rilevare sulla base degli indicatori statistici disponibili e che possono fornire una misura quantitativa delle modifiche del territorio stesso, dall'altro la percezione dei cambiamenti del sistema toscano e delle variabili che influenzano il raggiungimento di alcuni metaobiettivi indicati dal PIT.

Per la parte di monitoraggio della spesa, si rimanda al controllo di gestione che verrà effettuato sui PIR del PRS, visto che le strategie del PIT si presentano sostanzialmente come una declinazione a livello territoriale delle azioni individuate nei programmi strategici del PRS.

4.2. Flussi informativi e indicatori: un progetto di riorganizzazione dei sistemi informativi territoriali e ambientali

Un sistema di informazioni per la governance territoriale e ambientale

Il complesso delle azioni attivate dal PRS e la territorializzazione delle stesse che emerge dal PIT si basano su un sistema di "governance" che trova nella cooperazione fra i diversi soggetti pubblici e privati un sostegno essenziale per l'attuazione delle politiche regionali. Primo passo per una condivisione delle politiche risulta la condivisione dell'analisi e quindi del sistema delle informazioni e della conoscenza.

Un sistema di informazioni che recuperi tutti gli importanti risultati già conseguiti con gli archivi e basi dati realizzati e faccia un salto di qualità proprio nel suo divenire lo strumento principe della programmazione e della attuazione del Piano.

Per questo dovrà essere:

- condiviso fra i diversi soggetti che intervengono nel sistema di "governance": la Regione e le sue Agenzie, le Province e di Comuni, Autorità di Bacino, ATO, il sistema imprenditoriale e del lavoro, le associazioni ambientaliste, il mondo della ricerca e della formazione, i mezzi di comunicazione;
- affidabile, credibile, di qualità definita e riconosciuto dai vari soggetti e tempestivo nelle risposte rispetto alle esigenze della programmazione e della gestione,
- produttore di informazioni coerenti fra loro anche se diversificate per i livelli territoriali di programmazione e gestione:
 - gli Indicatori di sintesi per le scelte di Piano e di intervento nazionale, regionale,
 - i dati per il monitoraggio sullo stato di realizzazione dei vari interventi
 - il quadro conoscitivo del Regolamento Urbanistico e dei Piani attuativi comunali,
 - i quadri informativi per le scelte tempestive e continue nella gestione e nella tutela delle risorse limitate come l'acqua o la qualità dell'aria da parte dei soggetti competenti,
- trasversale rispetto ai vari settori di intervento ambientale e territoriale per favorire programmi e azioni integrate e non solo risposte settoriali e difensive,
- unitario, pur nelle sue varie articolazioni, e univoco nelle risposte informative,
- facilmente utilizzabile senza intermediazioni di tecnici sia dagli Enti pubblici negli uffici tecnici e di programmazione, sia dalle associazioni e dai singoli cittadini, utilizzando tutte le tecnologie WEB anche per poter integrare i dati da parte degli utenti nei loro sistemi informativi.

Le basi informative realizzate

In questi anni sono stati creati da questi soggetti numerosi archivi e basi informative che coprono con notevole livello di qualità la maggior parte delle aree tematiche ambientali e territoriali.

Ci si riferisce in particolari a:

- gli archivi dei dati geografici e cartografici;
- gli archivi dei dati geologici e sul suolo,
- il sistema informativo ambientale SIRA,
- i dati relativi a meteo, clima, idrologia, suolo, sismica
- i DB tematici geografici sui Vincoli e Piani territoriali,
- i risultati dei Progetti e-government: INTERGEO (Sportello Unitario dei Piani e vincoli nazionali, regionali, provinciali e comunali), SIGMATER (DB topografici e catastali e Infrastruttura di cooperazione), e ITER NET (strade e indirizzi).

Ciononostante restano alcune importanti lacune informative da colmare e soprattutto i dati dovranno essere riorganizzati in una logica di basi dati cooperanti attraverso applicazioni WEB.

L'infrastruttura informativa e gli attori del sistema

Si tratta quindi di portare a sistema unitario regionale queste esperienze e di sviluppare una "Infrastruttura informativa regionale di cooperazione" in linea con le indicazioni espresse dalla

proposta di direttiva Europea INSPIRE sull'informazione geografica territoriale e ambientale e con gli indirizzi e gli strumenti della Rete Telematica Regionale Toscana.

Per garantire il supporto reale alle politiche indicate dal PIT il sistema dovrà basarsi su strutture tecniche negli enti cooperanti sulla base di programmi concordati e regole condivise:

- di programmazione: quali archivi prioritari e con quali risorse
- organizzative: si decide insieme chi fa cosa e si fa una volta sola per tutti
- geografiche: archivi georiferiti sulla stessa base topografica di qualità per rendere confrontabili i dati e fare analisi territoriali GIS
- di contenuti (minimi omogenei) e di struttura dei dati (modelli dati definiti a livello regionale)
- informatiche: formati open concordati, sistemi di basi dati cooperanti, massima diffusione WEB.

I riferimenti di regole e di indirizzo a livello nazionale ed europeo sono quelli dei sistemi geografici ed ambientali uniti a quelle più generali sulle tecnologie dell'informazione e della comunicazione:

- Specifiche stabilite dall'Intesa Stato Regioni Enti locali sui sistemi informativi geografici
- Proposta di direttiva UE INSPIRE (approvata da Commissione e Parlamento) Infrastruttura di Dati Territoriali
- Specifiche e std definite dal sistema SINA-SIRA
- Direttiva UE sull'Informazione Ambientale
- Regole informatiche stabilite in sede dei Piani e-government da CNIPA-DIT e a livello regionale dagli organi della Rete Telematica Regionale Toscana.

Un sistema di informazione regionale territoriale e ambientale con una forte connotazione geografica, che integri le basi dati della Regione, delle sue agenzie ARPAT, LAMMA, IRPET, ARSIA, ARS, delle Province e dei Comuni.

La Base informativa geografica, ambientale e territoriale nella LR 1/2005

L'impostazione del quadro delle conoscenze dovrà essere unitaria in termini ambientali e territoriali come stabilito dalle regole della programmazione regionale.

A tale scopo la L.R. 1/2005 di Governo del territorio prevede agli Art. 28 e 29 la creazione di una Base Informativa geografica territoriale e ambientale organizzata nelle seguenti Sezioni, che potranno avere dei vincoli di relazione al fine di garantire la coerenza dei contenuti più rilevanti :

1. Archivi topografici, geodetici, catastali, ortofoto e immagini da volo o satellite, cartografie storiche,
2. Archivi tematici sugli strumenti della pianificazione territoriale e sugli atti di governo del territorio e sul sistema dei vincoli,
3. Archivi tematici sullo stato qualitativo delle risorse essenziali del territorio di cui all'articolo 3 della L.R. n. 1/2005,
4. Archivi relativi alla geologia ed ai tematismi collegati alla tutela delle acque e del territorio.

La Base informativa costituisce lo strumento concreto per fornire dei quadri conoscitivi di qualità ai Piani urbanistici della Regione, Province, Comuni e per favorire una gestione unitaria del territorio e dell'ambiente basata su informazioni condivise e sullo stesso linguaggio da parte degli Organi dello Stato, degli Enti locali, delle Autorità di bacino, gli Enti Parco, le ATO Acqua e Rifiuti, i Consorzi di Bonifica, le Società di Servizio pubblico nazionale e locale.

Nel Regolamento attuativo dell'Art. 29 si costituisce un Comitato tecnico per lo sviluppo del Sistema informativo geografico territoriale e ambientale al quale partecipano Regione, Province e Comuni e collaborano gli altri soggetti interessati e nel quale si decidono insieme le regole tecniche, i contenuti e i programmi.

I contenuti della Base informativa saranno riportati nell'Elenco ufficiale che viene approvato e aggiornato con atti formali.

Gli archivi contenuti nella Base Informativa sono caratterizzati dai seguenti elementi:

- identificazione univoca, con un codice regionale, a livello di intera Base Informativa,
- realizzazione e documentazione secondo le specifiche tecniche e gli standards regionali,
- individuazione degli Enti responsabili della produzione e gestione,
- modalità e tempi di aggiornamento definiti,
- procedure di realizzazione e validazione (per la rispondenza alle specifiche) documentate,

- gestione in rete attraverso una Infrastruttura informatica e geografica condivisa che garantisce la documentazione, l'accesso, la disponibilità e la possibilità di integrare dati fra i vari sistemi informativi.

La gestione tecnologica delle basi dati

La gestione dei dati viene realizzata in coerenza con gli indirizzi della Rete Telematica Regionale Toscana e verrà ricercata la massima sinergia possibile a livello territoriale fra le azioni e le strutture che gestiscono i dati territoriali e ambientali e le strutture di e-government locali in particolare con riferimento ai costituendi Centri Servizi Territoriali.

Per garantire una efficiente gestione dei dati, a partire dall'esperienza realizzata con il Progetto Intergeo, si valuta che potranno essere attivati, in condizione di economicità ed efficienza, dei Centri di servizio GIS a livello provinciale o di grandi aggregazioni di Comuni e Comunità Montane.

Per garantire una efficiente gestione dei dati, a partire dall'esperienza del Progetto Intergeo, si valuta che potranno essere attivati economici ed efficienti dei Centri di servizio GIS a livello provinciale, dei grandi Comuni e delle principali Comunità Montane e grandi aggregazioni di Comuni.

Le azioni

Nei principali strumenti di programmazione territoriale e ambientale (PIT e PRAA) si sviluppano quindi una serie di azioni per la sistematizzazione dei diversi archivi in un sistema di Basi dati coerenti.

Gli archivi che compongono la Base Informativa a livello regionale sono prodotti dalla Regione stessa (Servizi Geografico, Geologico, Idrologico, Sismico, Statistica, Sanità, etc.), dall'ARPAT, dal LAMMA, dall'IRPET e dalle altre agenzie. In base ad alcune priorità tematiche sono stati individuati dei gruppi di lavoro che dovranno segnalare le priorità ed elaborare i programmi di realizzazione:

- Coordinamento generale del Progetto
- Tecnologie
- Basi topografiche e archivi dei piani e vincoli
- Energia e clima
- Acqua e suolo
- Stato risorse ambientali e rapporto ambiente e salute
- Trasporti e infrastrutture
- Governo del territorio
- Reporting e Sistema di Indicatori ambientali e territoriali

Fra le specifiche azioni di sviluppo di basi informative già definite si citano:

A -riorganizzazione in DB topografici dei dati cartografici e la loro integrazione con i dati catastali, garantendo un sistema di aggiornamento continuo in cooperazione con Comuni e Province;

B -la creazione di una Base Dati di alta precisione sulla morfologia del territorio con tecniche di laser scanning (DTM con passo e precisione inferiore a 0,5 m) in particolare per le aree urbanizzate e soggette a rischio idraulico

C -totale georeferenziazione dei dati sul rischio e sulla qualità ambientale, degli archivi anagrafici sanitari e di tutti gli elementi utili alla valutazione del rapporto salute-ambiente.

D -completamento della Base dati sui Piani e vincoli urbanistici, ambientali e territoriali, con quelli relativi ai Regolamenti Urbanistici comunali e con quelli settoriali (cave, rumore, ..) e attivazione sistema di aggiornamento continuo

E -completamento dei dati geologici e sul suolo con le componenti pedologia, acque sotterranee, erosione, coste, frane, alluvioni e la integrazione in un sistema unitario con i dati idrologici, sul clima e meteo, sismica.

F -sistemi di valutazione affidabili sul consumo di acque per tipologie di utenza e territorio

G –attivazione delle basi informative per produrre e aggiornare il sistema di indicatori individuati come supporto alla Valutazione dei Piani e Programmi regionali per la componente ambientale e territoriale

A queste si aggiunge l'azione trasversale di realizzazione della Infrastruttura informativa di integrazione e cooperazione e diffusione.

Queste azioni sono svolte in forma unitaria per le esigenze di supporto alle scelte e di monitoraggio sia del PIT - Piano di Indirizzo Territoriale che del PRAA.

La durata del Progetto e' stabilita in 3 anni con l'obiettivo di produrre il primo nucleo del Repertorio della Base Informativa e della Infrastruttura di accesso entro il primo semestre 2007.

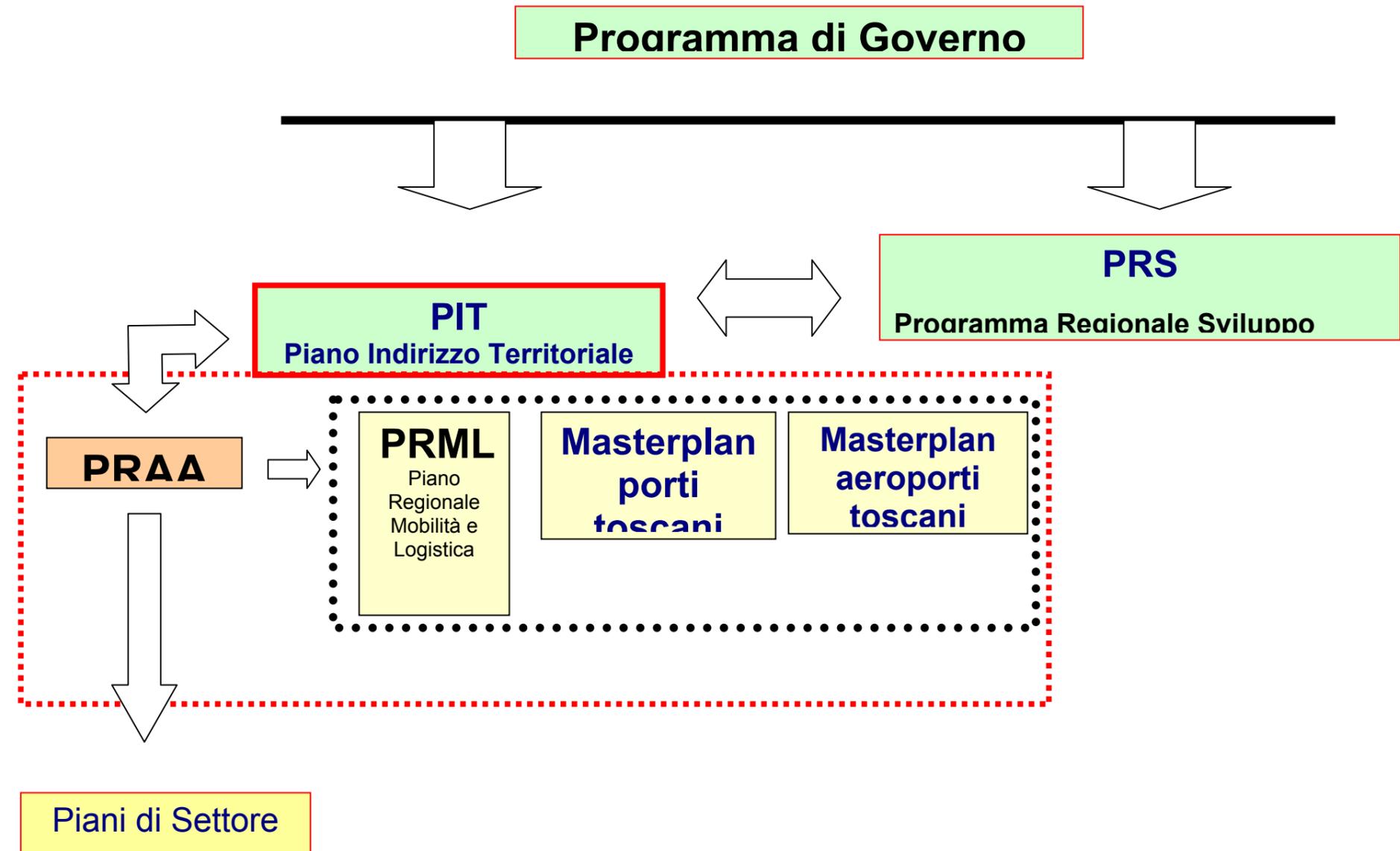


Fig.1 Relazioni e sinergie del PIT con altri Piani e Programmi e con precedenti atti di programmazione