

LA TOSCANA DEL MARE

SECONDA CONFERENZA REGIONALE

Livorno, Accademia Navale – 15 giugno 2007

Assessorato al bilancio a alle politiche per il mare

LA TOSCANA DEL MARE SECONDA CONFERENZA REGIONALE Atti

A cura

Settore Strumenti della Programmazione regionale e locale

Responsabile Paolo Baldi

Supporto Tecnico

Lisa Angioli

Giorgio Diaz

Francesco Iacometti

Diletta Landini Piccardi

Guido Rogai

Realizzazione grafica e stampa:

Grafiche Martinelli

Via dello Stelli, 2/B - Bagno a Ripoli (FI)

Novembre 2007

Tiratura copie 2000 - Distribuzione gratuita

INDICE

Presentazione

Giuseppe Bertolucci

La Toscana del mare – seconda conferenza regionale 15 giugno 2007

Saluti

Alessandro Cosimi
Cristiano Bettini
Giorgio Kutufà

Sessione introduttiva

Relazione introduttiva

Giuseppe Bertolucci

Intervengono

Stefano Carlini
Fabio Carlucci
Patrice Carollo

Sessione 2 - Lo sviluppo economico della Toscana del mare

Intervengono

Stefano Casini Benvenuti
Susanna Cenni
Ambrogio Brenna
Anna Rita Bramerini
Pierfrancesco Pacini

Sessione 3 - Tavola rotonda: Logistica, trasporti marittimi e portualità

Introduzione

Bruno Manfellotto

Intervengono

Riccardo Conti

Roberto Piccini

Sergio Ceccuzzi

Luciano Silvestri

Giovanni Gordiani

Sessione conclusiva

Intervengono

Salvatore Giuffrè

Giorgio Kutufà

Enrico Rossi

Lorenzo Cantore

Oreste Giurlani

Alessandro Bianchi

Conclusioni

Claudio Martini

Presentazione

Giuseppe Bertolucci

Assessore al Bilancio e alle politiche per il mare

La Regione Toscana ha qualitativamente rafforzato la propria attenzione alle politiche del mare per il grande valore che questo rappresenta sia dal punto di vista economico che sotto l'aspetto ambientale, culturale, storico e sociale. La dimensione marittima costituisce infatti per la Toscana un elemento in primo luogo di identità culturale che storicamente ha proiettato il territorio costiero, le isole e le comunità residenti verso il Mediterraneo ed il suo complesso sistema di relazioni.

La Regione Toscana ritiene che sostenibilità dello sviluppo ed integrazione delle politiche costituiscano i principi su cui costruire la futura politica marittima. Realizzare uno sviluppo sostenibile significa superare la separatezza tra politiche settoriali, coniugando dinamismo economico e rispetto dell'ambiente. E' possibile produrre valore impiegando in maniera più efficiente minori risorse materiali, lungo la frontiera della qualità, stimolando così l'innovazione e la diffusione della conoscenza come fattori di competitività, sviluppo e benessere.

Già durante la scorsa legislatura si è avviato un percorso programmatico in questa direzione, iniziato nel marzo 2001 con la Prima Conferenza regionale sull'economia del Mare e approdato nel 2004 alla definizione del Progetto Pilota Integrato per il Sistema Mare, che nel 2005 è stato scelto come esempio di buone prassi ed è valso alla Toscana il coordinamento del tavolo sulla *governance* del progetto "Europa del Mare" nell'ambito dell'attività della Conferenza delle Regioni Periferiche e Marittime (CRPM).

Dalla Seconda conferenza regionale "La Toscana del mare" "*Verso una nuova politica marittima integrata della Toscana*", tenutasi a Livorno il 15 giugno 2007 e i cinque seminari tematici che l'hanno preceduta, sono emersi numerosi elementi che testimoniano le potenzialità di sviluppo del sistema costiero e dell'arcipelago, come motore economico per la crescita della Toscana intera. Nel sistema economico della costa sono presenti, in modo qualificato, l'attività portuale, il turismo, la nautica, la produzione di

energia, la pesca e l'acquacoltura. In particolare la nautica da diporto toscana si pone come punto di eccellenza a livello mondiale.

Come si è detto, allo scopo di utilizzare le molteplici potenzialità offerte dal sistema della costa e delle isole, è indispensabile un disegno politico programmatico basato su una visione integrata, che faccia dello sviluppo sostenibile l'obiettivo comune e la principale sfida di una politica marittima che può essere costruita solo attraverso un'azione sinergica tra le varie politiche di settore.

La Toscana può avere inoltre un ruolo strategico quale porta di ingresso dei traffici tra Europa e resto del mondo. Il Piano di indirizzo territoriale (PIT), infatti, assegna alla piattaforma logistica costiera il ruolo di interfaccia tra mare e terra, di integrazione tra i diversi sistemi di trasporto e di messa in rete di porti, aeroporti e linee di collegamento transeuropee. Le autostrade del mare e il sistema ferroviario, adeguatamente valorizzati e potenziati, costituiscono elementi qualificanti di un nuovo modello di sviluppo non solo più competitivo ma più rispettoso dell'ambiente e per una migliore qualità della vita.

L'identità marittima toscana offre prospettive di integrazione con altre Regioni, europee e non, che si affacciano sul nostro mare, in uno scenario globale che vede scambi sempre più intensi con le altre parti del mondo.

Il bacino mediterraneo rappresenta infatti per la Toscana l'orizzonte di riferimento per la risoluzione di problemi che si pongono in una dimensione interregionale e sovranazionale e per la costruzione delle relative politiche di intervento, che devono vedere la partecipazione di tutte le realtà territoriali coinvolte, in un quadro d'azione collettiva condiviso. Il Mediterraneo si confronta oggi con sfide di carattere geopolitico, economico, ambientale, culturale, che si proiettano sull'intera Europa e in un contesto globale, ma che possono diventare anche opportunità di sviluppo: basti pensare ai nuovi traffici commerciali dal sud est asiatico che utilizzano il Mediterraneo come porta verso l'Europa centro-settentrionale. Una politica marittima europea dovrebbe investire sul recupero di una tradizione del Mediterraneo come mare d'incontro tra civiltà.

Alessandro Cosimi

Sindaco di Livorno

Buongiorno, è un piacere poter portare un saluto a questo consesso.

Voglio ringraziare l'Ammiraglio Cristiano Bettini che è il padrone di casa, con il quale oramai ci frequentiamo in maniera estremamente assidua. Voglio ringraziare la Regione Toscana per avere scelto Livorno, e questa sede, con un saluto che spero possa essere non formale. La giornata di oggi guarda alla Toscana del mare e il titolo recita "verso una nuova politica marittima integrata".

I temi sarebbero molti, e credo che sia corretto forse citarne alcuni che in questo momento sono per noi essenziali. Mi auguro che da questa giornata emerga una riflessione a 360 gradi su molti dei temi che ci interessano: se vogliamo davvero che la Toscana del mare e in particolar modo la Toscana che guarda ai traffici marittimi, riesca a trovare un proprio sviluppo, dobbiamo affrontare dei problemi immediati.

In primo luogo bisognerà lavorare per risolvere alcune controversie ambientali che trovano difficoltà di risoluzione nelle procedure. Mi riferisco alla competitività dei nostri porti, in particolar modo alla necessità di trovare, insieme alla Regione, forme che ci consentano di rispondere al problema più attuale del traffico marittimo, cioè l'aumento delle dimensioni delle navi e la conseguente necessità dell'aumento dei pescaggi. I dragaggi dei porti stanno diventando oramai un elemento decisivo per il loro sviluppo, e su questo punto si gioca la competitività con i porti esteri. Noi abbiamo avuto in questa occasione l'opportunità di incontrare delegazioni degli altri porti del Mediterraneo, e lo snodo attorno cui ruotano tutti i progetti sta nelle procedure, nella capacità cioè di dare risposte temporalmente soddisfacenti alla domanda di infrastrutture che nasce dal bisogno di sostenere la competitività delle imprese.

Mi riferisco in particolar modo alla creazione di nuove banchine, ma anche all'escavo stesso: porti come Valencia o come Barcellona, progettano e realizzano strutture di 600 mila metri di riempimento in mare, di un milione di metri quadri, nel giro di quattro anni.

Su tutto ciò abbiamo bisogno anche noi, insieme alla Regione Toscana, di fare una riflessione, altrimenti dobbiamo accettare il rischio concreto che la scadenza del 2010, che non ci è data di scegliere, con quella che sarà

l'apertura del mercato e un conseguente consistente aumento di traffici, specialmente containerizzati, probabilmente non verrà intercettata dai porti toscani e neanche dai porti italiani.

Altre questioni che interessano in modo particolare la costa toscana sono quelle discendenti della necessità di proteggere, e allo stesso tempo di valorizzare, tutta una serie di capacità e di qualità rispetto al nostro logo, che è il logo di una Toscana pulita, di una Toscana dove la biodiversità viene apprezzata perché, allo stesso tempo, consente anche uno sviluppo razionale, mediato dall'intelligenza del fare e non solo, ovviamente, dalla cristallizzazione.

Penso quindi anche al rapporto importantissimo con l'Arcipelago Toscano, alla necessità di valorizzare le esperienze anche nei centri di ricerca sul mare.

A questo proposito mi permetto qui di aggiungere una "piccola" questione. Credo che sia necessario iniziare a porre un argomento ormai ineludibile e di grande modernità, che è quello delle biotecnologie in mare.

Per questo sono convinto che la Regione abbia fatto bene ad entrare dentro un rapporto con le Fondazioni, creandone una, insieme ad una importante banca operante in Toscana, sulla questione delle biotecnologie. In Italia vi sono poche esperienze: una importantissima a Genova con il CBA, altre, presenti anche su questo territorio, che vedono consorzi di Università importanti e la possibilità di avere un nucleo fondativo su un terreno che sarebbe di forte innovazione. Credo che sia necessario che gli enti locali e la Regione trovino un punto comune dal quale far scaturire una riflessione per frequentare questa modernità.

Non basta l'elemento della buona volontà, lo comprendo bene, però è necessario che questa questione divenga centrale per la Toscana, che ha così tanta parte di costa, ma anche così tanta parte di industria sulla costa. La nostra provincia forse è l'ultima ad avere la grande industria che insiste sulla costa, non può quindi che vedere con interesse tutte quelle novità che sono oggettivamente un punto di eccellenza, per esempio, in grandi parti dei paesi esteri e dell'intreccio fra industria, enti locali e territori.

Ritengo infine che sia necessaria una riflessione importante sul contributo che la Toscana del mare può dare allo sviluppo alla Toscana tutta. Sia nel PRS che nel PIT si identifica lo sviluppo della costa toscana come un fattore mutualistico di sviluppo della costa della Toscana tutta. È chiaro che su questo noi abbiamo un problema profondo, quello infrastrutturale. Ne cito due aspetti, sui quali credo che la Toscana del mare, anche per le cose che dicevo poc'anzi, non possa in nessun modo rimanere ferma. Il primo riguarda il corridoio plurimodale tirrenico, e dico plurimodale proprio perché c'è necessità di ritornare a questa varietà di modalità anche nel

progetto. Il secondo aspetto concerne la realistica possibilità di aggancio all'alta velocità per intercettare i corridoi europei per le merci. Altrimenti i porti toscani rischiano davvero di trovarsi in un gap che non consentirà loro di essere competitivi.

Infrastrutture quindi, ricerca, innovazione e possibilità vere e concrete di una cooperazione importante fra costa della Toscana e Toscana interna, per fare di tutto questo una sola Toscana, come è indicato anche dagli strumenti di sviluppo.

Auguro a tutti un buon lavoro, e credo davvero che la scelta di Livorno possa essere, come è stato in tante altre occasioni, ben augurante per una riflessione costruttiva, perché il mare ha una grande caratteristica positiva, che quanto c'è un po' di stasi poi usualmente viene una bella sventolata e questo porta tante novità, tanto iodio e tante possibilità di avere idee nuove. Grazie.

Cristiano Bettini
*Ammiraglio Comandante
Accademia Navale di Livorno*

E' con particolare piacere che saluto le autorità regionali e le autorità cittadine e provinciali, oggi graditi ospiti in accademia per la seconda conferenza regionale della toscana del mare, la cui prima edizione vide già l'accademia come luogo deputato ad ospitare un incontro così coerente con la missione ed i compiti del nostro istituto.

Non posso non sottolineare che nella visione di una integrazione della politica marittima, obiettivo di questa seconda conferenza regionale, l'accademia navale, pur nella sua unicità ed indipendenza operativa dal territorio, rappresenta anche, nello stesso tempo, un modello di integrazione: integrazione storica e sociale con la città di Livorno, integrazione formativa con la toscana per i suoi legami con le università ed il mondo culturale della regione, oltre ad un modello di integrazione di giovani di undici nazioni che vivono a stretto contatto in accademia, non solo secondo i tempi della didattica ma per la loro più estesa formazione.

L'accademia accoglie quindi oggi con grande interesse questa opportunità ove la risorsa mare assume per la toscana a grande protagonista non solo economico e produttivo, ma per la sua più estesa valenza ambientale e culturale; quasi un abito per un'identità naturale, tale da favorire, di per sé, con gli scambi, anche l'integrazione sociale di attori pubblici e privati, capaci di contribuire a quelle politiche marittime dell'unione europea, che gli saranno presentate.

Desidero anche sottolineare che l'accademia è oggi luogo costante di insegnamento e discussione di tutte le tematiche che saranno trattate nel corso di questa seconda conferenza: dalla portualità alla logistica e trasporti, allo sviluppo produttivo delle aree costiere, alla tutela dell'ambiente marino, alla cultura e ricerca.

Infatti, tutte queste tematiche trovano il loro sviluppo concreto nell'ambito di sei corsi di laurea, sviluppati fondamentalmente con l'Università di Pisa ma con stretti collegamenti anche con quelle di Firenze, Genova, Trieste e Napoli: lauree specialistiche in "ingegneria navale", in "ingegneria delle telecomunicazioni", "giurisprudenza", "medicina" e delle due lauree più integrate nel sistema difesa – sicurezza, quali quella

in “scienze navali e marittime” ed in quella di “amministrazione e governo del mare”.

L’istituto, frequentato quest’anno nei vari indirizzi da circa 700 giovani selezionati e circa 40 studenti civili, si costituisce oggi come un’universita’ del mare, ove l’integrazione didattica ed il valore formativo rappresentano un patrimonio nazionale ben noto e dove siamo convinti che la collocazione toscana, specificamente voluta da Cavour quale punto ideale nella integrazione nazionale subito dopo l’unita’ d’Italia e, dunque, tangibile eredita’ dell’unita’ stessa, costituisca anche una ricchezza unica non solo per Livorno ma per l’intera regione.

Risorsa non statica ma dinamica, il cui cuore e’ costituito da un patrimonio umano, di intelligenze, di didattica e di capacita’ di formazione etica, perfezionata nel corso dei 126 anni di vita in toscana dell’istituto.

La posizione rivolta al mare ed il “corpo” sul limitare costiero sono gia’, di per se’, emblematici della vocazione dell’accademia: la “mente” verso il mare per la sua missione formativa istituzionale ed il “cuore” in toscana, ove sono le radici storiche, costituiscono anche la nostra identita’: “cuore” e “ragione” con le quali oggi rinnovo il benvenuto a tutti i presenti in un’accademia che, al termine di questa giornata, sentira’ ancor piu’ forti le sue radici in questa stupenda regione ed in questa a noi tutti cara citta’.

Giorgio Kutufà
Presidente della Provincia di Livorno

Anche io ringrazio la Regione di aver scelto Livorno come sede conclusiva della seconda Conferenza del Mare, ringrazio pure l'Accademia Navale e l'Ammiraglio Bettini per la squisita ospitalità, che conferma lo stretto rapporto che esiste fra questa prestigiosa Istituzione, la Città, la Provincia, la Regione ed il Paese.

Ritengo che la scelta di Livorno, come già detto dall'Assessore Regionale, non sia casuale, Livorno è la provincia più marittima della Toscana ed ha un rapporto particolare col mare, un rapporto che data fin dalle sue origini. Livorno è nata come porto e come rifugio, attraverso il mare, di tante popolazioni che soffrivano di persecuzioni e di situazioni di difficoltà, popolazioni che hanno trovato in Livorno un approdo ed un'occasione di crescita materiale e morale; il rapporto di Livorno con il mare è, quindi, un rapporto straordinario, è nell'essenza stessa della città e della sua provincia, tutta la sua economia è legata al mare, non solo per la logistica e per il turismo balneare, ma la stessa presenza della grande industria è legata alla possibilità dei collegamenti che avvengono attraverso il mare. La scelta della Toscana di un rapporto particolare con Livorno, parlando di politiche marittime, è un fatto secondo me naturale, ma ugualmente deve essere sottolineato con particolare favore.

Il mare è grande occasione di sviluppo anche per il nostro territorio e l'impegno che la Regione ha messo, soprattutto negli ultimi tempi, per esaltare, attraverso il mare, le prospettive dei trasporti, della logistica, lo sottolineano con forza.

Per realizzare questo, l'impegno degli Enti Locali c'è non solo come investimento nelle strutture e nelle infrastrutture, ma anche grazie all'Università di Pisa, nel capitale umano.

Abbiamo inaugurato quest'anno un corso di laurea per la logistica proprio a Livorno, quindi un potenziamento del capitale umano in questo settore che è, secondo me, un elemento di grande significato.

L'importanza del mare va vista non solo sotto questi aspetti, ma anche sotto quello ambientale basta riferirsi al ruolo del parco naturale del nostro arcipelago.

La Regione che è qui presente anche con un presidio che verrà rinforzato nelle politiche comunitarie, quelle transfrontaliere hanno visto già utilizzare ampiamente le disponibilità dei provvedimenti INTERREG, che collegano appunto la Toscana alla Corsica, alla Sardegna. Questa esperienza sarà ampliata nelle nuove procedure comunitarie dal 2007 al 2013 e Livorno si ricandida naturalmente a essere al centro di questa attività per conto della Toscana.

E voglio terminare con una considerazione, che riguarda il sistema portuale; quello toscano si deve integrare sempre di più, è una delle grandi opportunità di sviluppo della nostra regione, in quest'ottica il coordinamento che fa la Regione è essenziale: un coordinamento che serva a mettere in rete i nostri tre porti, con quelli della Liguria, le prospettive dello sviluppo dei traffici saranno fortissime, e noi abbiamo una grande opportunità da giocare in questo campo.

Dobbiamo operare facendo sistema e, le notizie di stamani sono confortanti da questo punto di vista, creando i presupposti anche a terra di quelle infrastrutture che sono necessarie allo sviluppo della politica marittima di questo territorio, andiamo quindi avanti realizzando finalmente l'autostrada, andiamo quindi avanti, come ha ricordato il Sindaco con un collegamento ferroviario veloce con Firenze, per creare un rapporto diverso tra mare, i nostri porti, l'alta velocità e l'alta capacità.

Abbiamo quindi delle grandi prospettive ed io credo che la conferenza di oggi le delinei, le rafforzi. Con questo concludo, augurando il miglior successo a questa iniziativa, un successo che non si fermi ad oggi, ma fattivo, di realizzazioni, perché, ripeto, attraverso il mare si aprono per tutta la Toscana prospettive di sviluppo particolarmente interessanti.

Grazie

SESSIONE INTRODUTTIVA

Relazione introduttiva

Giuseppe Bertolucci

Assessore al Bilancio e alle politiche per il mare

Signor Sindaco,
Signor Presidente della Provincia,
Signor Comandante dell'Accademia Navale,

desidero portare a Voi e a tutti i presenti il saluto della Giunta Regionale e mio personale, unitamente al ringraziamento per l'ospitalità riservatoci e per la preziosa e puntuale collaborazione che l'Accademia Navale ha dato nella preparazione ed organizzazione dell'appuntamento odierno.

Siamo giunti oggi al punto di arrivo di un articolato percorso di riflessione sulla Toscana del mare che si è aperto a Carrara il 16 febbraio scorso sul tema "Porti, logistica, trasporti", ha affrontato a Viareggio le questioni della nautica e del turismo costiero, ad Alberese la gestione integrata della costa e la tutela dell'ambiente marino, a Portoferraio le specificità delle isole dell'Arcipelago e si è completato a Pisa, il 4 maggio scorso, con le questioni relative alla cultura, alla ricerca e all'innovazione.

Ciascun seminario ha rappresentato un importante momento di confronto tra il territorio, le istituzioni e gli attori locali, momento da cui sono emersi elementi propositivi ed innovativi, insieme anche a elementi di criticità, che oggi, in occasione della seconda conferenza regionale sulla Toscana del mare, in questa sede prestigiosa e così significativa per il tema che stiamo trattando, avremo modo di riportare e analizzare.

E' infatti questo il momento conclusivo e di sintesi del percorso effettuato, nel quale è necessario trarre le fila di quanto emerso dai seminari, per tracciare le linee di una futura politica marittima integrata per la Regione Toscana.

La piena riappropriazione del patrimonio marittimo della Toscana, portata avanti in questo percorso, si propone di riaffermare un'identità legata al mare che appartiene a tutta la regione, anche al suo entroterra, identità che fa leva sulla riconosciuta apertura della Toscana verso il Mediterraneo, che è tornato ad essere centrale negli ultimi anni nello scenario europeo e globale.

L'apertura della Toscana può essere rappresentata, su un piano simbolico, dalla città di Livorno che ci ospita: esempio splendido di nascita e di crescita di un porto sul Mediterraneo e di una città libera, dove tutti possono arrivare e commerciare, transitare o fermarsi, e dove tutti hanno diritto di cittadinanza, nel rispetto delle differenze che appartengono ad ognuno.

L'attenzione della Regione Toscana alle politiche del mare si è qualitativamente rafforzata a partire dal 2000 quando il Presidente Martini ha voluto individuare una specifica delega in materia. Delega che mi è stata assegnata con il mio ingresso in Giunta, insieme a quelle del Bilancio, Finanze e Programmazione finanziaria. Una delega interdisciplinare, di coordinamento, appunto, di settori fondamentali che riguardano la Toscana del mare.

Vorrei ricordare come già durante la scorsa legislatura è stato avviato un percorso programmatico, iniziato nel marzo 2001 con la Prima Conferenza regionale sull'economia del Mare, che nel 2004 ha portato alla definizione del Progetto Pilota Integrato per il Sistema Mare. Nel 2005 il progetto è stato scelto a Bruxelles come esempio di buone prassi ed è valso alla Toscana il coordinamento del tavolo sulla *governance* del progetto "Europa del Mare" nell'ambito dell'attività di consultazione sul Libro verde della futura politica marittima europea.

Proprio alla luce delle nuove prospettive che si stanno aprendo sul fronte comunitario, si è ritenuto necessario proseguire il percorso iniziato nel 2001, inserendosi nel contesto di consultazione al Libro Verde sulla futura politica marittima europea, in funzione di una reale integrazione delle risorse, delle progettualità e dei livelli di governo.

La fascia costiera e l'arcipelago sono una realtà ricca di potenzialità ed eccellenze - la portualità e l'interportualità, i corridoi infrastrutturali, i settori produttivi della nautica e cantieristica, del turismo, della pesca e dell'acquacoltura, le risorse naturalistiche e ambientali, il patrimonio culturale, i centri di ricerca e innovazione. La volontà di utilizzare le molteplici potenzialità del territorio richiede tuttavia il perseguimento di un disegno politico e programmatico prima di tutto basato su una visione integrata dei problemi e delle prospettive, nel quadro degli obiettivi di Lisbona, per una maggiore e qualificata occupazione, e di Goteborg, per uno sviluppo sostenibile in termini economici, sociali e ambientali.

Questi sono stati i presupposti che ci hanno indotto, durante questi mesi, ad affrontare il percorso di riflessione secondo una logica ben precisa: far emergere dal confronto con i territori, le istituzioni e gli attori locali, priorità programmatiche e progettuali che potessero costituire, da un lato, il contributo della Regione Toscana alla futura politica marittima europea e,

dall'altro, una base per l'elaborazione di un **Documento di indirizzi per una futura politica marittima integrata toscana**, da collocare in un contesto più ampio, nazionale, europeo e mediterraneo.

Nella mia relazione intendo illustrare gli elementi più significativi che sono emersi in questo percorso, che saranno ampiamente ripresi nel corso di questa giornata, a partire dalla questione delle infrastrutture della Toscana del mare.

Per il periodo di programmazione comunitaria 2007-2013, la Regione, sulla base di un accurato quadro conoscitivo e delle competenze legislative attribuite, riconosce 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 toscana.

Questo obiettivo è infatti centrale per dotare la Toscana di un sistema integrato ed efficiente di infrastrutture, promuovendo l'integrazione del territorio 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.

Con specifico riferimento ai porti commerciali, Livorno, Carrara e Piombino, la Regione Toscana assume come obiettivo territoriale lo sviluppo delle infrastrutture e la tutela degli spazi necessari e funzionali alla realizzazione delle autostrade del mare e delle altre tipologie di traffico, per accrescere la competitività del sistema portuale toscano. 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 dei porti turistici e di settori chiave per l'economia toscana.

Dal lavoro di questi mesi, sono emersi numerosi elementi che testimoniano le potenzialità di sviluppo del sistema costiero, come motore economico per la crescita della Toscana intera. Nel sistema economico della costa sono presenti, in modo qualificato, l'attività portuale, il turismo, la nautica (oggi soprattutto da diporto), la produzione di energia, la pesca e l'acquacoltura.

Per quanto riguarda il settore commerciale della nautica, i Nuovi Cantieri Apuana di Marina di Carrara rappresentano oggi una importante realtà produttiva da sostenere sia per lo sviluppo dell'area sia per il mantenimento e il rafforzamento dei livelli occupazionali.

La nautica da diporto rappresenta certamente il settore produttivo più dinamico degli ultimi anni, con effetti che si trasmettono dal settore stesso a quello delle piccole imprese locali. Quello della nautica da diporto, con riguardo particolare alla costruzione di super e megayachts (oltre i 24 metri),

costituisce il segmento di mercato nautico a più rapida crescita a livello mondiale.

Il sistema economico della nautica è nato nell'area di Viareggio, ma ha dato impulso a un processo positivo in aree limitrofe, contribuendo alla loro ripresa economica e alla nascita di un vero e proprio distretto della nautica che si estende lungo tutta la costa toscana, da Pisa a Livorno, da Massa Carrara a Grosseto, sebbene con caratteristiche diverse.

L'allungamento della filiera della nautica da diporto oltre i tradizionali sistemi produttivi locali, richiede tuttavia una nuova dimensione territoriale su cui proiettare le politiche regionali; si sviluppa in questo senso il concetto, affermato dal Programma regionale di sviluppo, di Distretto integrato regionale, inteso come sistema capace di mettere in rete attori, imprese, territori, centri di ricerca, sistema del credito, servizi alle imprese, logistica, formazione, cioè fattori di sviluppo dislocati appunto su tutto il territorio regionale.

Per valorizzare pienamente le potenzialità della nautica da diporto, è opportuno anche favorire quelle azioni finalizzate a creare nel tessuto produttivo delle PMI un contesto che agevoli la diffusione della conoscenza, per far sì che anche settori produttivi tradizionali e artigianali si inseriscano nelle nuove filiere legate all'economia marittima, conferendo un alto valore aggiunto in termini di qualità.

Altrettanto importante è la strategia di pianificazione territoriale in merito ai porti turistici, che riteniamo debba rispondere ad una serie di scelte strategiche quali: le esigenze di sviluppo della filiera produttiva legata ai poli nautici toscani di riferimento, l'accessibilità e i servizi, la 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. Gli interventi che faranno seguito a tali scelte dovranno essere verificati per il rispetto di tutte le disposizioni per la sostenibilità, quali ad esempio concorrere al riequilibrio del fenomeno erosivo della costa.

Ai fini di uno sviluppo complessivo del distretto territoriale regionale della nautica in Toscana, è dunque fondamentale riprendere un concetto di politiche integrate che affianchi, alle politiche di sviluppo del *cluster* della nautica, politiche di sostenibilità e tutela ambientale orientate a mantenere l'attrattività del sistema dei beni ambientali e culturali della costa e del mare. Riteniamo che tale obiettivo possa essere realizzato attraverso l'implementazione di politiche che mobilitino il settore della ricerca e dell'innovazione tecnologica per la sostenibilità delle attività produttive.

Un ragionamento simile può essere condotto sul turismo. Anche in questo caso si tratta di una attività che trova forti presenze sulla costa e che si caratterizza essa stessa come una lunga filiera, che va dal momento in cui un potenziale turista decide di intraprendere un viaggio, al suo ritorno nel luogo di residenza. Le attività presenti all'interno di questa filiera sono molteplici e molte di queste sono presenti nella nostra regione, offrendo quindi potenzialità di sviluppo notevoli.

Come nella cantieristica, il turismo può generare effetti positivi su molti settori collaterali, alcuni di questi vicini al luogo del turismo, altri anche più lontani, legati non solo al patrimonio artistico, ma anche a quello artigianale. L'innovazione in questo settore può pertanto orientarsi lungo linee diverse, finalizzate ad estendere un vantaggio quasi naturale della nostra regione ad una comunità più ampia di operatori.

Il perseguimento dello sviluppo sostenibile del sistema turistico della costa costituisce un obiettivo prioritario per la Regione Toscana, in rapporto alla conservazione, valorizzazione e gestione delle risorse territoriali e ambientali. Quella per il turismo è infatti una politica che richiede un approccio trasversale, che dialoga necessariamente con altre politiche di intervento, sul piano comunitario, nazionale, regionale e locale e deve essere valutata nel lungo periodo e non solo in base agli immediati ritorni economici

In questa ottica, assumono una particolare rilevanza gli interventi finalizzati a qualificare l'offerta balneare attraverso l'ampliamento e l'adeguamento delle strutture ricettive presenti, sempre nel rispetto del libero accesso e della piena fruibilità del bene comune mare. Un ulteriore aspetto da tenere in considerazione, ai fini di una migliore spendibilità turistica del territorio, è quello inerente la dotazione di strumenti per una maggiore sicurezza al bagnante. E' indispensabile provvedere alla individuazione di comportamenti e standard adeguati al fine di garantire sufficienti livelli di sicurezza in spiaggia ed in acqua (con riferimento anche alla regolamentazione dei natanti a motore) a turisti e cittadini e di apportare un sensibile miglioramento nell'organizzazione e nella gestione delle attività di sorveglianza e di salvataggio, nei tratti di spiaggia libera e nei tratti oggetto di concessione demaniale.

In termini di diversificazione dell'offerta turistica, oltre ad azioni finalizzate all'incentivazione del turismo nautico attraverso la qualificazione del sistema della portualità turistica, è importante favorire politiche orientate all'integrazione dell'offerta balneare tipica con l'offerta di un turismo culturale e ambientale, legato sia all'immediato entroterra costiero (al patrimonio culturale dei parchi della costa e al settore agroalimentare) sia

alle aree dei parchi marini, a partire dall'Arcipelago toscano. Il pescaturismo costituisce un'ulteriore elemento da non sottovalutare per la diversificazione dell'offerta turistica: è una valida alternativa, almeno stagionale, di reddito complementare alla pesca.

Da quanto detto, non è difficile desumere il valore da attribuire all'ambiente marino per lo sviluppo dell'economia costiera; il suo deterioramento colpisce in modo molto serio le attività economiche legate al mare: da ciò risulta evidente l'importanza di una politica marittima che abbia come obiettivo trasversale la conservazione e la tutela dell'ambiente marino.

Nelle province costiere della Toscana sono presenti patrimoni naturalistici che hanno dato luogo a 46 siti di interesse regionale, di cui 30 proprio affacciati sul mare. Oltre a questi sono presenti 26 aree protette, un parco nazionale (Arcipelago Toscano), due parchi regionali (San Rossore e Maremma), 2 parchi provinciali e 1 interprovinciale, oltre a numerose riserve statali e provinciali. La Regione ha inoltre dato l'avvio all'iter legislativo per l'istituzione di 2 aree marine protette regionali.

La Regione Toscana si è inoltre attivata per costituire l'"Osservatorio toscano dei cetacei" nel comune di Capoliveri all'Elba, quale contributo toscano alla tutela e valorizzazione dei mammiferi marini, individuati dall'area marina protetta internazionale del Santuario dei cetacei di cui le isole ed il mare dell'Arcipelago Toscano rappresentano l'ingresso sud-orientale. Su questa tema si svolgerà nell'ambito della conferenza uno specifico workshop.

Le aree protette rivestono un ruolo strategico nella gestione dell'interfaccia terra-mare poiché possono diventare battistrada e campo di prova per il perseguimento di una politica territoriale ed ambientale più moderna ed adeguata alle necessità, in relazione alle conseguenze talvolta pesanti e rovinose abbattutesi sulla costa a seguito di uno sviluppo incontrollato dell'urbanizzazione e del turismo.

Un ambiente marino sano è inoltre una condizione indispensabile per lo sviluppo delle attività ittiche. La politica che la Regione Toscana ha portato avanti in questi ultimi anni ha cercato di affrontare le principali problematiche che investono il settore a partire dall'individuazione di spazi e attrezzature nei porti di pesca. E' importante che i porti siano concepiti come luogo di integrazione tra più funzioni economiche, è altrettanto importante proseguire con l'ammodernamento delle attrezzature, in particolare di quelle utili alla sicurezza a bordo ed alla conservazione del pescato, e avviare la riqualificazione dell'attività della piccola pesca costiera.

Potenzialità di sviluppo per il settore della pesca possono venire dalle sinergie possibili di tale attività economica con le infrastrutturazioni portuali, con il diportismo nautico, con il turismo e con la programmazione urbanistica, in un contesto di piena integrazione della pesca e degli spazi fisici ad essa destinati con le attività, le infrastrutture ed i servizi turistico commerciali dei porti turistici, grandi e piccoli, la cui presenza è particolarmente diffusa lungo le coste della Toscana e sulle isole dell'Arcipelago.

Ai fini di una reale conservazione delle risorse e dell'ambiente marino è inoltre assolutamente necessario che la politica marittima sia impostata tenendo conto delle risorse messe a disposizione dalle nuove tecnologie e dai più recenti sviluppi delle tecnologie già acquisite. Importanti contributi in tal senso possono venire dal sempre maggiore utilizzo del telerilevamento satellitare. Accanto al monitoraggio dell'ambiente marino, risulta di grande rilievo anche il monitoraggio della navigazione commerciale, sia di trasporto passeggeri, che di merci, con particolare riferimento al trasporto di merci pericolose e/o inquinanti.

In questa direzione, la Regione Toscana sta lavorando, insieme agli enti locali e alle imprese del territorio, a partire da Finmeccanica, con il sostegno del Governo e dell'Unione europea, a un progetto per la realizzazione a Livorno di un centro per il controllo del movimento delle merci pericolose nei trasporti marittimi, con una dimensione di bacino di Alto Tirreno.

Di particolare rilievo è inoltre il monitoraggio dei cambiamenti climatici: è di fondamentale importanza infatti poter conoscere i fenomeni del cambiamento climatico a livello globale ed avere anche la capacità di sviluppare tale analisi fino alla comprensione (e previsione) dei fenomeni a livello locale.

Premesso che ci sia ancora molto da fare per comprendere il fenomeno del cambiamento meteo-climatico, la Regione Toscana ha già reso operativi alcuni strumenti allo scopo di convivere con il cambiamento climatico: dalle previsioni meteo, al monitoraggio satellitare della temperatura superficiale del mare, ad un sistema di indicatori che possono segnalare scostamenti e quindi segnali di cambiamento climatico.

Per quanto riguarda invece gli interventi con cui mitigare la vulnerabilità delle regioni costiere, gli strumenti fondamentali sono l'adozione di pratiche di prevenzione del rischio (anche attraverso strumenti di pianificazione territoriale) e il monitoraggio continuo, che prevede la costruzione di specifici sistemi di allerta e prevenzione legati ai rischi di inondazione e di erosione.

La Regione intende proporre alla Commissione europea la costituzione di un **Osservatorio europeo per la difesa delle coste mediterranee** per raccogliere in un unico centro i documenti, le informazioni e le esperienze riguardanti la protezione delle zone costiere, con l'ausilio di un sistema informativo geografico (GIS) che distribuisca le informazioni statistiche e cartografiche elaborate nella zona costiera.

La sicurezza energetica della Toscana nel medio periodo, che si realizza attraverso processi di diversificazione negli approvvigionamenti soprattutto di gas metano, "arriva" dal mare. Tuttavia, nell'ambito dell'assoluta necessità di contrastare i cambiamenti climatici in atto e per coniugare sviluppo e competitività del sistema marittimo della Toscana con la tutela del paesaggio e degli ecosistemi, è necessario rivolgere lo sguardo anche alle opportunità offerte dalle energie rinnovabili nel contesto della politica marittima.

A questo proposito, in Toscana l'energia eolica sembra trovare uno sviluppo più appropriato, non in mare, bensì nei porti e nelle zone industriali collocate lungo la costa, laddove si registri la presenza di vento superiore almeno a 5 metri al secondo. Un'ulteriore opportunità è offerta dalla sperimentazione dell'impiego dell'idrogeno nell'ambito della nautica da diporto. Il "silenzio" prodotto dall'idrogeno, infatti, rappresenta un benefit aggiuntivo nella realizzazione di imbarcazioni i cui acquirenti possono senz'altro permettersi costi aggiuntivi, come quello legato appunto all'impiego dell'idrogeno.

L'altra rinnovabile "matura", il fotovoltaico, è senz'altro impiegabile e sviluppabile lungo le coste e nei porti, anche se gli alti costi, dovuti alla massiccia presenza di silicio e la scarsa efficienza, ne limitano ancora lo sviluppo. Alla luce di tutto ciò, è dunque di grande importanza che le energie rinnovabili costituiscano uno dei principali settori di sviluppo delle attività di ricerca della futura politica marittima europea e della Toscana, con particolare attenzione alle possibilità di sfruttare le correnti di marea o, meglio ancora, il moto ondoso.

Nel contesto di conservazione e tutela dell'ambiente marino e di studio del cambiamento climatico, non è sufficiente soltanto potenziare il settore della ricerca. Vorrei infatti sottolineare il particolare rilievo che assume il concetto di educazione ambientale, basata su principi e valori propri dello sviluppo sostenibile; orientata a promuovere il benessere in tutte e tre le dimensioni della sostenibilità definite dalla strategia di Goteborg (ambiente, società ed economia); finalizzata ad un apprendimento che interessa l'intero arco della vita (*life-long learning*) e interessata a questioni sia globali che locali.

Un'adeguata educazione ambientale è importante soprattutto là dove si procede alla formazione di capitale umano in quei settori collegati all'economia marittima. Nuovi profili professionali sono emersi in relazione alla gestione della sicurezza e alla salvaguardia dell'ambiente in ambito portuale, alla gestione dell'intermodalità e della logistica nei sistemi portuali. A tal fine è stato recentemente attivato dall'Università di Pisa un master per la logistica integrata, in una proficua collaborazione tra enti locali e mondo universitario.

Si registrano anche nuove esigenze formative in riferimento al sistema della navigazione, per la formazione di equipaggi ben addestrati e competenti. E' inoltre indispensabile formare ispettori addetti al controllo della sicurezza delle navi e istruttori, personale qualificato nelle autorità di controllo degli Stati di approdo e nelle società di classificazione. Ricordo che in Toscana sono operativi due Istituti Nautici a Livorno e a Viareggio, dove è presente anche una Scuola per equipaggi, che mira a formare professioni capaci di colmare il deficit di profili necessari per la conduzione delle imbarcazioni prodotte lungo la costa toscana.

E' emersa anche, con una certa evidenza, la necessità di garantire la riconversione del personale già impiegato nel settore della cantieristica commerciale, per trovare nuova destinazione nel settore in espansione della cantieristica da diporto, con tutto ciò che ne è conseguito in termini di adeguamento delle competenze degli addetti. Inoltre, in relazione alle attività di pesca si rileva la necessità di azioni di formazione per il pescaturismo.

La questione delle competenze e delle professionalità, nell'ambito degli obiettivi della strategia di Lisbona, si incrocia con il tema della sicurezza del lavoro, che rappresenta uno degli argomenti più al centro dell'attenzione dell'opinione pubblica. Il Programma regionale di sviluppo della Regione Toscana pone la qualità come obiettivo principale: qualità significa, dal punto di vista del lavoro, formazione, sicurezza, tutela dei diritti e piena dignità del lavoratore. Questi valori non soltanto sono fondamentali in termini di qualità della vita, ma rappresentano fattori di efficienza e competitività, in particolare per aziende di avanguardia come quelle del settore nautico e cantieristico.

Il Consiglio regionale ha approvato un'importante risoluzione sulla sicurezza nei luoghi di lavoro, nella quale si impegna la Giunta ad intervenire sul gravissimo fenomeno delle "morti bianche", sia nei confronti del governo nazionale, sia, per quanto le compete, con proprie iniziative, come la proposta di legge in materia di appalti, e appositi stanziamenti.

Tuttavia per migliorare le condizioni di lavoro e sicurezza per coloro che operano nelle compagnie di navigazione e trasporto, è necessario uniformare a livello internazionale gli standard di sicurezza e le norme di protezione che sono previste da molte normative degli stati europei.

Nella Toscana del mare, un ruolo significativo è giocato dal sistema delle isole dell'Arcipelago, che rappresentano una grande potenzialità per le risorse naturalistiche, ambientali e culturali di cui sono dotate. Esistono però anche punti di debolezza del loro modello di sviluppo, che sembrano legati a tre aspetti: ambiente, trasporti e servizi per il turismo, fra loro strettamente collegati. L'ambiente deve essere tutelato, pena la crisi non solo ecologica ma anche economica. I trasporti devono essere potenziati (sia per le persone che ci abitano, sia per favorire l'arrivo dei turisti); i servizi, per rendere attrattivo un territorio, devono essere capaci di adattarsi alle esigenze del turismo, con l'attivazione di nuove infrastrutture e/o impianti capaci di soddisfare le nuove richieste e contemporaneamente devono essere in grado di soddisfare i bisogni della popolazione residente.

Parlavo all'inizio del mio intervento dell'impegno della Regione Toscana per il territorio costiero e le isole. Allo sviluppo del sistema mare, è stato dedicato, nel periodo di programmazione 2000-2006, il 31% del totale delle risorse del Programma Docup ob. 2, per interventi sulle infrastrutture, sviluppo economico e ambiente. Tali risorse rappresentano il 36% del totale complessivo delle risorse che la Regione Toscana ha investito in tale periodo per lo sviluppo della Toscana del mare.

In relazione al nuovo POR dell'obiettivo 2 per il periodo 2007-2013, la Regione ha ritenuto prioritario investire una quota sostanziale dei fondi FESR della programmazione 2007-2013 per il progetto integrato regionale relativo allo sviluppo della piattaforma logistica toscana.

I programmi di cooperazione territoriale del nuovo Obiettivo 3 dei fondi strutturali permetteranno, nei prossimi sette anni, di mobilitare risorse non trascurabili anche e soprattutto per l'area costiera, purchè i soggetti toscani siano in grado di esprimere una progettualità di qualità e largamente condivisa con i partners transnazionali.

In relazioni a strumenti di intervento specifici della Regione Toscana, si segnala che il Programma regionale di azione ambientale 2007-2010 ha previsto interventi per oltre 84 milioni di euro, diffusi su tutte e 5 le Province costiere, che comprendono 82 milioni di euro di stanziamenti per l'erosione costiera.

E' opportuno che il Libro Verde, nel seguito che vorrà dare alla consultazione offerta, costruisca un quadro di riferimento operativo dei programmi cofinanziati dall'UE e degli obiettivi, priorità, misure e azioni

dedicate alla politica marittima ivi contenute, in cui le domande poste anche dalla Toscana possano trovare una concreta risposta. Sarà poi utile che tale quadro venga rafforzato e innovato, secondo i suggerimenti emersi dalla consultazione, attraverso la creazione di uno specifico piano adeguatamente finanziato da fondi comunitari, dedicato specificamente alla politica marittima.

La programmazione della Regione Toscana muove da una visione strategica generale indicata dal Programma regionale di sviluppo. Il PRS 2006-2010 pone l'obiettivo di un salto di qualità nella *governance* istituzionale, sociale e territoriale, intesa come attività di governo fondata sulla interazione e la cooperazione fra tutti gli attori coinvolti nella formulazione ed attuazione delle politiche, sulla base del principio di sussidiarietà istituzionale e funzionale.

In questo senso, una importante opportunità per la Toscana del mare è quella offerta dai nuovi scenari della cooperazione territoriale europea, per il rafforzamento della presenza del sistema regionale nella cooperazione transfrontaliera, transnazionale, interregionale ed esterna di prossimità, per la promozione di azioni significative per il sistema toscano dal punto di vista della capacità di leadership e/o di integrazione in ambito globale, a partire dal bacino mediterraneo.

La Regione Toscana fa propria la proposta avanzata nell'ambito della Conferenza delle regioni periferiche e marittime, di individuare i bacini marittimi, e quindi per quanto ci riguarda, il Mediterraneo, come livello di *governance* per l'applicazione della politica marittima transnazionale. Si ritiene a questo fine anche opportuna la creazione di una **Rete dei servizi tecnici responsabili degli affari marittimi**, in seno alle Regioni del Mediterraneo, con funzioni propositive ed operative.

La storia della costa toscana si è sviluppata anche in rapporto con le regioni della sponda Sud, regioni con le quali i legami storici sono molto approfonditi. E' importante dunque rafforzare tali rapporti, con gli strumenti a cui ho appena fatto riferimento, per lavorare in una dimensione di cooperazione competitiva con altre realtà del Mediterraneo, italiane e non. E' tuttavia opportuno sottolineare che la costa toscana, con i suoi centri di ricerca e innovazione più avanzati e le sue realtà portuali di punta, dovrebbe guardare non solo al Mediterraneo ma anche al Mare del Nord, dove conoscenza, sviluppo e organizzazione dei sistemi funzionali collegati alle politiche del mare sono all'avanguardia.

Sullo scenario toscano, la Regione opera in relazione con il sistema delle autonomie, sostenendo reti di istituzioni locali e di cooperazione in "aree

vaste” sovraprovinciali. L’obiettivo generale è costruire un condiviso sistema delle autonomie locali che sia capace di integrare risorse, interessi e competenze nonché di realizzare una macchina amministrativa semplificata. La Regione Toscana pone all’attenzione dei soggetti istituzionali della costa anche la costituzione di una **Consulta del mare**, come organismo consultivo di raccordo tra Regione e livelli di governo locale, per definire linee di indirizzo della politica marittima integrata e verificare il suo stato di realizzazione, per realizzare il miglior raccordo tra livelli di governo sullo sviluppo di progetti sperimentali, sulla scia di esperienze analoghe sviluppate in altre Regioni europee. Questo organismo avrebbe inoltre il compito di valorizzare in rete le diverse specifiche, competenze e vocazioni dei territori provinciali toscani.

Avviandomi verso la conclusione, ricordo che, approvando il Programma regionale di sviluppo, il Consiglio regionale ha impegnato la Giunta a definire appropriati strumenti per la politica marittima. In questo senso, proporrò in autunno alla Giunta un Documento di indirizzi sulla politica marittima integrata della Toscana, che sarà presentato in Consiglio regionale per l’approvazione. Annualmente, poi, la Giunta definirà un’Agenda per la Toscana del mare, che farà il punto sullo stato di realizzazione delle politiche e sugli impegni da realizzare.

Al termine di questa Conferenza, infine, sarà trasmesso dalla Giunta alla Commissione europea il contributo della Toscana sul Libro verde, nell’auspicio che nella costruzione della futura politica marittima comunitaria sia pienamente riconosciuto il ruolo delle Regioni, non solo come ambiti geografici ma anche come livelli di governo dotati di significativi poteri legislativi e di indirizzo in molti degli ambiti che contribuiscono a definire una politica marittima integrata, per uno sviluppo competitivo e sostenibile della costa e delle isole toscane.

Grazie per la Vostra attenzione.

A tutti i partecipanti alla Conferenza, buon lavoro!

Stefano Carlini
Ministero dell'Ambiente

Buongiorno a tutti, sono Stefano Carlini, innanzitutto ringrazio a nome del Ministero dell'Ambiente per essere stato invitato a questa conferenza, e mi scuso da parte del senatore Turrone, che un altro evento istituzionale non gli ha permesso di partecipare la conferenza, ma ha voluto comunque partecipare alla stesura dell'intervento che andrò a relazionarvi.

L'Italia con i suoi 8.000 chilometri di costa ha da sempre avuto un rapporto particolare con il mare e con l'ecosistema costiero, ma la situazione attuale, con i grandi cambiamenti climatici in corso e con l'effetto dell'uomo sull'ambiente, sempre più incisivo, sta mettendo a repentaglio la salute del mare stesso, con rapidi effetti in Italia e anche, purtroppo, nel tratto di mare toscano.

La risorsa mare da sempre al centro delle vicende storiche, sociali ed economiche dell'Italia, si trova oggi ad affrontare diverse problematiche. Un primo punto da considerare è il grande sviluppo edilizio a cui sono state sottoposte negli ultimi anni le coste italiane, nel difficile equilibrio tra desiderio di sviluppo economico e necessità di salvaguardia dell'ambiente. Questo sviluppo, se non veicolato correttamente, rischia di avere non solo un impatto sul paesaggio, ma anche sullo stesso ecosistema marino; l'ecosistema costiero infatti, è molto vulnerabile e questa preziosa realtà sta subendo gli effetti di una pericolosa erosione che ne mette a repentaglio la sua stessa sopravvivenza. Secondo un recente studio, curato da Enzo Pranzino dell'università di Firenze, in Italia, su 7.465 chilometri di costa il 50% è costituito da spiagge, e 1.661 chilometri di queste sono in erosione; quasi 1.100 chilometri di costa presenta protezioni artificiali, delle quali la metà è già in erosione.

Il tasso di urbanizzazione costiera è tra i più alti di Europa, in Toscana il 40 % circa delle spiagge sono a rischio di erosione ma gli effetti dell'uomo sul mare non si esauriscono alle coste, ma hanno impatti anche sullo stesso ecosistema marino. Le emissioni di biossido di carbonio stanno aumentando l'alcalinità stessa delle acque; questo ha un impatto sull'ecosistema marino, che nel Mediterraneo è particolarmente ricco, qui insiste infatti il 20 % di tutte quante le specie marine, una concentrazione unica, se si considerano le ridotte dimensioni del Mar Mediterraneo. Inoltre la temperatura dell'acqua del Mediterraneo sta aumentando fino a 2 gradi superiore la media stagionale.

L'importazione di specie non autoctone ed il riscaldamento marino, stanno producendo molteplici effetti, come la colonizzazione del Mediterraneo da parte di specie tropicali, con la riduzione della biodiversità originale. Le specie marine devono confrontarsi inoltre con gli aspetti legati alla pesca, da sempre una delle risorse più importanti per le popolazioni costiere. Particolare attenzione deve essere posta alla regolamentazione della pesca, anch'essa in difficile equilibrio tra esigenze del mercato e salvaguardia dell'ambiente, perché salvaguardare le specie ittiche vuol dire salvaguardare la fonte di sostentamento per numerose comunità di pescatori, soprattutto nelle isole minori.

Un ultimo aspetto da sottolineare è legato all'inquinamento marino. Particolare attenzione è stata posta per il monitoraggio della salute delle acque, che ha importanti impatti sociali, economici e sanitari, infatti l'acqua è un risorsa naturale limitata, ed in quanto tale la sua qualità deve essere protetta, difesa e gestita. Essa ha un elevato valore, in quanto è legata sia agli aspetti economici del territorio costiero, con una chiara ricaduta, in termini turistici, alla sicurezza e alla salvaguardia della popolazione che usufruisce di questa preziosa risorsa.

La normativa attuale, che regola la balneazione, definisce in maniera chiara vincoli e regole, per poter dichiarare balneabile una località. La balneazione in Italia è attualmente regolata dal DPR 470/82 con le modifiche introdotte anche dalla legge 422 del 2000. Il sistema del monitoraggio si basa su un prelievo di campioni di acqua da prelevare con una determinata frequenza, e con delle soglie da rispettare, imponendo in questo modo standard di qualità sia di tipo batteriologico, che chimico fisico. Per stabilire la balneabilità di un tratto di mare, sono necessari un numero minimo di campionamenti, basta un prelievo in meno perché venga decretata la non balneabilità per insufficienza di campionamento. Le acque vengono definite balneabili sulla base dei risultati dell'anno precedente, quindi, la costa balneabile nella stagione 2007, è quella in cui i campionamenti effettuati nel 2006 sono risultati favorevoli nelle percentuali previste dalla legge.

È previsto anche il monitoraggio delle acque nella stagione in corso, e nel caso in cui le analisi su un campione risultino sfavorevoli, anche solo per un parametro, devono essere messe in atto ispezioni dei luoghi per individuare la causa e devono essere effettuate analisi su ulteriori campioni, prelevati in giorni diversi su uno stesso punto.

La normativa italiana in materia di acque di balneazione, tra le più rigorose in Europa, impone quindi criteri molto restrittivi. I tratti di costa insufficientemente campionati devono essere interdetti alla balneazione, fino

a quando non sarà rispettata la frequenza di campionamento prescritta. Mentre i tratti vietati per inquinamento, rimarranno interdetti finché non saranno messi in atto gli opportuni interventi di risanamento e conseguente recupero.

I risultati del monitoraggio effettuato nel 2006, presentato nel rapporto delle acque di balneazione ha prodotto risultati importanti, il 91,3 % delle acque costiere italiane controllate sono risultate balneabili; i dati derivano da un imponente lavoro delle strutture regionali ARPAT e ASL che hanno controllato ben 4.667 punti di prelievo marini e 5.410 chilometri di coste. Inclusi i punti di prelievo lacustre e fluviali sono stati raccolti e analizzati più di 50.000 campioni/anno; il risultato conferma il trend di miglioramento rispetto agli anni precedenti, e mette in evidenza come la balneabilità delle nostre coste sia tra le migliori d'Europa.

Il monitoraggio continuo permette l'identificazione sia delle situazioni di degrado ambientale, che di situazioni anche solo potenzialmente pericolose; è necessario comunque un impegno di Regioni e Comuni, così da interdire alla balneazione i tratti di costa che non corrispondono ai requisiti di legge, ricorrendo a provvedimenti spesso difficili ed impopolari, soprattutto per regioni a spiccata vocazione turistico/balneare, ma indispensabili per raggiungere l'obiettivo della massima garanzia per i bagnanti.

I dati attuali mostrano come le sinergie operative e tecnico scientifiche fra organismi dello stato centrale, delle regioni e dei comuni, producano un effetto favorevole, con miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia del sistema. La normativa descritta finora sta per essere ulteriormente aggiornata, a febbraio 2006 la UE ha approvato una direttiva la 2006/7CE che introduce nuove norme per quanto riguarda la balneazione.

In Italia è in corso il recepimento della direttiva, la nuova direttiva si ispira alle più recenti conoscenze scientifiche, in modo da applicare i parametri indicatori più affidabili, che consentano di prevedere i rischi microbiologici per la salute, e di conseguire così un livello di protezione più elevato. La direttiva inoltre, pone particolare attenzione ad un'ampia partecipazione del pubblico, che deve essere informato adeguatamente e tempestivamente dei risultati del monitoraggio della qualità delle acque; e delle misure di gestione dei rischi per prevenire pericoli per la salute. La conformità dei parametri non deve essere affidata solo a misurazioni e calcoli, ma deve dipendere da adeguate misure di gestione e garanzia della qualità.

La direttiva razionalizza i parametri da analizzare, fissandone due al posto dei 19 della direttiva precedente; questi parametri serviranno a sorvegliare e valutare la qualità delle acque di balneazione identificate, nonché per classificarle in base alla qualità. In seguito alla valutazione le acque possono

essere classificate in quattro livelli di qualità: scarsa, sufficiente, buona o eccellente. La categoria sufficiente è la soglia minima di qualità alla quale devono giungere tutti gli stati membri entro la fine della stagione 2015. Quando l'acqua viene classificata scarsa, gli stati membri devono prendere alcune misure di gestione, in particolare il divieto di balneazione, od un avviso che la sconsiglia; devono informare il pubblico e prendere le misure correttive adeguate. Inoltre dovranno essere definiti dei profili delle acque di balneazione, incluse le misure di gestione adottate e le scadenze fissate per l'eliminazione delle eventuali cause di inquinamento, quindi, non solo calcoli, ma un approccio integrato per una migliore gestione della qualità delle acque.

Infine, molta importanza sarà data all'informazione diretta al pubblico; l'informazione relativa alla classificazione, alla descrizione delle acque di balneazione e al loro eventuale inquinamento devono essere messe a disposizione, in modo facilmente accessibile, e in prossimità della zona interessata grazie ai mezzi di comunicazione adeguati, compreso internet.

Un aiuto alla salvaguardia dell'ambiente costiero e marino può venire dall'utilizzo delle nuove tecnologie impiegate nell'ambito del monitoraggio e controllo. Queste nuove tecnologie possono essere applicate in maniera trasversale ed integrata, a diversi livelli, all'interno dell'ecosistema marino, così da poter realizzare interventi più specifici ed efficaci. Un esempio è qui a Livorno, in cui ha sede il centro di meteorologia marina e monitoraggio ambientale, che si occupa di acquisire ed elaborare in tempo quasi reale dei dati meteorologici, tramite moderne tecnologie quali: stazioni di monitoraggio, immagini satellitari e modellistica computazionale, allo scopo di fornire informazioni e previsioni di dettaglio a scala locale, relative principalmente all'ambiente marino e costiero. In questo modo è possibile avere una rete di monitoraggio marino e costiero, in grado di tenere sotto osservazione continua parametri importanti della salute del mare. Le nuove tecnologie possono essere utili anche per l'incremento della sicurezza, nei trasporti marittimi, ad esempio, le tecnologie satellitari di posizionamento, possono essere un valido supporto per il monitoraggio del trasporto di merci e rifiuti pericolosi, così da permettere non solo un rapido intervento in caso di emergenze, ma anche un controllo puntuale sulla movimentazione di particolari prodotti.

Grazie.

Signore e signori,

in rappresentanza del rettore dell'Università di Pisa, professor Marco Pasquali, saluto i partecipanti e le istituzioni presenti. Con la Seconda conferenza regionale su "La Toscana del mare" concludiamo uno stimolante percorso svoltosi attraverso vari capitoli: dalla politica dei trasporti, alla nautica, al turismo, alla tutela delle coste e delle isole minori.

L'Università di Pisa ha particolarmente a cuore la messa a fuoco del "Sistema Mare" e intende contribuire al documento con il quale la Regione Toscana parteciperà alla definizione della nuova politica marittima dell'Unione europea.

A questo proposito ricordo che nell'ultima seduta del Senato Accademico, appena tre giorni fa, abbiamo approvato un protocollo d'intesa con la Provincia di Livorno che stringe i vincoli tra i due enti orientandoli ad una partnership per l'attivazione di progetti di ricerca scientifica, in particolare nell'ambito del programma comunitario che intende favorire la cooperazione tra le zone transfrontaliere di Sardegna, Corsica e Toscana, e l'integrazione tra le popolazioni confinanti.

Di questo programma, che punta a migliorare i servizi delle reti e delle infrastrutture di comunicazione nei settori ambiente-turismo-scambi economici, la Provincia di Livorno è Autorità di gestione ausiliaria. Attraverso la stipula del protocollo l'Università di Pisa potrà trasferire al tessuto economico-sociale dell'area livornese le conoscenze e le applicazioni sviluppate nei propri dipartimenti sotto forma di expertise e di consulting per promuovere l'integrazione tra ricerca e pubblica amministrazione.

Sottesa al protocollo d'intesa è un'ottica d'Area Vasta, necessaria alla crescita della competitività di un intero sistema economico territoriale. In funzione di questa ottica l'Università di Pisa e la Provincia di Livorno istituiranno uno specifico gruppo di lavoro tecnico-scientifico per l'elaborazione di programmi strategici sull'area livornese e intendono attivare un "Laboratorio per lo sviluppo economico sostenibile", un tipo di struttura previsto dalla strategia di Lisbona per affiancare la crescita dei

sistemi economici territoriale con particolare riguardo ai rapporti tra competitività e sostenibilità.

La “nuova politica marittima integrata”, annunciata nel sottotitolo della conferenza, orienta verso l’innovazione l’approccio a quella grande via di comunicazione che è il mare. La tensione all’innovazione non dovrà tuttavia nutrirsi soltanto di “nuovismo” non meglio specificato ma dovrà tener conto anche dei fattori socio-culturali incardinati nel territorio ed ereditati, nel caso particolare di Livorno, da una lunga consuetudine all’apertura ed all’accoglienza delle culture di cui fa parte anche l’istituzione che oggi così cortesemente ci accoglie.

Il nostro legame con Livorno è già stato sancito in varie sedi. Ricordo i nuovi corsi di laurea attivati dall’Accademia Navale in collaborazione con le facoltà di Economia, Giurisprudenza, Ingegneria e Scienze politiche. Quindi ricordo il confronto con gli enti cittadini dove l’amministrazione comunale ha sempre sottolineato il rapporto privilegiato con l’università, specialmente in alcuni settori di ricerca ritenuti strategici: le biotecnologie marine, la componentistica e la logistica. Lo scorso anno gli auspici hanno iniziato a realizzarsi con l’attivazione del corso di laurea triennale in “Economia e legislazione dei sistemi logistici”. Adesso, nelle rispettive competenze delle istituzioni qui presenti siamo chiamati a dare continuità ad un percorso che ha dato i primi frutti e nel quale l’Università di Pisa continuerà ad impegnarsi.

Ad una politica per il mare che intende porsi come “nuova” non mancheranno i punti su cui riflettere, considerati alla luce del concetto, cui ho già fatto ricorso, di sostenibilità e che ripeto: turismo non solo balneare, sfruttamento delle risorse ittiche, acquacoltura, erosione del litorale, risorse idriche, nautica, parchi e infine i grandi progetti come il rigassificatore, che trasformano porzioni marine in vere e proprie aree industriali con strutture permanenti.

Auspicio che la Conferenza sappia assegnare a ognuno di questi temi il proprio rilievo. Chiudo quindi augurando buon lavoro a tutti voi.

Patrice Carrollo
*Responsabile delle politiche marittime
Consiglio Regionale della Bretagna*

Au nom de Jean-Yves Le Drian, Président de la Région Bretagne, je souhaite remercier la Regione Toscana de son invitation à cette deuxième conférence sur la Toscana del mare.

Nous savons l'importance que la mer revêt comme facteur de lien entre les populations pour l'Europe et pour nos régions.

Toscane et Bretagne sont deux régions au cœur desquelles la mer tient une place essentielle. La mer en Bretagne est d'abord une réalité géographique : près de 3000 km de côtes, aussi de nombreuses îles qui marquent profondément notre région. C'est le tiers du littoral français. Cette présence de la mer a conduit les bretons à très tôt se tourner vers les activités maritimes. La Bretagne est ainsi riche d'un patrimoine culturel maritime ancien et diversifié, que de nombreux événements -festivals et fêtes nautiques- mettent chaque année à l'honneur. Ce patrimoine s'est beaucoup construit autour de la pêche, activité structurante de notre territoire.

Avec plus de 1500 navires, la pêche bretonne représente 6 000 marins dans 30 ports et 150 lieux de débarquement. Mais aujourd'hui la Bretagne ne se limite pas à cette activité traditionnelle.

La mer est également synonyme d'innovation pour notre territoire. Les 2900 chercheurs installés en Bretagne représentent la moitié de la recherche maritime française. Ses compétences dans le domaine de la recherche-développement sont connues et reconnues à travers des coopérations internationales auxquelles nous sommes particulièrement attachés ; la constitution, en 2005, du « Pôle Mer », véritable cluster de pointe, est à la fois la reconnaissance de l'excellence de la recherche bretonne et l'opportunité pour les industries, la recherche et l'enseignement supérieur de démultiplier leur capacité d'innovation dans tous les domaines de l'économie maritime, en particulier les biotechnologies, les énergies marines, l'ingénierie navale.

Pour la Bretagne : pêche, aquaculture, construction et réparation navale, ports de commerce, plaisance ou encore tourisme: le secteur maritime représente près de 100.000 emplois sur les 1 200 000 que compte la Région.

Les questions maritimes constituent ainsi, pour la Bretagne comme pour la Toscane, un enjeu majeur. Il en découle la pleine reconnaissance de la valeur ajoutée que constitue une politique maritime qui fait converger ses différentes composantes et qui soit donc véritablement intégrée. Votre conférence régionale en témoigne de façon éloquente.

Nous avons très vite saisi l'importance du Livre Vert de la Commission européenne sur une future politique maritime pour l'Union. En tant que régions maritimes, nous avons participé très largement au débat. La Région Bretagne, comme la Toscane, s'est beaucoup impliquée dans les initiatives de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes, présidée par Claudio Martini. Comme le fait la Regione Toscana, la Bretagne a également préparé une contribution propre au Livre Vert. Elle a choisi de la faire porter sur la dimension sociale d'une politique maritime européenne. Cette contribution spécifique, adoptée par l'Assemblée Régionale le 24 mai dernier, est le fruit de la conférence organisée le 9 mars dernier à Rennes, conférence à laquelle nous remercions la Regione Toscana d'avoir participé et d'avoir ainsi contribué à notre travail de réflexion.

Nous avons choisi comme thème majeur de notre contribution spécifique la dimension sociale car il est apparu que celle-ci est peu présente dans le texte du Livre Vert, et dans les différentes contributions déjà publiées. Or, cette dimension sociale est un élément constitutif, avec les aspects économiques et environnementaux, du développement durable qui est à la base de ce que nous voulons construire en Europe, aujourd'hui.

Par ailleurs, donner le goût de la mer, des activités qui lui sont liées, à la jeunesse, renforcer l'attractivité des métiers de la mer, passe par une amélioration réelle des conditions de vie et de travail à bord des navires (et ceci concerne aussi la sécurité des hommes).

Bretagne et Toscane, comme les nombreuses autres régions maritimes, se sont largement investies dans la réflexion européenne sur une politique maritime. A l'heure de la clôture de la consultation, elles doivent rester plus que jamais attentives et déterminer la façon dont elles vont accompagner les étapes futures, de la présentation des propositions de la Commission le 10

octobre prochain en passant par leur validation par le Conseil de décembre, et au-delà. Les Régions maritimes européennes ont su s'organiser pour nourrir la réflexion de la Commission, elles doivent être en mesure de le faire pareillement pour veiller à ce que leurs positions soient prises en compte et respectées tout au long du processus et que les décisions qui seront adoptées aillent dans la bonne direction.

Il y a un domaine où nous sommes particulièrement vigilant : il s'agit de la sécurité maritime. Au moment où vient de s'achever le procès de l'Erika, nous appelons la Commission européenne et les différentes présidences à venir à ne pas relâcher l'effort pour sortir réellement de cette jungle qui caractérise trop l'espace maritime européen et qui provoque tant de catastrophes.

Il n'est plus à démontrer que les Régions maritimes ont beaucoup à apporter à l'Europe. Leur diversité est une richesse inestimable ; et leur intérêt maritime fait d'elles bien souvent des précurseurs. La Regione Toscana, qui finalise aujourd'hui sa politique maritime intégrée, en est un exemple. A travers un projet pilote et cinq séminaires préparatoires dont la synthèse est aujourd'hui opérée, elle a su bâtir sa politique maritime orientée vers un développement économique durable de ses côtes et de ses îles.

Parmi les questions-clés que posent le Livre Vert de la Commission, il y a la question de la gouvernance. Les Régions peuvent apporter beaucoup à l'Europe dans ce domaine.

Le bassin maritime est l'échelon adapté pour mettre en œuvre une politique maritime intégrée mais il n'est pas le seul niveau pertinent de coopération et de partenariat entre les Régions.

Il faut aussi prendre en compte l'articulation avec le niveau communautaire et avec les différents états nationaux. Des pistes ont été ouvertes par le Comité des Régions, en particulier sa proposition de la mise en place de pactes territoriaux tripartites Union Européenne-Etat-Région.

Le Conseil régional de Bretagne travaille également à sa politique maritime. Si nos différences institutionnelles et nos traditions respectives ne nous permettent pas d'envisager la simple transposition des démarches, elles n'empêchent en rien les échanges sur les méthodes et les pratiques. Le Conseil économique et social de la Région Bretagne, qui est notre seconde

assemblée, a d'ailleurs étudié votre « Sistema Mare » pour réfléchir et préparer son rapport de propositions sur la politique maritime bretonne.

Actuellement, nous sommes dans la phase finale de l'élaboration de la Charte des Espaces Côtiers Bretons qui vise à déterminer –avec les autres collectivités territoriales, avec les représentants des branches professionnelles et des organisations syndicales, avec les associations constitutives de la société civile- des règles communes d'orientation et de méthode de décision pour préserver et développer, de façon positive, notre littoral (c'est-à-dire en respectant les équilibres écologiques et en contribuant au bien-être des populations).

La richesse et la qualité caractérisent les relations entre la Bretagne et la Toscane, que ce soit sur les questions maritimes ou sur d'autres thèmes – comme par exemple en matière de formation professionnelle où nos deux Régions viennent d'adopter une convention en faveur du développement des échanges.

Nous pouvons, assurément, aller plus loin dans les initiatives communes.

Je vous remercie, à nouveau, pour votre invitation à votre importante réunion d'aujourd'hui. Je sais que pour la Bretagne aussi les enseignements de vos travaux seront importants.

SESSIONE 2

LO SVILUPPO ECONOMICO DELLA TOSCANA DEL MARE

Stefano Casini Benvenuti

Ricercatore IRPET

Nel libro verde “Verso la futura politica marittima dell’Unione: Oceani e mari nella visione europea” la Commissione delle Comunità Europee richiama l’importanza di una industria marittima competitiva, compatibile con gli obiettivi della sostenibilità. Trasporti, cantieristica, turismo, produzione e distribuzione di energia, pesca sono le attività su cui viene posta maggiore attenzione, nell’idea che un loro sviluppo potrebbe fare da traino anche ad altre attività ad esse intimamente connesse. L’ipotesi è che vi possa essere, dietro ciascuna delle suddette attività, una intera filiera che potrebbe coinvolgere non solo imprese localizzate lungo la costa, ma in alcuni casi anche ambiti territoriali ben più vasti.

L’enfasi posta su tali argomenti si inquadra in un ragionamento ben più ampio che fa della competitività l’elemento trainante dello sviluppo e questo non perché in passato non lo fosse, ma perché, oggi, la presenza di un più vasto spettro di competitori, la rende ancora più strategica. La competitività, all’interno di un sistema caratterizzato da un alto livello di benessere raggiunto, non può che basarsi sull’alta qualità dei prodotti che però debbono essere realizzati nel rispetto della qualità ambientale, ma anche delle esigenze espresse da un’offerta di lavoro sempre più scolarizzata e che punta perciò a lavori sempre più qualificati.

Questa visione tenderebbe dunque ad attribuire un preciso significato all’economia del mare identificandone caratteristiche e potenzialità. Ma in che misura l’economia del mare assume effettivamente una sua autonomia concettuale e, soprattutto, in che misura lo stare vicino al mare può costituire un vantaggio per le popolazioni che ci vivono? Se, in teoria parrebbe logico supporre che lo stare lungo la costa aumenti lo spettro delle scelte possibili e costituisca dunque un elemento di vantaggio, nella pratica, è interessante verificare se, facendo riferimento all’intero paese ed alla sola economia toscana, la vicinanza al mare abbia effettivamente condizionato le caratteristiche economiche delle aree costiere in termini qualitativi (quali tipologie di insediamento produttivo) oltre che quantitativi (livelli di occupazione o di PIL raggiunti).

Relativamente al primo punto si può ritenere che le attività produttive possano essere classificate in tre diverse categorie in funzione del loro rapporto col mare:

- le attività che richiedono per la loro realizzazione la presenza del mare;
- le attività che teoricamente potrebbero localizzarsi ovunque, ma che trovano maggiore convenienza a localizzarsi sulla costa;
- le attività la cui localizzazione sulla costa è del tutto indipendente dalla vicinanza al mare.

Osservando le attività in cui la specializzazione delle zone costiere è particolarmente elevata (Tab. 1.1) appartengono certamente al primo gruppo -quello cioè delle attività che hanno un rapporto diretto col mare- i trasporti marittimi, la pesca, l'industria cantieristica; potrebbero, invece, far parte del secondo gruppo la raffinazione di petrolio e la produzione di metalli, attività abitualmente insediate lungo la costa perché, per le caratteristiche dei materiali utilizzati, hanno convenienza a posizionarsi vicino ai porti.

Tabella 1.1
ATTIVITÀ PRODUTTIVE IN CUI LE PROVINCE DELLA COSTA VANTANO UNA ALTISSIMA SPECIALIZZAZIONE

	Indice di specializzazione (Italia=1000)
Industria cantieristica	2.881
Pesca, piscicoltura e servizi connessi	2.449
Produzione di ferro, di acciaio e di ferroleghie (CECA)	1.669
Lavorazione e conservazione di frutta e ortaggi	1.769
Trasporti marittimi e costieri	3.104
Fabbricazione di prodotti petroliferi raffinati	1.620
Raccolta, depurazione e distribuzione d'acqua	1.625

Esistono poi altre attività in cui la specializzazione, pur restando elevata, lo è in misura meno spiccata (Tab. 1.2); anche tra queste alcune mostrerebbero una maggiore legame con il mare (le attività connesse al turismo) o con le precedenti attività (gli ausiliari dei trasporti ed anche la produzione di energia) altre, invece, non sembrerebbero evocare una particolare dipendenza dal mare (il commercio e le attività industriali della tabella 1.3), nel senso che non vi sono motivi che spieghino una loro maggiore presenza proprio sulla costa.

Tabella 1.2

ATTIVITÀ PRODUTTIVE IN CUI LE PROVINCE DELLA COSTA AD ALTA SPECIALIZZAZIONE

industria	Attività dei serv. non veterinari connessi all'agric. e alla zootecnia Fabbricazione di altri prodotti alimentari Fabbricazione di calzature Fabbricazione di prodotti chimici di base Fabbricazione di vetro e di prodotti in vetro Taglio, modellatura e finitura della pietra Costruzione di aeromobili e di veicoli spaziali Produzione e distribuzione di energia elettrica Costruzione completa o parziale di edifici; genio civile
Commercio	Manutenzione e riparazione di autoveicoli Commercio di parti e accessori di autoveicoli Vendita al dettaglio di carburanti per autotrazione Commercio all'ingrosso di prodotti alimentari, bevande e tabacco Commercio al dettaglio in esercizi non specializzati Commercio dettaglio prodotti alimentari, bevande e tabacco in esercizi specializza Commercio dettaglio prodotti farmaceutici, cosmetici e di articoli di profumeria Commercio dettaglio altri prodotti (no seconda mano) in esercizi specializzati Commercio al dettaglio al di fuori dei negozi Riparazione di beni di consumo personali e per la casa
Turismo	Alberghi Campeggi ed altri alloggi per brevi soggiorni Ristoranti
Trasporti	Trasporti ferroviari Altre attività connesse ai trasporti Attività delle altre agenzie di trasporto Attività postali e di corriere

Quindi esistono chiaramente alcune specificità dell'economia delle aree che si affacciano sul mare e che incidono sulla particolare struttura dell'apparato produttivo favorendo la localizzazione di alcune attività produttive piuttosto che altre. Vi sono poi altre specializzazioni che interessano la costa ma che non sembrerebbero essere legate alla vicinanza del mare, nel senso che la loro presenza dipende da altri fattori.

Il secondo quesito riguarda la questione se le suddette specificità rappresentino, tutt'oggi, un elemento di forza o di debolezza delle economie della costa. La semplice osservazione dei dati provinciali italiani (Tab. 1.3) sembrerebbe segnalare una netta inferiorità delle province costiere, ma il risultato è inficiato dal fatto che la maggior parte delle province costiere stanno al sud, per cui non sembrerebbe corretto attribuire alla vicinanza al mare responsabilità che stanno certamente altrove.

Tabella 1.3

ALCUNI INDICATORI CARATTERISTICI CALCOLATI SULLE PROVINCE ITALIANE*. 2003

	VA/POP	ULA/POP	VA/ULA	N. indice VA (1996=100)
Interno	22,8	45,9	49,6	130,6
Costa	16,1	35,7	45,0	134,4
ITALIA	20,2	41,9	48,1	131,7

* le stime sono state ottenute aggregando assieme tutte le province il cui comune capoluogo che si affaccia sul mare

In effetti, se proviamo a rapportare il PIL procapite di ogni provincia a quello medio della regione di appartenenza l'influenza del mare sembrerebbe non essere assolutamente significativa. Quindi se è indubbio che la vicinanza al mare incide sulla struttura produttiva delle diverse aree nessuna evidenza vi sarebbe sul fatto che tale vicinanza rappresenti anche un chiaro elemento di vantaggio o di svantaggio.

Se in Italia l'economia del mare, pur incidendo sulle specializzazione produttive, non sembrerebbe influenzare il livello di sviluppo delle aree costiere, in Toscana quest'ultima regola non sembrerebbe confermata: i sistemi locali della costa che, in teoria, avrebbero una più vasta gamma di opzioni localizzative, in realtà si trovano ad avere più difficoltà dei sistemi locali più interni. Le differenze in negativo si possono osservare, infatti, non solo in termini di valore aggiunto procapite, ma anche di occupazione e disoccupazione e, addirittura, in termini di speranza di vita.

In particolare il valore aggiunto procapite è nelle aree della costa toscana circa l'83% di quello dell'interno della regione; ma l'aspetto più interessante è che questo risultato è determinato soprattutto dalla bassa partecipazione al lavoro, dal momento che il valore aggiunto per unità di lavoro è sostanzialmente analogo a quello del resto della regione (Tab. 2.1).

Tabella 2.1
VALORE AGGIUNTO E SUA FORMAZIONE. 2003
Migliaia di euro e valori %

	Valore aggiunto per occupato	Occupati per 100 abitanti	Valore aggiunto per abitante
Totale costa	48,9	40,8	19,9
Resto della Toscana	49,7	49,9	24,8
TOSCANA	49,6	47,8	23,7

Fonte: elaborazioni su dati ISTATù

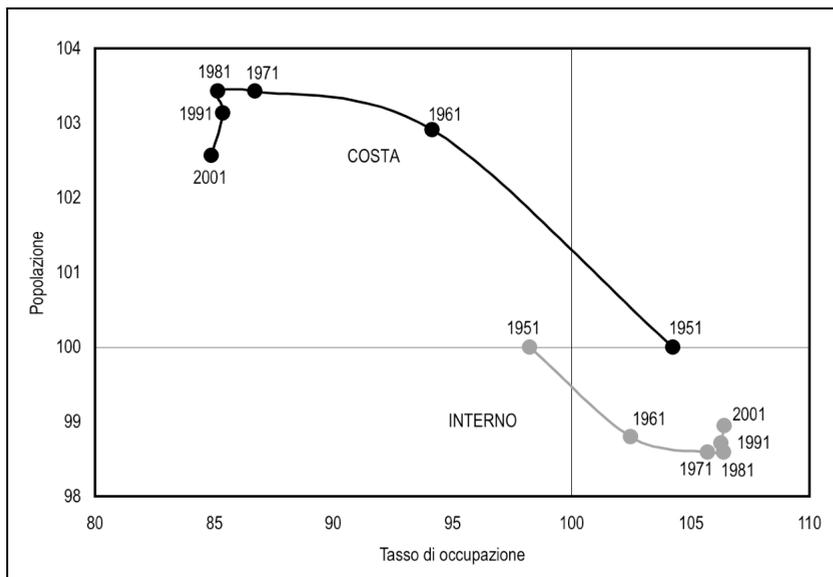
Si conferma quindi una prima caratteristica che accomuna quasi tutte le aree della costa toscana: una minore densità di attività produttive che lascia inutilizzata una parte rilevante delle risorse lavorative, che però quando utilizzate mostrano una elevata produttività. Ciò significa che le imprese insediate in quest'area ottengono un elevato rendimento dal fattore lavoro, ma la loro presenza non è così diffusa da generare una domanda di lavoro sufficiente a fronteggiare l'offerta. Il problema si connette strettamente alla natura delle imprese presenti nell'area, molto spesso imprese di grandi dimensioni (spesso a partecipazione statale) ad alta intensità di capitale ed anche ad elevato uso di territorio che non sono state in grado di creare un sufficiente indotto e probabilmente fornendo occasioni di lavoro sicure

hanno depresso quello spirito imprenditoriale che in altre parti della Toscana è stato in grado di creare sistemi produttivi ad elevato uso di lavoro.

Ricondotta all'oggi, quindi, la vicinanza al mare sembrerebbe aver rappresentato più un *handicap* che un vantaggio per le economie di quell'area, contraddicendo quanto dicevamo sopra circa le potenziali maggiori opportunità delle aree costiere.

Sul piano demografico pur in un ambito di generale stagnazione della crescita demografiche le aree della costa hanno mostrato un maggiore dinamismo per cui nel lungo periodo si può dire che, rispetto alle altre, hanno rafforzato la funzione residenziale ed indebolito quella produttiva (Graf. 2.2): i comportamenti demografici sono stati, infatti, più dinamici di quelli del resto della regione, mentre esattamente l'opposto è accaduto al tasso di occupazione che all'inizio degli anni '50 era addirittura superiore a quello regionale, ma che, da lì in poi, ha avuto una dinamica molto più lenta di quello del resto della regione tanto che oggi è di circa il 20% più basso di quest'ultimo.

Grafico 2.2
DINAMICHE DI LUNGO PERIODO IN TOSCANA
Addetti e popolazione

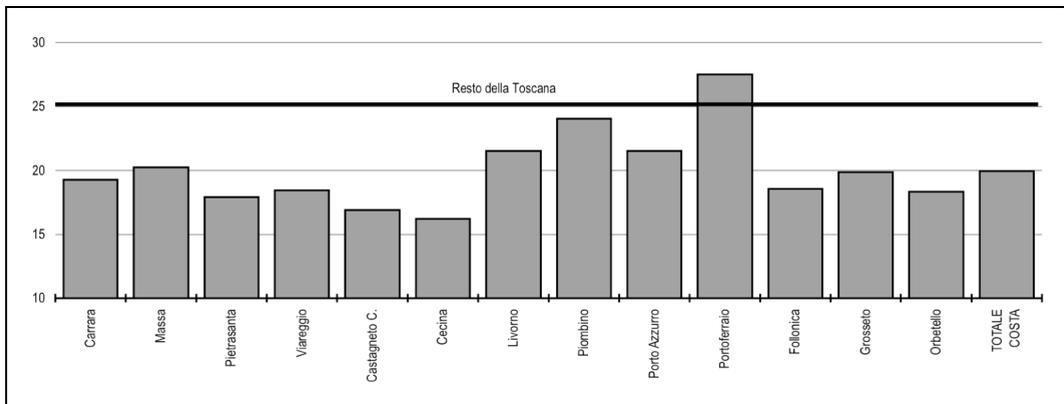


Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

La debolezza osservata nel complesso dell'area è rintracciabile con poche eccezioni lungo tutti i sistemi locali della costa: il valore aggiunto pro capite è, in quasi tutti i suoi sistemi locali del lavoro della costa (Graf. 2.3) più basso di quello del resto della Toscana: solo nell'isola d'Elba il livello

procapite è superiore a quello medio del resto della regione (nel caso di Piombino è su valori simili a quelli medi regionali).

Grafico 2.3
 IL VALORE AGGIUNTO PROCAPITE NEI SISTEMI LOCALI DEL LAVORO DELLA TOSCANA DELLA COSTA. 2003
 Migliaia di euro



Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

Il valore aggiunto pro capite può anche essere inteso come il prodotto di due grandezze: il numero di lavoratori espressi dalla popolazione che vengono utilizzati dalle imprese presenti ed il loro rendimento. La differenza fra le diverse aree può dipendere da entrambi i motivi; un'area può essere debole perché la capacità delle imprese presenti nell'area di attingere all'offerta di lavoro è più bassa, oppure può essere debole perché ogni lavoratore, per motivi diversi (settore di appartenenza, dotazione di capitale, livello di formazione,...) produce meno dei lavoratori occupati nelle imprese presenti in altre aree.

Da questo punto di vista ciò che si evidenzia con una notevole regolarità è che i sistemi locali della costa esprimono una quantità di lavoro per abitante molto più bassa del resto della regione (Tab. 2.4), mentre il loro rendimento è in linea con quello della parte restante della Toscana. Ciò significa che le imprese esistenti all'interno di quest'area hanno un'alta produttività (o meglio ciascun lavoratore da loro impiegato ha mediamente un'elevata produttività), ma la capacità del sistema di impiegare lavoro è contenuta: in altre parole esistono risorse lavorative non utilizzate.

Tabella 2.4

IL VALORE AGGIUNTO PROCAPITE E SUA FORMAZIONE NEI SISTEMI LOCALI DEL LAVORO DELLA TOSCANA DELLA COSTA. 2003
Migliaia di euro e valori %

	Valore aggiunto per occupato	Occupati per 100 abitanti	Valore aggiunto per abitante
Carrara	49,6	38,8	19,2
Massa	46,6	43,4	20,2
Pietrasanta	47,3	37,9	17,9
Viareggio	49,2	37,4	18,4
Castagneto Carducci	44,5	38,0	16,9
Cecina	44,2	36,7	16,2
Livorno	51,7	41,6	21,5
Piombino	56,8	42,3	24,0
Porto Azzurro	44,9	47,9	21,5
Portoferraio	48,1	57,2	27,5
Follonica	49,9	37,2	18,6
Grosseto	44,6	44,6	19,9
Orbetello	50,0	36,7	18,3
TOTALE COSTA	48,9	40,8	19,9

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

È questo il punto debole dei sistemi produttivi della costa. Ciò richiama un comportamento che si ritrova nell'intero paese e riconduce alla differenza tra aree di piccola e aree di grande impresa: la differenza fra queste due aree non sta tanto nella produttività del lavoro (sintetizzata nel lavoro aggiunto per addetto), ma piuttosto nella capacità che ha ogni area di mettere in moto lavoratori. Le aree di piccola impresa anche in Toscana, come in Italia, sono in grado di occupare una quantità notevole di lavoro, anche se poi il rendimento di quest'ultimo non è sempre molto elevato. Al contrario, le aree di grandi impresa, spesso, ottengono un alto rendimento dal lavoro utilizzato, ma nel complesso il lavoro utilizzato è basso. All'interno della Toscana, storicamente, la costa si caratterizza per una maggiore presenza di grande impresa, confermando quindi la regola suddetta: alto rendimento ma pochi lavoratori.

L'alto rendimento del lavoro nelle imprese della costa non dipende solo dalla presenza di alcune grandi imprese industriali, ma anche dalla forte specializzazione terziaria, un settore quest'ultimo che occupa in genere lavoratori qualificati e quindi contribuisce esso stesso ad elevare il valore aggiunto per addetto. Il peso del terziario sul complesso dell'economia della costa (Tab. 2.5) è infatti del 78 % circa, contro neanche il 70% del resto della Toscana (valore che è più alto di quello delle grandi regioni del nord del paese).

Tabella 2.5
LE SPECIALIZZAZIONI PRODUTTIVE. 2005

	Composizione %			Indice di specializzazione	
	Interno	Costa	Toscana	Interno	Costa
AGRICOLTURA, CACCIA E PESCA	1,6	1,7	1,7	996	1.009
Agricoltura, caccia e silvicoltura	1,6	1,4	1,6	1.040	886
Pesca, piscicoltura e servizi connessi	0,0	0,3	0,1	60	3.660
ESTRAZIONE DI MINERALI NON ENERGETICI	0,1	0,3	0,2	717	1.800
INDUSTRIA MANIFATTURIERA	21,7	12,8	19,4	1.119	660
Alimentari, bevande e tabacco	1,6	0,9	1,4	1.126	642
Tessili ed abbigliamento	4,6	0,3	3,5	1.323	86
Concia, prodotti in cuoio, pelle e calzature	2,3	0,1	1,7	1.333	57
Legno e dei prodotti in legno	0,6	0,3	0,5	1.130	632
Carta, stampa ed editoria	1,9	0,4	1,5	1.261	262
Raffinerie di petrolio	0,2	2,1	0,7	325	2.911
Prodotti chimici	1,2	1,0	1,1	1.037	896
Articoli in gomma e materie plastiche	0,6	0,2	0,5	1.204	424
Lavorazione di minerali non metalliferi	1,3	1,5	1,4	961	1.111
Metallo e fabbricazione di prodotti in metallo	1,6	2,1	1,8	932	1.193
Macchine ed apparecchi meccanici	1,8	1,1	1,6	1.118	668
Macchine elettriche ed ottiche	1,5	0,8	1,3	1.132	626
Mezzi di trasporto	0,9	1,5	1,1	834	1.471
Altre industrie manifatturiere	1,6	0,5	1,3	1.228	354
ENERGIA ELETTRICA, GAS E ACQUA CALDA	1,9	2,8	2,1	899	1.287
COSTRUZIONI	4,9	4,4	4,7	1.029	918
SERVIZI	69,6	78,0	71,9	968	1.085
Commercio all'ingrosso e al dettaglio	14,3	13,2	14,0	1.022	939
Alberghi e ristoranti	3,8	6,4	4,5	854	1.412
Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	6,0	9,4	6,9	871	1.366
Intermediazione monetaria e finanziaria	6,0	5,0	5,8	1.047	868
Informatica, ricerca, altre attività	11,5	12,4	11,8	982	1.051
Pubblica amministrazione e difesa	4,7	6,3	5,1	918	1.232
Istruzione	4,3	5,1	4,5	949	1.143
Sanità e altri servizi sociali	4,9	6,5	5,3	919	1.228
Altri servizi pubblici, sociali e personali	5,0	5,6	5,2	970	1.084
Attività immobiliari e noleggio	9,1	8,1	8,8	1.028	920
TOTALE	100,0	100,0	100,0	1.000	1.000

Fonte: stime IRPET

La specializzazione terziaria si ritrova con poche eccezioni all'interno dei sistemi locali della costa: sono, infatti, pochi quelli che hanno una più forte dotazione industriale. La Val di Cornia è di fatto l'unica area che presenta una elevata specializzazione industriale; per il resto le attività produttive della costa sono largamente concentrate nel terziario ed in particolare nei trasporti, alberghi e ristoranti, commercio ed anche nel terziario pubblico. Tra le attività industriali spiccano invece, le raffinerie di petrolio, i mezzi di trasporto (intesi come cantieristica e come altri mezzi di trasporto), la siderurgia, la produzione di energia elettrica oltre al settore lapideo.

Si tratta nel complesso di attività che garantiscono un alto rendimento del lavoro, nel senso che hanno in genere un più alto valore aggiunto per addetto e che spiegano quindi il relativamente elevato valore aggiunto per addetto complessivo dell'area.

Si ritiene, in genere, che la forza di un'economia sia determinata dalla sua capacità di esportare: quanto più un'area è competitiva, quanta maggiore è in genere la sua capacità di vendere all'estero i propri beni o servizi.

Il reddito che, in questo modo, proviene dall'esterno rappresenta infatti il modo più virtuoso di pagare le importazioni che ogni comunità deve effettuare per garantire il proprio benessere: ogni sistema economico, tanto più se di piccole dimensioni, occupa uno spazio molto circoscritto nella divisione internazionale del lavoro e quindi per forza di cose deve importare ciò che non è in grado di produrre: questa varietà di beni importati vengono pagati esportando i pochi beni che le imprese dell'area sanno produrre in modo competitivo.

Da quest'ultimo punto di vista è interessante osservare che, sul fronte dello scambio di beni, quest'area ha un saldo fortemente negativo (si può stimare che ogni abitante abbia un saldo negativo di 2.400 euro, rispetto ad un saldo positivo, invece, del resto della Toscana) che è però interamente compensato da un saldo positivo sul fronte della bilancia turistica (Tab. 2.6).

Tabella 2.6
IL CONTO DELLE RISORSE E DEGLI IMPIEGHI
Migliaia di euro pro capite nel 2005

	Resto della Toscana	Toscana della costa	TOTALE TOSCANA
PIL	27,6	24,0	26,5
Importazioni dal resto della Toscana	4,1	3,4	3,9
Importazioni dal resto d'Italia	10,8	10,0	10,5
Importazioni dall'estero	6,4	5,4	6,1
Spesa delle famiglie	16,1	17,5	16,5
Spesa della PA	4,9	4,8	4,9
Investimenti	4,8	4,1	4,6
Esportazioni nel resto della Toscana	4,1	3,2	3,9
Esportazioni nel resto d'Italia	11,0	8,6	10,3
Esportazioni all'estero	7,8	4,5	6,9
Saldo commerciale	1,8	-2,4	0,6
Saldo turistico	0,6	2,5	1,1
SALDO TOTALE	2,4	0,1	1,7

Fonte: stime IRPET

In sintesi, la bassa presenza industriale fa sì che questa area abbia un saldo negativo sul fronte dello scambio dei beni, compensato però da un saldo poi positivo sul fronte dello scambio di servizi turistici.

Complessivamente, quindi, il saldo con l'esterno è attorno allo zero, mentre il resto della Toscana ha un saldo complessivo di 2.400 euro pro capite. Quindi la Toscana della costa, anche da questo punto di vista, conferma la sua maggiore debolezza rispetto al resto della regione. Questa

caratterizzazione vale per tutti i sistemi locali della costa con l'unica rilevante eccezione rappresentata dalla Val di Cornia.

La caratterizzazione turistica dell'area ha alcune interessanti conseguenze; una di questa è l'elevato peso che in questa economia hanno gli affitti. Gli affitti, ovviamente, sono pagati in larga misura dai residenti, ma sono generati anche dalle forti presenze turistiche in seconde case che, come vedremo in seguito, sono molto rilevanti in quest'area. Per dare un'idea del peso di questa componente si può stimare che in Val di Cecina, circa il 16% del valore aggiunto è determinato dalla locazione fabbricati. Si tratta di una fonte di reddito molto particolare, con una capacità di trasmissione degli effetti sul resto dell'economia molto diversa da quella che si genera attraverso una attività di impresa (magari alberghiera).

Negli ultimi dieci anni si sono succeduti avvenimenti importanti per l'economia italiana, europea e mondiale. Alcuni di questi sono noti a tutti: la forte espansione di Cina e India, la competizione crescente generata da queste economie, l'ingresso dei paesi ex comunisti sono fenomeni che si affermano soprattutto verso la seconda metà degli anni novanta. Ma è opportuno richiamare l'attenzione su una particolarità che caratterizza invece, soprattutto l'economia italiana. Un elemento di grande novità, in questo periodo è rappresentato dal fatto che sono venuti meno, a partire dalla metà degli anni novanta, due dei tradizionali strumenti di politica economica cui i governi italiani hanno largamente fatto ricorso perlomeno per tre decenni: svalutazione della lira ed espansione della spesa pubblica (coperta con crescente indebitamento); si tratta di due elementi di fortissima protezione per la nostra economia. La svalutazione ha protetto le imprese esportatrici. Svalutare per trent'anni di seguito -perché la lira si è svalutata rispetto alle principali monete per trent'anni di seguito- vuol dire ridurre costantemente il potere di acquisto del paese. Questa perdita di potere di acquisto non ha depresso la domanda interna perché questa è stata sostenuta dal crescente indebitamento con il quale si è sovvenzionata la spesa pubblica corrente. La spesa pubblica ha sostenuto la domanda interna, la domanda interna ha sostenuto tutta una serie di attività produttive.

Dalla metà degli anni novanta in poi, questi due strumenti vengono meno anche se non contemporaneamente e, soprattutto, non così visibilmente. Se, infatti, la lira non si è più svalutata dopo il 1992 è anche vero che, in un primo periodo, il dollaro si è notevolmente rafforzato. Inoltre, se è vero che la percezione che il debito pubblico non potesse continuare a crescere era diffusa, è altrettanto vero che in alcuni anni il debito pubblico è ugualmente cresciuto. Per questi motivi l'acquisizione da parte degli operatori di questo

radicale cambiamento di scenario non è stata, probabilmente, immediata; è, tuttavia, chiaro che dalla metà degli anni novanta l'economia italiana è stata esposta alla concorrenza esterna senza la presenza delle tradizionali barriere di protezione tipiche del passato.

Dividendo questo periodo in due fasi -la prima fino al 2001, in presenza di una costante rivalutazione del dollaro, la seconda quando invece il dollaro si è svalutato in modo significativo nei confronti dell'euro- nel primo periodo, l'economia toscana è cresciuta del 2,1 % annuo senza grandi differenze tra costa ed interno. All'interno della costa, naturalmente, le differenze ci sono; in particolare vi sono aree in forte espansione, come la Versilia assieme ad aree in grave difficoltà, come ad esempio l'area di Massa o la Val di Cornia.

Tabella 2.7
IL VALORE AGGIUNTO NEI SISTEMI LOCALI* DELLA COSTA
Tassi medi annui di variazione

	1995-2001	2001-2005
Area di Massa e Carrara	1,3	-0,6
Versilia	3,0	-0,7
Area Pisana	2,1	2,0
Area Livornese	1,9	-0,8
Val di Cecina (Quadrante costiero)	1,8	0,1
Val di Cornia	0,8	-0,9
Arcipelago	2,0	-0,3
Colline Metallifere	2,3	-0,1
Area Grossetana	2,0	-0,5
Albegna-Fiora Q. Costa d'argento	1,8	0,0
Toscana della costa	2,0	-0,1
Resto della Toscana	2,1	0,5
TOTALE TOSCANA	2,1	0,3

*In questo caso usiamo i SEL invece dei SLL in quanto è solo per i primi che disponiamo di una serie storica adeguata: le differenze di classificazione sono tuttavia modeste
Fonte: stime IRPET

Nel periodo successivo l'economia toscana resta sostanzialmente ferma con una crescita zero per 4 anni (più precisamente 0,2%), mentre la costa vede ridursi il PIL dello 0,1%. Quindi un'economia addirittura in flessione, anche se, tutto sommato, in modo non troppo diverso da quanto accade nel resto della regione e del paese.

Se, però, affianchiamo questa dinamica alle considerazioni iniziali sulle caratteristiche strutturali dell'area -in particolare sul fatto che il PIL pro capite della costa non è particolarmente elevato- è chiaro che le difficoltà degli ultimi anni appaiono più gravi.

Il quadro è poi ulteriormente aggravato dal fatto che il motivo del peggiore andamento della costa, sia nel primo periodo (gli anni 1995-2001), che nel secondo, è dovuto a fattori di competitività interna, dal momento che la specializzazione produttiva ha avuto nel complesso un effetto

positivo (cioè i settori in cui la costa è maggiormente specializzata hanno subito in misura meno grave gli effetti negativi della fase recessiva).

La crescita complessiva dei sei anni che vanno dal 1995 al 2001, è stata per la costa del 12,5% e può essere così scomposta: rispetto ad una crescita regionale del 13,2% vi è stato un effetto positivo determinato dalla specializzazione dell'area (stimabile attorno ad un 1,4%) accompagnato da un effetto negativo determinato dalla minore competitività dell'area (valutabile attorno ad un -2%).

Ciò significa che la dinamica dell'area sarebbe stata avvantaggiata dall'aver una specializzazione produttiva in settori che hanno avuto negli anni considerati una positiva dinamica di fondo, ma i comportamenti delle imprese locali sono stati complessivamente meno virtuosi. Questo risultato peggiora l'analisi precedente, dal momento che sotto un andamento, tutto sommato, simile a quello del resto della regione si nasconde una competitività locale che ha avuto nel complesso una dinamica negativa.

Lo stesso discorso vale nel periodo successivo 2001-2005. Di fronte ad una crescita complessiva bassissima -la Toscana è cresciuta in quattro anni dell'1,3%, la costa ha avuto un calo del PIL dello 0,2%- c'è stato un contributo negativo proprio dalla minore competitività locale.

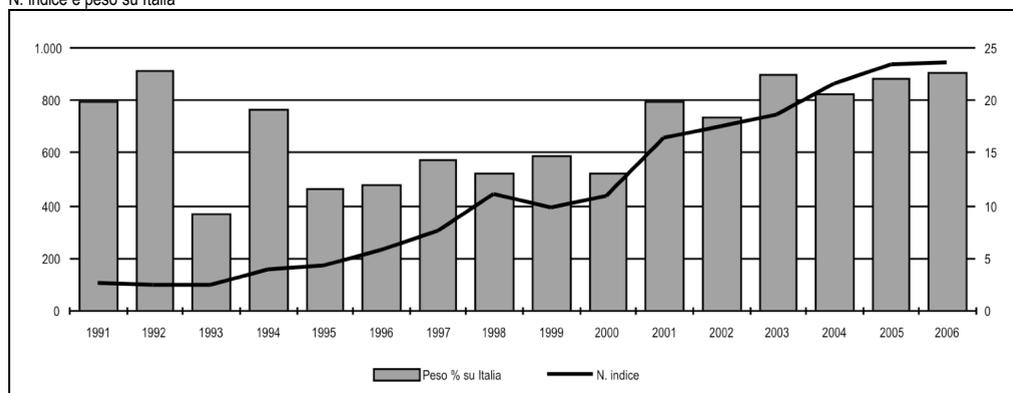
In sintesi, negli ultimi dieci anni, quest'area ha avuto un andamento peggiore della Toscana, nonostante disponga di una struttura produttiva, che da un punto di vista della specializzazione, sembrerebbe essere più favorevole.

Il fatto che nel complesso sembrerebbe esserci, in quest'area, un difetto di competitività rispetto al resto del sistema non esclude però la presenza di alcuni comportamenti virtuosi che si sono manifestati con un certo interesse anche nel corso di questi anni di difficoltà: nautica, turismo e trasporti marittimi, tre attività che identificano in modo evidente l'economia del mare hanno avuto performance interessanti ad indicare che l'economia del mare, se non ha costituito un elemento di vantaggio negli ultimi decenni, potrebbe ritornare ad essere un fattore in più della competitività regionale.

La cantieristica è senza dubbio uno dei settori più interessanti dal punto di vista delle dinamiche di questo ultimo periodo. Dopo aver vissuto la crisi dei cantieri commerciali lo sviluppo della produzione di megayachts ha rappresentato uno degli elementi di maggiore innovazione del sistema industriale italiano. In questo ambito la Toscana ricopre un ruolo di assoluta preminenza in campo nazionale con una crescita esponenziale anche nei periodi della crisi dell'industria e con un peso che si avvicina al 25% con

riferimento a tutta la cantieristica. La preminenza nel campo dei megayachts è invece assoluta visto che la Toscana è il primo produttore nazionale.

Grafico 3.1
LE ESPORTAZIONI DI NAVI ED IMBARCAZIONI DELLA TOSCANA
N. indice e peso su Italia



Per sottolineare l'importanza della produzione toscana vale la pena di ricordare che l'Italia è tra i massimi produttori del mondo. In valore, sempre per merito dei superyacht ma comprese le altre barche, l'Italia è la prima produttrice in Europa e seconda nel mondo, dopo gli Stati Uniti.

Rispetto alla produzione totale, cioè rispetto al numero prodotto di barche grandi e barche piccole superyacht e non, i cantieri italiani hanno prodotto nel 2006 13.219 barche grandi e piccole, gli USA 790 mila, la Francia 54 mila circa (questa differenza di numero deriva dal fatto che l'Italia, per la produzione delle barche sotto il 24 metri, dal 1999 al 2005, ne ha prodotte in più solo 4.145).

Questo scarso aumento di barche sotto i 24 metri è dovuto ad un fiacco mercato interno. Cioè quello che è considerato un mercato *captive* non è di fatto occupato da produzioni italiane. Anche l'export italiano delle barche sotto i 24 metri, pur buono, non è ancora abbastanza concorrenziale rispetto ad altri paesi.

Tornando ai *superyachts*, dato che l'Italia è la prima produttrice in valore e numero, è importante ricordare alcuni numeri: Azimut-Benetti, fattura 874 milioni di euro, nel 2006, ed è la prima società al mondo; il Gruppo Ferretti ne fattura 557 ed è la seconda società al mondo. Il fatturato di queste due imprese è circa la metà del totale di tutto il fatturato italiano relativo alla produzione di barche sopra e sotto i 24 metri.

Dopo le prime due società produttrici di superyacht al mondo (Azimut-Benetti e Ferretti) troviamo al terzo posto una società inglese, Sunseeker.

Poi di nuovo un'italiana, il Rodriguez Group, poi ci sono i danesi, il Fipa group italiano, poi la Feadship, la Lursen tedesca etc.

L'Italia è dunque stabilmente e positivamente in testa.

Vista la localizzazione di alcune delle imprese sopra citate è evidente che il ruolo della cantieristica toscana è di dimensione mondiale.

Gli effetti di questa felice congiuntura si risentono ben oltre il settore ed i luoghi della sua localizzazione: la filiera della nautica coinvolge, infatti, settori diversi alcuni dei quali localizzati vicino, altri lontano, ma sempre all'interno della regione, altri addirittura all'estero.

In effetti la struttura di mercato della industria produttrice di *superyacht* assume una forma piramidale, con in cima pochi grandi cantieri (sono otto massimo al mondo), poi diversi cantieri medi ed infine moltissimi piccoli cantieri attivi nella costruzione o anche nella riparazione delle barche e poi terzisti, fornitori di servizi di rimessaggio, o che uniscono tutte insieme queste attività. Questi diversi cantieri sono circondati da accessoristi e terzisti, sempre più numerosi che assemblano sulla barca i loro prodotti.

Alcune ricerche dell'Irpet hanno mostrato come alcuni sistemi di impresa in crisi come quello del mobile pisano hanno tratto vantaggio dal felice andamento della nautica, ma hanno anche mostrato che altri territori, pur vicini ai grandi cantieri, non hanno usufruito degli stessi vantaggi (esempio l'economia livornese). Esiste dunque una potenzialità di effetti a monte non interamente colti dall'economia della costa e, per alcuni versi, dall'intera economia toscana.

Allo stesso tempo, sarebbe un errore considerare le dinamiche recenti come l'espressione di un trend di crescita inarrestabile. Vale infatti la pena di ricordare che, anche nel mercato dei *superyachts*, le quote di mercato dei primi quattro paesi mondiali sono in discesa per la crescita dei cantieri a basso costo del lavoro nei paesi asiatici. Esiste quindi un problema di difesa contro la concorrenza sui costi dei *new comers* cioè dei nuovi cantieri da diporto nati nei paesi emergenti ed esiste anche la possibilità che in alcuni momenti la domanda di *superyachts* cali.

Sebbene la bassa elasticità al prezzo (l'elevato costo del prodotto lo assimila quasi all'opera d'arte) ponga i produttori toscani al riparo dalla concorrenza basata sul basso costo del lavoro dei paesi emergenti è tuttavia evidente che, come in ogni settore, la competitività la si mantiene attraverso continui processi di miglioramento che passa attraverso l'introduzione di forme diverse di innovazione.

In questo caso date le caratteristiche della filiera produttiva l'innovazione di tipo anche solo organizzativo dell'intera filiera potrebbe portare simultaneamente ad un vantaggio per l'impresa finale e per l'intero

territorio nella misura in cui riuscisse a mantenere al suo interno una parte rilevante dell'intera filiera.

La spesa turistica rappresenta una voce importante dell'economia toscana sia perché facendo provenire redditi dall'esterno è equiparabile alle esportazioni e quindi rappresenta un importante motore dello sviluppo regionale, sia perché la sua incidenza sul PIL complessivo della regione è rilevante (7,1%), anche se forse meno di quella che è la percezione comune.

Tuttavia se questa è la media regionale il turismo della costa toscana ha in quest'area un peso e un'incidenza sul PIL locale molto più alta, rappresentando certamente una delle attività più importanti. Il turismo della costa non è tuttavia solo legato al mare: il turismo balneare -ovverosia al turismo di quei comuni che sono classificati, quanto a risorsa turistica prevalente, come balneari- rappresenta la componente più importante del turismo che interessa i comuni della costa. Non mancano infatti comuni che, pur essendo posizionati lungo la costa, assistono a forme di turismo diverse (ricordiamo ad esempio che Pisa è un comune della costa).

Per contro vale la pena di considerare che la risorsa turistica balneare vale molto anche per le realtà dell'immediato entroterra: sono molti i comuni dell'entroterra che specie negli ultimi anni si sono avvantaggiati della capacità di attrazione della risorsa mare anche se, materialmente, non sono comuni costieri in senso stretto

Il turismo balneare ha caratteristiche specifiche in particolare è un turismo più orientato alla componente nazionale, a differenza delle città d'arte, dove ovviamente il turismo internazionale ha un ruolo di maggior spicco.

Tabella 3.2
LE PRESENZE TURISTICHE PER TIPOLOGIA
Composizione %

	Italiani	Stranieri	TOTALE
Arte/Affari	25,2	44,9	35,2
Montagna	3,2	1,8	2,7
Balneare	54,3	24,9	39,6
Termale	9,5	8,9	9,6
Campagna/Collina	4,3	9,5	6,8
Altro interesse	3,4	10,0	6,0
TOTALE	100,0	100,0	100,0

Vi sono poi differenze in termini di strutture ricettive. L'offerta ricettiva è per quasi il 58% di tipo extra alberghiero -per un buon 43% si tratta di campeggi- il resto è invece rappresentato dalla componente alberghiera,

dove prevalgono le situazioni tipo tre stelle, residenze turistiche alberghiere, che tutto sommato sono sullo stesso livello di prezzi.

Vi è inoltre un numero considerevole di turisti che alloggiano in seconde case, non rilevati dalle fonti ufficiali sopra riportate e che sono nella costa assai più presenti che altrove: secondo le nostre stime queste presenze dovrebbero ammontare a circa 27 milioni di presenze giornaliere.

Dato che le presenze in seconde case si concentrano in particolar modo nelle realtà di mare, se alle presenze in esercizi ricettivi affianchiamo anche quelle in seconde case, allora l'importanza della costa nel turismo regionale si amplifica molto. Il peso della costa sul totale delle presenze regionali passa dal 39% in termini di presenze negli esercizi ufficiali, al 60% se consideriamo anche le seconde case.

Tabella 3.3
PRESENZE IN SECONDE CASE DI PROPRIETÀ O IN AFFITTO
Milioni di giornate di presenza

	Presenze ufficiali	Seconde case	TOTALE PRESENZE
Costa	17,1	27,0	44,1
Resto Toscana	20,9	9,1	30,0
TOTALE TOSCANA	38,0	36,1	74,2

A fianco delle seconde case dovremmo poi considerare l'escursionismo giornaliero ed il turismo nautico, fenomeni entrambi di cui sappiamo ben poco, ma che sono certamente molto rilevanti.

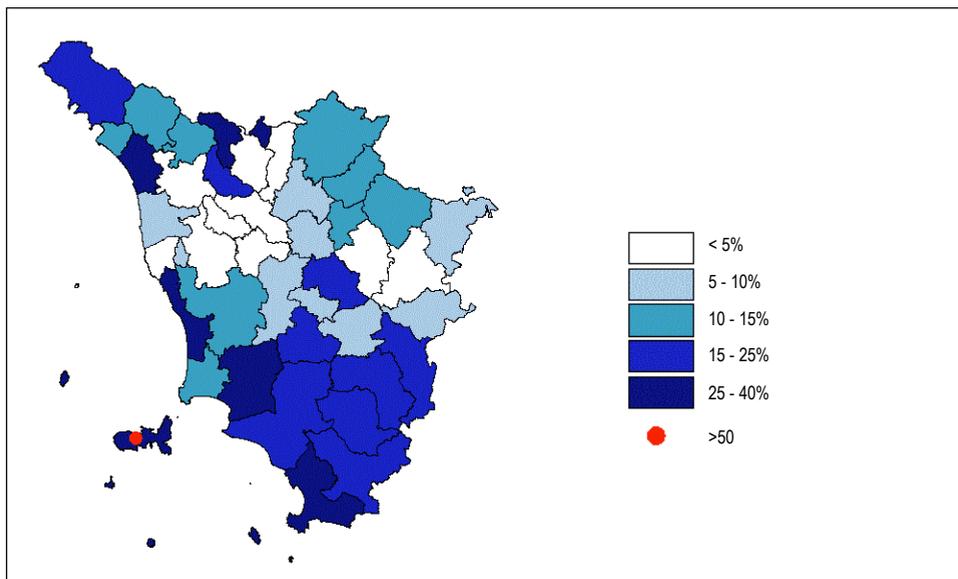
Trascurando queste ultime due componenti la spesa effettuata dai turisti incide sul totale consumi interni dei diversi territori della regione in modo diverso: la rappresentazione che si ottiene è piuttosto polarizzata ed è soprattutto sulle realtà della costa più specializzate nel turismo che tali incidenze appaiono più elevate. Realtà come l'Isola d'Elba, la Versilia, le Colline Metallifere, la Costa d'Argento o la Val di Cecina, mostrano tutte valori dei consumi turistici superiori al 30% dei consumi interni complessivi. Valori del genere si riscontrano in poche altre realtà regionali come l'Abetone, Chianciano o il Chianti senese.

In termini di attivazione di valore aggiunto si può stimare che il turismo attivi circa il 7% del valore aggiunto toscano ma con forti differenze fra le aree.

Ciò che interessa sottolineare in questa sede, tuttavia, non è tanto una stima puntuale ed aggiornata del valore aggiunto turistico a livello di singoli sistemi locali, quanto far notare che strutturalmente il turismo ha una importanza nettamente più elevata che nella media regionale.

In molte realtà locali della costa, quali ad esempio l'Isola d'Elba, la Versilia, le Colline Metallifere, la Costa d'Argento o la Val di Cecina il valore aggiunto turistico rappresenta più di un quarto dell'economia locale ed è quindi un motore di sviluppo importante, se non il principale in molte realtà costiere.

Figura 3.4
L'IMPATTO DELLA SPESA TURISTICA SUL PIL LOCALE



In termini dinamici dopo la grande espansione turistica, che ha caratterizzato l'intero paese nel corso degli anni novanta, negli anni 2001-2002 si assiste ad un primo significativo calo che si trasforma in vero e proprio tracollo nel periodo 2003 e 2004, dopodiché le dinamiche tornano ad essere positive. Le difficoltà descritte risultano in larga misura attribuibili al turismo straniero e colpiscono in modo particolare il turismo della costa: nelle città d'arte le difficoltà o non ci sono o sono comunque molto meno evidenti.

Inoltre se si analizza come è cambiata nel corso degli ultimi dieci anni la composizione delle presenze si osserva che: in primo luogo la componente alberghiera si è ridotta a vantaggio di quella extra alberghiera; poi che la componente straniera si è ridotta a vantaggio di quella nazionale; infine che le componenti che aumentano di più sono quella nazionale extra alberghiera e quella straniera extra alberghiera mentre calano soprattutto i turisti stranieri negli alberghi.

Tabella 3.5
TASSI DI VARIAZIONE DELLE PRESENZE TURISTICHE

		Città d'arte			Balneare		
		Albergh.	Extra	TOT.	Albergh.	Extra	TOT.
1995-2000	Italiani	28.6	32.3	9.6	13.0	10.6	29.2
	Stranieri	27.2	35.9	13.5	-1.4	11.1	28.9
	TOTALE	28.1	33.8	12.1	6.9	10.9	29.1
2000-2005	Italiani	-4.7	28.8	-0.8	-7.3	-2.9	0.6
	Stranieri	-19.8	5.9	0.9	45.2	7.3	-14.6
	TOTALE	-9.9	19.3	0.3	13.1	3.1	-4.9

Appare quindi evidente che nel corso del tempo si sono via via ridotte proprio quelle componenti turistiche (stranieri e strutture ricettive più costose) che sono portatrici di maggiori capacità di spesa lasciando spazio a turisti.

Perché il turismo balneare presenta dinamiche negative più accentuate rispetto ad altre mete turistiche? La ragione sembra riconducibile al fatto che, come è stato in parte anticipato, si tratta di un turismo nel quale esiste una maggiore sensibilità al prezzo.

La dinamica delle presenze turistiche sulla costa, specie di quelle straniere, può infatti essere facilmente spiegata a partire da fattori che influenzano l'andamento dei prezzi relativi.

Eccettuato l'anno iniziale del periodo di difficoltà, il 2001 -nel corso del quale è il rallentamento dell'economia mondiale la principale chiave di lettura-, per gli anni successivi ciò che sembra contare di più è l'andamento del tasso di cambio ed il livello dei prezzi interni. L'apprezzamento dell'Euro nei confronti del dollaro del 2002-2003 si traduce in una crescita dei prezzi per i turisti extra-Ue. All'epoca i prezzi interni dei prodotti turistici toscani sono ancora molto elevati e anche questa influenza in negativo l'andamento del turismo regionale.

Del resto l'elasticità delle presenze turistiche al tasso di cambio è per il turismo straniero in località balneari è dello 0,75 (se il cambio si apprezza di un punto percentuale, le presenze turistiche straniere decrescono di 0,75 punti percentuali), assai più alta di quello nelle città d'arte.

Si può quindi sostenere che le realtà balneari risultano per il turista più facilmente sostituibili con località della costa di altri paesi o di altre regioni concorrenti; nella scelta della destinazione quindi l'elemento prezzo ha la sua importanza. Nelle città d'arte, più uniche e quindi meno sostituibili per il visitatore, gli elementi di prezzo hanno minor importanza, difatti le stime effettuate non appaiono significative e comunque indicano una elasticità delle presenze ai prezzi molto più contenuta. Per poter comprendere meglio l'andamento degli anni recenti e soprattutto farsi qualche idea sulle

prospettive future diviene necessario passare a parlare di domanda in senso proprio.

A tal fine consideriamo la ricostruzione storica e le previsioni della domanda turistica mondiale di fonte WTO. Le stime WTO confermano che il rallentamento della fase 2000-2002 ha avuto una portata mondiale, ma segnalano anche che si tratta di una fase oramai conclusa. A partire dal 2003 infatti le previsioni sulla domanda turistica mondiale tornano a crescere; la crescita però si è concentrata non tanto in Europa, ma soprattutto nei paesi emergenti. L'Europa continua, però, ad essere la realtà del mondo che attira di più presenze turistiche. Al suo interno però, la parte sud del Mediterraneo è fra quelle che in futuro cresceranno di meno.

Se, dalle previsioni, passiamo a considerare i dati degli ultimi anni si vede che all'interno del panorama europeo, e dei paesi del mediterraneo, l'Italia è uno di quelli che cresce di meno. La deludente performance nazionale sembrerebbe però riconducibile soprattutto alla competizione di altri paesi.

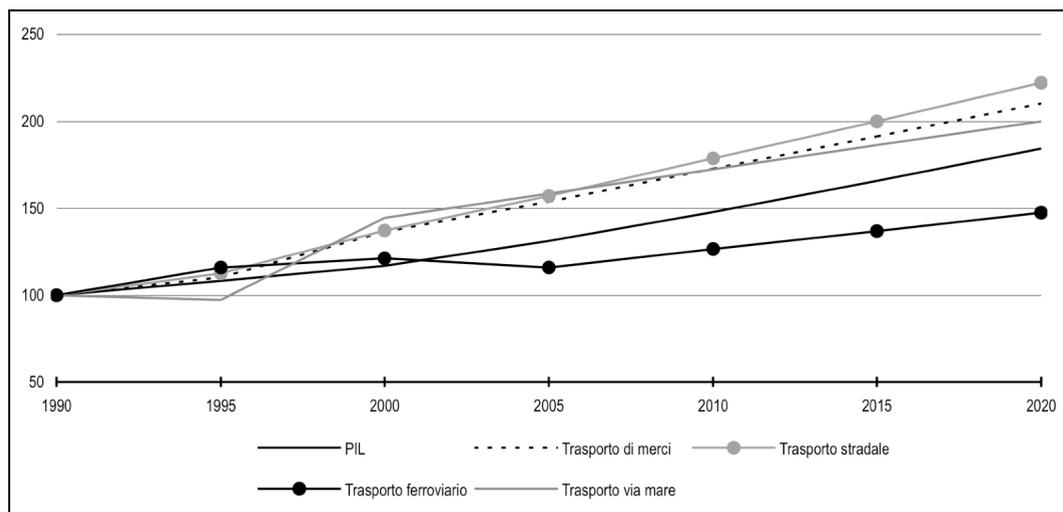
Osservando il comportamento di paesi come Austria, Francia, Germania, Olanda, Svizzera e Regno Unito e andando a leggere le quote di mercato dell'Italia per questi paesi si verifica come, nella maggior parte dei casi, vi sia una riduzione dal 2000 al 2004 a favore di Croazia e Spagna, della riva Nord del Mediterraneo, mentre nella riva sud si avvantaggino soprattutto paesi tipo Egitto, Turchia, Marocco, Tunisia. L'ipotesi è dunque che vi sia una evidente competizione di prezzo.

In sintesi, il turismo balneare è sì tornato a crescere, ma soprattutto nella parte che ha meno capacità di spesa, ovvero nella componente italiana ed in particolare nelle presenze italiane extra-alberghiere, mentre la componente straniera sembra esser stata penalizzata.

Le previsioni per il futuro sono di una crescita del turismo a livello mondiale, anche se meno forte in Europa, e quindi i buoni risultati degli ultimi due anni potrebbero consolidarsi negli anni a venire. Tuttavia all'interno di questo quadro di generale crescita è probabile che la domanda balneare continuerà a caratterizzarsi come in passato per una fortissima elasticità al prezzo; è quindi probabile che la competizione e lo spiazzamento da parte di realtà tipo Spagna, Croazia e la riva sud del Mediterraneo possa aumentare ulteriormente. Analoga competizione, basata sulla qualità del prodotto, ma anche sui prezzi, potrebbe poi giungere anche da parte di regioni come la Sicilia, la Puglia che in anni recenti sono molto cresciute.

La crescita degli scambi, l'allargamento dei mercati, l'apertura della Comunità Europea ad Est, le politiche di sostenibilità rivolte a un riequilibrio modale, sono tutti fattori che fanno prevedere tassi di crescita dei trasporti via mare molto importanti; ma, soprattutto -per i mercati coinvolti- danno nuova centralità al bacino del Mediterraneo, rispetto ai più efficienti porti del Nord Europa.

Grafico 3.6
EVOLUZIONE DEL TRASPORTO MERCI IN ITALIA. PREVISIONI
Italia Trend 1990/2020, 1990=100



Fonte: European Commission (2003), European energy and transport, Trend to 2030, Bruxelles

Ecco dunque l'importanza per la Toscana di trovare una propria collocazione all'interno della rete dei collegamenti transnazionali e di rafforzare, attraverso gli affacci a mare, il ruolo della regione nel sistema delle Autostrade del Mare.

La Toscana presenta, infatti, potenzialità importanti come regione logistica transnazionale legata a un denso entroterra produttivo, ricca di realtà urbane attrattive, e dotata di reti e nodi infrastrutturali -in punti strategici della regione- fortemente aperti agli scambi internazionali. In questo sistema i porti, con il loro legame con il territorio e la rete di collegamenti, costituiscono un fattore di forza della Toscana.

Dal punto di vista della Regione Toscana si tratta di cogliere l'occasione di affermarsi come direttrice economica, pur in un contesto certamente competitivo come quello che caratterizza il sistema dell'Alto Tirreno.

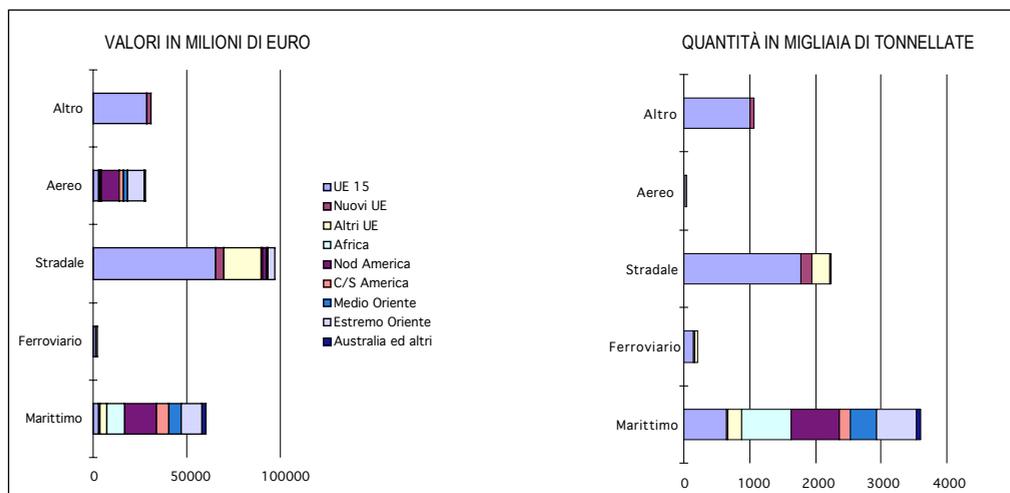
È nota l'importanza dei mercati internazionali per le realtà produttive della nostra regione e il conseguente impatto in termini di flussi di spostamento e mobilità delle merci. La tradizionale vocazione all'export

della regione è oggi in una fase di forti cambiamenti, come emerge dall'evoluzione dei mercati di riferimento delle vendite all'estero. Dai flussi di esportazione per mercati emerge proprio la progressiva affermazione, nel medio periodo, degli scambi con i nuovi mercati dell'est Europa e dell'estremo oriente, oltre che con i paesi del Mediterraneo. Parte di questi scambi sono dovuti anche al processo di delocalizzazione di fasi del processo produttivo verso paesi europei di nuova adesione e non solo.

In ogni caso, oggi l'Estremo Oriente pesa nelle esportazioni toscane come il più tradizionale e importante mercato del Nord America. Cambia anche per le nostre realtà la dimensione territoriale della produzione e dei mercati di scambio, ecco dunque che i legami e le relazioni tra questi sistemi economici e produttivi vedono una crescente intensificazione delle relazioni che assumono una molteplicità di forme.

Una quota prevalente di questi flussi di scambio avviene via mare, la modalità di trasporto più importante verso i mercati non europei. Non tutti questi mercati però utilizzano il sistema dei porti toscano, ma raggiungono il mercato di destinazione attraverso i diversi porti del paese.

Grafico 3.7
 ESPORTAZIONI TOSCANE PER MEZZO DI TRASPORTO E MERCATO DI DESTINAZIONE. 2004
 Valore e quantità



Fonte: nostre elaborazioni su dati ISTAT

I porti della Toscana si presentano come una realtà competitiva sotto più aspetti:

- sul piano della quantità delle merci e di container (a più alto valore aggiunto);
- per il bacino di collegamenti serviti (caratterizzato da un hinterland terrestre con una forte presenza di lungo raggio e da un hinterland marittimo spostato sulle relazioni intercontinentali e inframediterraneo per numero di porti collegati);
- sul piano della diversificazione dei servizi (aperto al traffico ro-ro e container).

Tabella 3.8
I PORTI DELL'ALTO MEDIO TIRRENO NELLA PORTUALITÀ ITALIANA. 2003

		Savona	Genova	LaSpezia	Marina di Carrara	Livorno	Piombino	
Movimentazioni portuali	Rinfuse liquide (mil tonn)	7,1 (8)	20,4 (4)	4,7 (13)	0,03 (21)	8,4 (7)	0,8 (17)	
	Rinfuse solide (mil tonn)	3,8 (7)	5,0 (5)	2,0 (9)	0,3 (21)	1,4 (139)	4,2 (6)	
	Merci varie (mil tonn)	2,3 (18)	27,7 (1)	12,9 (4)	3,0 (17)	15,8 (2)	4,0 (13)	
	Passeggeri (mx1000)	524 (15)	3350 (5)	40 (19)	-	2167 (7)	3656 (3)	
Tipologia di servizi di linea merci	Contentori (teux1000)	53 (13)	1605 (2)	1006 (3)	8 (19)	592 (5)	-	
	Ro-Ro (trailerx1000)	-	264 (3)	-	-	259 (4)	76 (15)	
	Terrestre	-	Medio Raggio	Lungo Raggio	Corto Raggio	Lungo Raggio	Medio Raggio	
Tipologia di hinterland	Marittimo*	Inter-continentale	21	31	26	3	31	-
		Infra-medit.	10	35	22	-	32	-
		Nazionale	-	6	-	-	6	-
	Funzioni portuali	Commerciale	Commerciale industriale	Commerciale	Commerciale	Commerciale industriale	Commerciale industriale	-

NB: Tra parentesi la posizione ricoperta nella classifica dei porti per ciascuna tipologia di traffico

*Numero di aree economiche intercontinentali, numero di porti inframediterranei, numero di porti nazionali collegati

Fonte: Cnel, 2005, pg 65

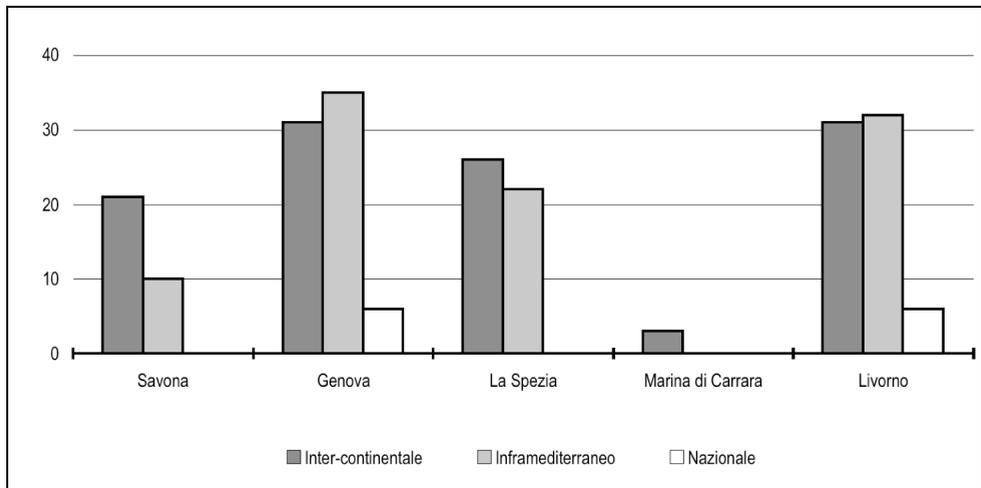
Dal punto di vista della quantità di merci e container il sistema dei trasporti via mare offerto dalla Toscana, si presenta come una realtà importante nel paese. Il porto di Livorno movimentava il 4,7% del traffico italiano, posizionato al 2° posto per flussi di merci varie dopo Genova e al 4° per traffico container dopo Gioia Tauro, Genova e La Spezia. Nell'ultimo periodo il traffico è aumentato, tanto in termini di tonnellate che di numero di container (flussi di merce +6,8% dal 2003/2004 in uscita, 4,3% in entrata).

Dal punto di vista dei collegamenti serviti, secondo i dati Cnel sono 30 le aree economiche intercontinentali e altrettanti i porti inframediterraneo collegate con il porto di Livorno. Secondo i dati della Capitaneria di Livorno su 4.600 navi partite da Livorno nel corso dell'ultimo anno 1.500 erano rivolte ad altri paesi Europei, 628 rivolte fuori Europa.

Grafico 3.9

NUMERO DI COLLEGAMENTI MARITTIMI INTERNAZIONALI

Aree economiche intercontinentali, numero di porti inframediterranei, numero di porti nazionali



In prospettiva il concetto di Autostrada del Mare pone particolare enfasi sul ro-ro; per questa modalità di trasporto si prevede dunque una evoluzione significativa, superiore anche alla crescita prevista per il traffico di contenitori. La presenza di Livorno e Piombino e la centralità terrestre e marittima (conveniente tanto per gli autotrasportatori e per gli armatori - CNEL 2005 pp. 99 e 149-) costituisce senz'altro un fattore destinato ad affermare la realtà toscana nella rete delle Autostrade del Mare. Ecco, quindi, che per relazioni e per diversificazione dei servizi, Livorno, e ancor di più il complesso del sistema portuale toscano, dispone di fattori di competitività importanti. Nello stesso tempo è pur vero che l'affermazione di questa realtà presenta alcune condizioni. Se sul piano della disponibilità infrastrutturale la Toscana è ricca di dotazione fronte mare, il possibile incremento dei flussi -, in particolare ro-ro, dal forte impatto potenziale in termini di congestione- va opportunamente gestito attraverso adeguati collegamenti ferroviari con l'interporto e l'entroterra.

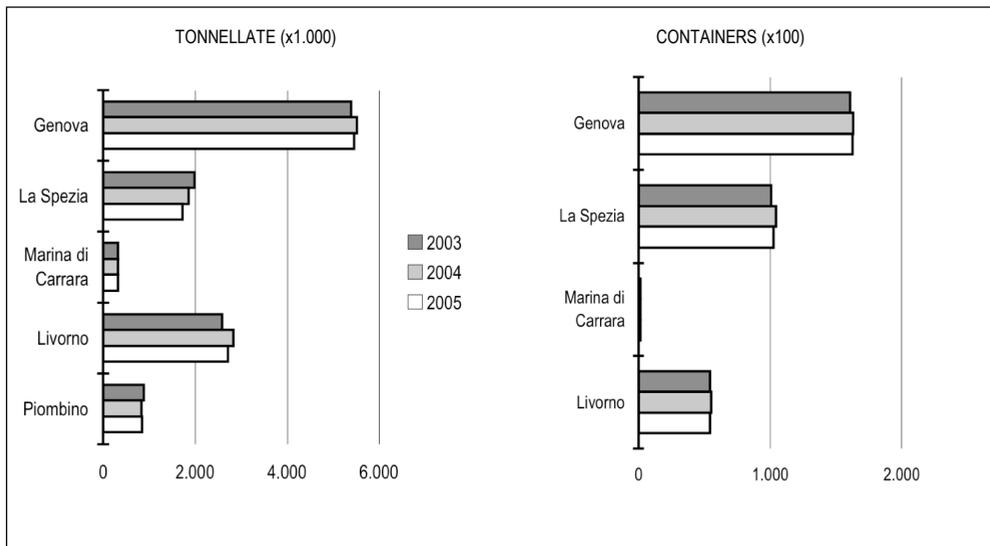
Ma ciò che ulteriormente valorizza il sistema portuale toscano facendone una *piattaforma logistica, nodo della rete dei collegamenti dell'Autostrada del Mare* è la ricchezza di infrastrutture logistiche (Interporto) e soprattutto di collegamento infrastrutturale.

A fronte di queste rilevanti potenzialità non mancano, però, gli elementi di criticità, specie a scala sovralocale e internazionale in cui il sistema dei porti toscano sembra perdere di centralità. Il ruolo degli affacci a mare della regione è dunque fortemente ridimensionato nel contesto del Mediterraneo.

Anzi a questa scala emerge con evidenza la necessità, all'interno delle prospettive di affermazione dei singoli porti, di confrontarsi nel più ampio contesto dell'alto Tirreno attraverso politiche che siano di competizione (comunque rivolte a creare incentivi di ottimizzazione del sistema), di integrazione, di specializzazione. Scelte operative in questo senso sono da attuarsi sia internamente alla regione che nell'arco dell'alto Tirreno.

Nonostante il buon andamento dei flussi, il porto subisce la competizione con le strutture vicine di Genova e La Spezia con le quali deve confrontarsi al fine di consolidare le proprie ambizioni di crescita nel Mediterraneo. Ecco aprirsi gli spazi di un sistema dei porti toscano *specializzato* ai fini di valorizzazione complessiva e crescita, mentre il confronto con le altre, solide, realtà dell'alto Tirreno pone le alternative tra competizione (come incentivo alla efficienza e alla crescita) integrazione e specializzazione.

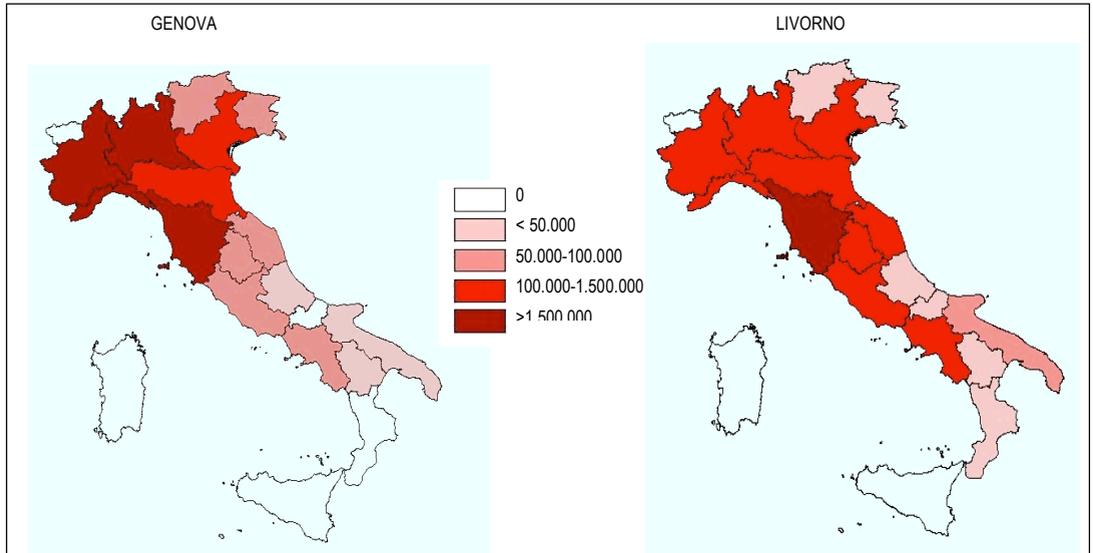
Grafico 3.10
TRAFFICI NEI PRINCIPALI PORTI ITALIANI. 2000-2003



In una prospettiva di crescita dei trasporti via mare e del ruolo della regione nel Mediterraneo appare, quindi, necessaria una visione integrata delle strutture che, in un equilibrio complessivo, potenzi il sistema dei servizi della Toscana.

La necessità se non di integrazione, almeno di una visione comune degli spazi, si pone in evidenza con chiarezza se si vanno a confrontare i bacini di attrazione di Livorno e Genova, in larga parte sovrapposti.

Figura 3.11
BACINO DI ATTRAZIONE DEI PORTI DELL'ALTO TIRRENO



Del resto, la presenza di importanti affacci a mare della Toscana viene ulteriormente valorizzata da un ampio retroterra che si va dotando delle necessarie connessioni alla rete dell'accessibilità e di importanti funzioni di servizio che nella struttura interportuale troveranno opportuna collocazione. Attualmente però esiste una differenza profonda tra accessibilità potenziale e teorica all'evidenza delle statistiche comunitarie.

La ricchezza di collegamenti infrastrutturali di allacciamento alla rete dei corridoi trans-europei fa delle infrastrutture della costa una piattaforma logistica di primaria rilevanza nello sviluppo dei traffici del Mediterraneo. La centralità geografica rispetto ai collegamenti terrestri e navali porta alla valorizzazione dei traffici ro-ro, in crescita questi ultimi nell'ambito dell'Autostrada del Mare, ma tali traffici portano non pochi rischi di impatto ambientale per gli effetti di congestione, vanno quindi governati attentamente.

Nel complesso si può quindi dire che siamo di fronte ad un'area che dispone di alcune componenti virtuose (porti, turismo, nautica), ma si tratta anche di un'area che ha attraversato nel passato fasi difficili che spiegano il più basso PIL pro capite, il più basso tasso di occupazione, rispetto al resto della Toscana; l'area ha avuto, inoltre, una certa difficoltà a crescere anche negli

ultimi anni, e anzi, nel periodo 2001-2005 si è addirittura assistito ad una crescita zero peggiore di quella del resto della regione.

Ora la ripresa torna ad interessare l'intera Toscana e sembrerebbe avere caratteristiche durature, anche se si tratta pur sempre di una crescita contenuta (inferiore al 2%).

L'economia del mare, lungi dal rappresentare un elemento di forza, ha, perlomeno negli ultimi decenni, rappresentato un elemento di debolezza del sistema, nonostante, almeno in teoria, la presenza del mare offra opportunità localizzative maggiori (oltre alle attività che possono insediarsi ovunque, vi è qui lo spazio per specifiche attività legate alla presenza del mare).

Le spiegazioni di questo comportamento, apparentemente anomalo, in realtà sono ben conosciute. In passato, proprio la presenza del mare ha fornito interessanti opportunità localizzative a certe tipologie di impresa (quelle che all'inizio abbiamo identificato come attività tipiche della costa, ovvero oltre a quelle portuali, la cantieristica, la siderurgia, la raffinazione del petrolio) che presentano caratteristiche molto particolari dal punto di vista produttivo (alta intensità di capitale, ampio uso degli spazi) ed anche di rapporto con le risorse presenti nel territorio (la presenza di una domanda di lavoro ritenuta "sicura" ha depresso la ricerca di altre opportunità lavorative e più in generale lo spirito di iniziativa, come invece è accaduto in altre parti della regione). Le difficoltà vissute da molte di queste attività produttive in anni oramai neanche tanto recenti hanno condotto a soluzioni spesso di tipo assistenziale forzando ulteriormente i caratteri suddetti sostenendo il reddito dell'area e quindi le capacità di spesa e garantendo, di conseguenza, possibilità lavorative ed imprenditoriali in settori distanti dalla concorrenza internazionale (settore pubblico, commercio).

Ma non sono però mancati anche cambiamenti rilevanti. Il turismo è certamente uno dei fenomeni più nuovi per l'intera economia regionale ed in modo più accentuato per quella dell'area costiera: in fondo è solo a partire dagli anni novanta che il turismo ha iniziato a rappresentare un fenomeno di dimensioni rilevanti divenendo, in alcuni luoghi un rilevante, se non addirittura il principale, motore dello sviluppo locale. Ma anche la cantieristica ha rappresentato un altro settore di interessante cambiamento, passando da una cantieristica commerciale in crisi, alla produzione di megayatch con significativi effetti di induzione anche su parte del sistema produttivo circostante (ad esempio nel settore del mobile pisano).

I porti, infine, hanno rappresentato una attività che ha avuto significative espansioni per l'accentuarsi dei traffici internazionali via mare che sono proseguiti anche in anni di difficoltà dell'economia ed anche per l'affermarsi di nuove dinamiche esse stesse legate al turismo (il fenomeno

dei traghetti, delle navi da crociera e del sempre più importante turismo nautico).

Come valutare queste dinamiche e soprattutto le prospettive future di quest'area fortemente legata alla presenza del mare?

Innanzitutto occorre non dimenticare il principio di fondo secondo cui un sistema -qui il riferimento è più in generale al sistema toscano visto nella sua interezza- per essere competitivo deve esportare. Come può l'economia del mare aiutare la Toscana ad accrescere le propria capacità di esportare che, contrariamente a molti luoghi comuni, non è particolarmente elevata? La competitività, in una fase come questa, non la si può leggere come un fatto strettamente locale, ma va vista nella sua integrazione complessiva, con le diverse componenti del sistema locale, ma anche con i diversi sistemi locali della regione e del paese. In questa ottica l'importante non è tanto che ciascuna area esporti all'estero, l'importante è che nel complesso si rafforzi la capacità del sistema economico toscano di esportare; in questa ottica, dal momento che quella costiera è un'area fortemente terziaria, è necessario che i servizi in essa prodotti contribuiscano a rafforzare la capacità di esportare del resto della Toscana (e del paese).

Non che in questa area manchino le attività esportatrici: oltre ad alcune significative presenze industriali, come abbiamo visto, il turismo contribuisce largamente a fornire un positivo contributo alla bilancia commerciale. Ma il turismo che interessa quest'area è un turismo molto particolare; è un turismo sottoposto ad una forte concorrenza di prezzo ed è, inoltre, un turismo fatto in larga misura di italiani (molti dei quali toscani). Perché un turismo del genere possa continuare a crescere è necessario che l'economia italiana e toscana crescano; è difficile, in altre parole, che questa forma di turismo possa sostenersi da sola se il resto dell'economia è in difficoltà.

Ma la costa contribuisce largamente alla capacità di esportazione dell'intera Toscana, perché in questa area sono presenti alcuni servizi rilevanti, utili per il resto della regione. I trasporti, innanzitutto. I servizi portuali sono attività che vengono talvolta esportate direttamente (verso l'estero e verso altre regioni), ma sono anche attività che contribuiscono alla competitività dell'intera regione, essendo uno dei settori base della maggior parte dei processi produttivi, specie di quelli proiettati sui grandi mercati internazionali. La competitività di questo settore è largamente incidente sulla competitività dell'intero sistema produttivo regionale.

Resta infine aperta un'ultima non banale questione. Se infatti per altre parti della regione l'obiettivo potrebbe anche essere quello di mantenere elevata la capacità produttiva acquisita, in quest'area la presenza di una

buona dose di risorse lavorative non impiegate richiede uno sforzo maggiore. In effetti se applicassimo il tasso di occupazione medio del resto della Toscana (non particolarmente elevato) alla popolazione residente nella costa il numero di occupati dovrebbe essere del 16% più alto di quello attuale e corrisponde ad oltre 70 mila lavoratori in più. La domanda che ci si deve porre è, pertanto, come sia possibile creare un sistema di attività che sia in grado di occupare una così rilevante quantità di lavoratori, puntando allo stesso tempo su fattori di competitività (rifiutando cioè il modello assistenziale). È evidente che ciò può avvenire solo se le attività oggi presenti nell'area e che ne costituiscono l'ossatura principale (quelle che in qualche modo definiscono l'economia del mare, ma anche le altre attività industriali presenti nell'area e che abbiamo in parte trascurato in questa analisi) si rafforzano anche nella loro capacità esportativa; ma è altrettanto evidente che si deve riuscire a trattenere nell'area una parte più alta del valore aggiunto prodotto nella filiera in cui tali attività sono inserite: la cantieristica, il turismo sono attività che stanno all'interno di una lunga filiera di cui si riesce a trattenere all'interno solo una parte, spesso piccola; le attività portuali rappresentano, invece, una importante scommessa sul futuro vista l'importanza crescente che si tende ad attribuire al mediterraneo all'interno dei traffici internazionali tra paesi emergenti dell'Asia e l'Europa.

Susanna Cenni
Assessore all'Agricoltura
Regione Toscana

Buongiorno a tutti. Devo dire che la relazione di Stefano Casini ci consegna qualche incognita in più rispetto ai nostri interventi e agli elementi di riflessione sui vari settori dello sviluppo economico che hanno una ricaduta sulla costa e sul mare di Toscana.

Proverò a riassumere e riprendere alcune delle questioni che a me sembrano prioritarie per quanto riguarda la pesca marittima nel nostro territorio, quindi nel mare di Toscana. Ovviamente parlando di pesca, necessariamente dobbiamo confrontarci con un insieme di questioni ed anche con una serie di temi che solo in parte sono comuni agli altri settori dello sviluppo economico. Quindi, da un lato sicuramente ci sono alcuni aspetti che rendono necessaria una maggiore integrazione fra i vari settori dello sviluppo economico (penso in modo particolare ai temi del turismo, ai temi del commercio e quindi della ristorazione), ma ci sono anche alcuni aspetti che se non riusciamo a governare adeguatamente, rischiano di entrare in aperto contrasto con altri settori come la nautica da diporto o le politiche ambientali.

Ovviamente parlare di pesca significa anche interrogarsi sullo sviluppo delle infrastrutture a supporto di questa attività, interrogarsi sulla conservazione delle risorse marine e sulla tutela dell'ambiente, interrogarsi su quanto ancora possiamo fare con la ricerca e l'innovazione; interrogarsi anche sul mantenimento e sulla conservazione della cultura del mare, tema che mi sembra sia stato centrale e che ha attraversato anche la relazione dell'assessore Bertolucci.

Io penso che in questo ambito il contributo al Libro Verde assume una notevole importanza, in quanto il documento sarà licenziato dalla Conferenza, in un'ottica di sviluppo di una politica marittima integrata, e fornirà all'Unione Europea gli elementi che evidenziano le caratteristiche e le esperienze maturate a livello regionale.

Ora perdo qualche minuto del mio tempo per cercare di collocare dentro una cornice di riferimento la nostra pesca, la pesca toscana. Devo necessariamente fare qualche riferimento al contesto nazionale e a quello comunitario, perché l'Italia è parte di quell'insieme di regole, stabilite a livello comunitario in questa materia, e allo stesso tempo appartiene anche a un complesso di rapporti internazionali che coinvolgono gli stati rivieraschi del bacino del Mediterraneo; non sempre queste due dimensioni vengono adeguatamente lette nelle rispettive identità. Mentre la politica comunitaria in questo settore ha messo al centro delle proprie preoccupazioni soprattutto i problemi di sostenibilità collegati ad attività che sono state svolte nel Mar Baltico e nel Mar del Nord, bisogna dire che per lungo tempo è stata invece trascurata la definizione di regole specifiche da applicare nel bacino del Mediterraneo, in quel bacino in cui noi siamo compresi.

Sicuramente con l'approvazione, nel novembre 2006, del Piano di Azione comunitario per la conservazione e lo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nel Mar Mediterraneo nell'ambito della politica comune, è stata riconosciuta la necessità di porre in essere alcune misure efficaci. Misure a tutela degli stock ittici, degli ecosistemi marini, ed anche la necessità di istituire un quadro di gestione adeguato per la pesca nel Mediterraneo, cercando di trovare il giusto equilibrio tra l'esigenza di introdurre misure più uniformi, da un lato, e quella di garantire la flessibilità necessaria per tener conto delle specificità delle attività e delle zone di pesca considerate, dall'altro. È anche vero che negli ultimi anni il consumo mondiale pro-capite di prodotti ittici è cresciuto in maniera molto consistente. La fornitura di alimenti ittici oggi viene assicurata dall'attività di cattura, ma come sappiamo anche da quella di allevamento. Attività, questa seconda, che risulta in continuo aumento anche per contenere l'attività di cattura secondo le finalità che prima dicevo, ovvero quella dell'ecosostenibilità, della riproducibilità della risorsa ittica e così via.

L'apporto comunitario, che ammonta nel 2005 grossomodo a circa 7 milioni di tonnellate, di cui l'81,8% provenienti dall'attività di cattura e poco più del 18% dall'allevamento, presenta un progressivo calo, con quota un po' meno del 5% sul totale mondiale. Quindi l'Italia, e il bacino che riguarda la costa italiana, concorre con il 6,9% alla formazione dell'offerta ittica comunitaria, con un'incidenza nettamente superiore del contributo dell'attività di allevamento (14,3%) rispetto alla pesca (5,3%).

Per quanto riguarda l'area del Mediterraneo, l'attività di cattura complessiva (circa 1 milione di tonnellate) contribuisce con poco più dell'1,1% alla produzione ittica mondiale proveniente dalla pesca e presenta, a partire dalla metà degli anni Novanta, una fase di ridimensionamento da attribuire soprattutto al calo dei livelli produttivi dei paesi dell'Unione europea, in linea anche con questa riduzione dello sforzo di pesca attuata in applicazione delle normative comunitarie. Quindi c'è una dimensione dinamica negativa del nostro Paese.

Dentro a questo contesto, cosa rappresentiamo noi? Ovviamente abbiamo una flotta caratterizzata da piccole dimensioni, e abbiamo quantitativi abbastanza limitati in relazione ai quantitativi nazionali. Va rilevato che anche in sintonia con gli sforzi che ci sono stati chiesti per l'applicazione delle normative comunitarie, è cresciuta negli ultimi anni in modo particolare l'attività di acquacoltura e quindi di allevamento.

La flotta da pesca ha una distribuzione territoriale fortemente dispersa, in un complesso di approdi, variegato per struttura e dimensioni, per cui il litorale toscano presenta attività di pesca diversamente sviluppate e strutturate. Per questo non possiamo, oggi, parlare di strutturazione né di un'organizzazione regionale forte dell'attività della pesca; perché questa "polverizzazione" è il contesto di riferimento, caratterizzata da numerosi centri marittimi di limitate dimensioni, dove (e ci tengo a dirlo perché lo considero un elemento di forza) la piccola pesca possiede tradizioni molto radicate nella storia marinara della Toscana.

L'attività di pesca in Toscana, più o meno come in tutto il Mediterraneo, è inoltre condizionata dalla fortissima multispecificità delle risorse alieutiche disponibili, ed anche dalla possibilità di impiegare nelle stesse aree di pesca battelli di dimensioni molto diverse, armati con diversi sistemi di pesca, che risultano pertanto idonei alla cattura di più specie.

I sistemi di pesca più comunemente impiegati in Toscana sono lo strascico, la circuizione (nota anche sotto il nome di lampara o di cianciolo), le reti da posta e i palangari.

In base ai dati che ci ha fornito il Ce.S.I.T. (il Centro di Sviluppo Ittico Toscano), la flotta da pesca toscana conta (i dati sono anche in questo caso del 2005) di 640 battelli, per un tonnellaggio di 5.743 in termini di TSL (tonnellate di stazza lorda).

Le imbarcazioni dedite alla piccola pesca costituiscono in termini numerici il 72% del totale, mentre in termini di capacità la loro incidenza risulta di minore entità, rappresentando appena il 22,8% per una stazza complessiva di 1.300 TSL. Le imbarcazioni a strascico costituiscono poco più del 20% della flotta ma concentrano il 58,4% del tonnellaggio in termini di TSL. Ancora il segmento della circuizione per la pesca di specie pelagiche si compone di 20 natanti per 830 TSL e una stazza media di 41,6 di Tonnellate di Stazza Lorda. Questi sono un po' i numeri della nostra pesca. Alla domanda di come abbiamo cercato di sostenerla in questi anni, io credo che in questi ultimi anni la Regione Toscana - anche a seguito dell'applicazione della riforma del titolo V della Costituzione che attribuisce alle Regioni competenza esclusiva in materia di pesca marittima - ha cercato di sviluppare un'intensa programmazione territoriale, ed ha cercato di farlo utilizzando il più possibile (e al meglio) i fondi comunitari, nazionali e regionali, quest'ultimi stanziati anche attraverso una definizione normativa più puntuale, rappresentata dalla Legge regionale n. 66 del 2005, la prima legge regionale rivolta alla pesca marittima e all'acquacoltura. Questa Legge regionale - il cui secondo programma di attuazione, relativo al periodo 2007-2010 è attualmente all'esame del Consiglio Regionale, dopo essere stato licenziato la scorsa settimana dalla Giunta, con lo stanziamento di risorse importanti per le prossime annualità - è una normativa abbastanza innovativa per gli argomenti che affronta e che riguardano l'attività di pesca marittima in generale, oltre ad avere il merito di favorire la creazione di un "sistema pesca", la creazione di un sistema che operando a livello territoriale, per esempio attraverso il coinvolgimento delle Amministrazioni provinciali, consente di mettere in evidenza le problematiche presenti a livello locale. In questo senso riveste particolare importanza la costituzione dei tavoli blu che permettono la strutturazione di relazioni con tutto il sistema degli attori, a partire, naturalmente, dalle Associazioni rappresentative della pesca.

Prima di concludere, voglio tentare di far emergere alcune delle questioni che a mio parere restano più problematiche, ad oggi, in questo settore; anche perché questa relazione, questi momenti di confronto con il sistema della pesca - ma anche con le istituzioni di esperienze come il Ce.S.I.T. - ci hanno consentito di avere interlocuzione, di fare concertazione, ma anche di far emergere alcune criticità che ovviamente è doveroso affrontare.

Comincio da uno dei temi sicuramente più problematici che dovremo affrontare, che riguarda la portualità peschereccia. Sul nostro litorale è presente, come ben voi sapete, un complesso di porti ed approdi variegato per struttura e dimensioni, con la presenza di tanti centri marittimi di

limitate dimensioni. Questi porti ed approdi svolgono, inoltre, una serie di funzioni quali quella commerciale, industriale, petrolifera, di trasporto passeggeri con finalità turistiche e da diporto.

Le principali strutture per l'attività peschereccia, costituite da Marina di Carrara, Viareggio, Livorno e Porto Santo Stefano - dove approda il 46% circa della flotta regionale - sono affiancate lungo la costa da una serie di approdi dove avviene di norma lo sbarco del pescato.

Uno studio condotto proprio dal Ce.S.I.T. di recente, evidenzia una diffusa carenza degli spazi destinati all'accoglienza delle barche da pesca che operano in Toscana e che normalmente si spostano sensibilmente lungo la costa, sia per esigenze legate alla tipologia di pesca, ma anche per trovare aree di pesca migliori. Queste barche di conseguenza, spesso necessitano di ormeggi in aree portuali diverse, e qui viene fuori uno dei problemi, cioè quello di trovare gli approdi adeguati per poter esercitare queste attività. A queste barche e a queste necessità si aggiungono anche tutte le imbarcazioni provenienti da altre regioni, che stagionalmente vengono a pescare in Toscana alla ricerca di specie come il pesce spada, il tonno, il pesce azzurro.

Risulta quindi abbastanza evidente come in alcuni periodi dell'anno si possono creare in alcune aree situazioni di "sovraffollamento" e quindi anche di "conflitto" fra questa attività e altre attività economiche o affini che si sviluppano sulla costa e che sono presenti lungo gli approdi e nei porti. Quindi, anche per quanto riguarda la dotazione dei porti di strutture a servizio della pesca, si registra una certa carenza sia per quelle strutture finalizzate al supporto della normale attività di pesca, ma anche per quelle di cui necessitano le nuove attività svolte dagli operatori del settore. Basti pensare alla crescente diffusione dell'attività di prima vendita del prodotto, che ha bisogno di spazi a terra sia per la conservazione del pescato che per la sua commercializzazione, o al pescaturismo, che rappresenta un'attività in espansione - che fra l'altro noi intendiamo supportare e sostenere - e per la quale occorre creare le necessarie condizioni per consentire ai pescatori e agli utenti di operare in sicurezza. Oppure ancora, allo sviluppo della maricoltura che oltre alle gabbie in mare necessita sicuramente di spazi a terra per lo smaltimento del prodotto, per il trasporto delle attrezzature, eccetera..

È evidente che questa situazione di disagio è dovuta alla convivenza all'interno delle aree portuali, di attività molto diverse una dall'altra. Questo

fattore, di norma, determina una certa sofferenza da parte del settore pesca che risulta in posizione subalterna rispetto ad altri settori produttivi “forti” e significativamente più importanti dal punto di vista sia economico che occupazionale. Lo dico con semplicità, ma con altrettanta franchezza che, molto spesso, se si deve decidere di investire su strutture di pesca, piuttosto che su strutture di carattere turistico, non si sceglie di investire sul primo perché lo si ritiene economicamente meno significativo.

Quindi io credo che vada posto in questa sede - e dove si parla di politica integrata - un elemento di riflessione e discussione su come limitare questo rischio di marginalizzazione e credo inoltre che occorre lavorare in questa direzione fornendo strumenti adeguati ai Comuni, per poter programmare e per poter fare le scelte adeguate.

Lo studio realizzato dal Ce.S.I.T. - e che prima vi richiamavo - ha evidenziato una serie di caratteristiche sugli approdi e le questioni su cui ci sarebbe bisogno di lavorare. Però prima voglio dire che alcune delle ipotesi di intervento, che lo stesso studio di Ce.S.I.T. individua, potranno essere realizzate anche con i nostri strumenti di programmazione e che quindi ci saranno, nei prossimi anni, risorse per poter intervenire in questa direzione. Credo, inoltre, che alcune Amministrazioni locali stiano tentando di fare altrettanto e questo è un altro passo in avanti significativo. Penso per esempio all'esperienza di Viareggio, che sta tentando di raccogliere, anche con un termine un po' innovativo, tutte le tipologie di intervento strutturale che potrebbero essere utili in questa direzione, cioè questa idea delle “cittadelle della pesca”, quindi di una strutturazione adeguata.

Sarà possibile intervenire con il FEP 2007-2013 che, tra l'altro, darà grande importanza alla specifica misura “Porti di pesca” disponibile, ci auguriamo, nei prossimi mesi. Ovviamente alcune cose possono essere realizzate anche con la nostra Legge regionale n. 66/2005, da questo punto di vista raccolgo e sottolineo, sempre a proposito di politiche integrate, per esempio la positività di quanto è stato inserito dentro il PIT in relazione proprio alle dotazioni portuali individuando un deficit che riguarda questo tipo di strutture oggi esistenti.

Altro tema emergente è ovviamente quello dell'ambiente e della conservazione della risorsa. Ho già detto della politica comunitaria e delle scelte contenute negli atti - soprattutto a partire dal 2006 - va detto che anche in conseguenza di questo, in Toscana, solo nel periodo che va dal

2000 al 2006 si è registrato l'abbandono dell'attività di pesca da parte di circa 160 barche, quindi 160 barche in meno.

L'esame degli ultimi dati disponibili consente comunque di evidenziare il raggiungimento degli obiettivi di riferimento individuati dalla Commissione europea e una sostanziale stabilità degli stock ittici. Quindi, se siamo giunti a livello di stabilizzazione, ovviamente dobbiamo lavorare per un equilibrio adeguato fra la sostenibilità di questa attività e la possibilità dei pescatori di realizzare reddito.

Altro tema: i parchi, le aree protette e la pesca. Anche su questo argomento voglio ricordare che noi abbiamo l'Area marina protetta "Secche della Meloria", per la quale il Ministero dell'Ambiente ha avviato il procedimento tecnico ed amministrativo ed ha predisposto il decreto istitutivo con la relativa cartografia di perimetrazione ed il Regolamento di disciplina. Il Parco dell'Arcipelago Toscano e il Parco naturale della Maremma, che quindi interessa buona parte del nostro mare. Il Santuario dei Cetacei regolamentato a livello nazionale, la zona di tutela biologica estesa a nord dell'Isola del Giglio, attualmente sprovvista di regolamentazione e non accessibile da parte dei pescatori. Se a questa aree si aggiungono quelle soggette a limitazioni o a divieti, si può desumere che l'attività di pesca, soprattutto in alcuni casi, può risultare fortemente compromessa. E quindi anche in questo contesto noi dovremo lavorare per trovare possibili convivenze in questa direzione.

La Regione ha finanziato un progetto in convenzione con il Ce.S.I.T. finalizzato all'individuazione di possibili intese, per esempio, con il parco dell'Arcipelago Toscano per trovare punti di sintesi possibili.

Concludo citando alcune attività connesse alla pesca più tradizionale, in modo particolare il pesca turismo e l'ittiturismo. Gli ultimi sviluppi sulla normativa nazionale in materia di imprenditore ittico, tendono a favorire da parte di quest'ultimo la realizzazione di attività connesse a quella principale - un po' come è avvenuto, se volete, in campo agricolo - consistente nel prelievo della risorsa ed individuabile essenzialmente in queste due azioni, pesca turismo e ititurismo.

Intraprendere da parte dell'imprenditore ittico queste nuove attività, che consentono di ospitare turisti a bordo dei pescherecci o anche nelle proprie abitazioni, favorisce la creazione di relazioni fra i diversi settori produttivi (quindi produzione primaria, turismo, nautica da diporto, nonché la

ristorazione) e rappresenta per il pescatore un'opportunità importante in termini di miglioramento del proprio reddito.

Lo sviluppo a livello regionale di questi due contesti, ovviamente è legato alla definizione di alcune questioni che riguardano non solo le norme di settore ma anche le norme urbanistiche da rispettare o gli adempimenti sanitari esistenti. Quindi questo è un altro settore in cui occorre che le politiche integrate raggiungano sintesi più avanzate di quelle che ad oggi hanno raggiunto fino adesso. Io credo che si tratti di un tema importante, intanto perché dobbiamo sforzarci per fornire all'imprenditore ittico un quadro di riferimento il più possibile chiaro, lineare; un quadro che, tenendo conto di quanto stabilito dalla norma vigente, definisca le caratteristiche dei soggetti potenzialmente interessati e le possibili azioni da intraprendere.

Concludo dicendo questo: ovviamente noi stiamo lavorando anche per integrare alcuni aspetti normativi che mancano. Nel corso del periodo di realizzazione del programma 2007-2010 attuativo della L.R. n.66/2005, la Giunta regionale approverà il nuovo regolamento sulla pesca turismo; credo che ci sia da lavorare, ma credo che questo lo si stia già facendo, sul tema della filiera corta e sul maggior intreccio, per esempio, con il sistema della ristorazione, lavorando e valorizzando quel pesce un po' meno noto, un po' meno pregiato, che comunque può avere un valore rilevante.

Il lavoro che noi stiamo intraprendendo - anzi, che è già iniziato assieme alla Regione Liguria e assieme alla Corsica - per la realizzazione del distretto di pesca, va quindi in questa direzione, verso un sistema di politiche integrate e verso una gestione, io credo, ottimale delle risorse che in futuro saranno a disposizione.

Vi ringrazio.

Ambrogio Brenna
*Assessore alle Attività produttive
Regione Toscana*

Buongiorno, ringrazio gli organizzatori per l'invito e tutti voi per l'attenzione che vorrete dedicarmi. Ovviamente Bertolucci nella sua introduzione ha già anticipato alcuni dei temi sviluppati dal mio assessorato, e faccio mie le riflessioni sviluppate da Stefano Casini Benvenuti.

Il mio sarà un approccio parziale al tema, inquadrato nell'ottica del mio assessorato, ma è indubbio che il tema di come l'economia del mare si integra nell'economia della costa, e di come questa è collocata all'interno del contesto più generale dell'economia, delle strategie per lo sviluppo di qualità della nostra regione, è un tema intrigante ed appassionante.

Comunque è il vero banco di prova delle politiche regionali. Se a questo si aggiunge che non considero una provocazione quella di Stefano su come si possano raggiungere tassi di occupazione in media con il resto della regione, quindi individuare quali sono gli strumenti, le politiche per determinare questa ulteriore opportunità di incremento occupazionale e di generazione di ricchezza, credo che il quadro sia estremamente importante.

Per questo credo che occorra partire da quelle che sono state le strategie per lo sviluppo di qualità della nostra regione, che sono state definite dal programma regionale di sviluppo e che verranno valutate e definitivamente approvate nel consiglio regionale del 10 di luglio, con il programma regionale di sviluppo economico

Ovviamente, ho cercato di ripercorrere un po' a memoria quelli che sono gli elementi distintivi dell'economia della costa: un polo della siderurgia, un polo della chimica, un polo della chimica petrolifera, un polo diffuso della nautica, della cantieristica, poi tornerò su questo aspetto perché è uno degli aspetti che ci ha suggerito di andare verso il distretto regionale integrato, un polo della meccanica, anch'esso molto diffuso, che si integrano con l'agroalimentare, il commercio, il turismo.

Se accanto a queste riflessioni, su quelle che sono le esperienze produttive, economiche, consolidate, si aggiunge il fatto che tutta l'economia della costa è stata segnata, fertilizzata, dalla presenza di aziende a partecipazione statale, ne consegue un quadro molto preciso, nel senso che la presenza delle aziende a partecipazione statale è stata un po' la croce e la delizia della qualità dello sviluppo. Ripeto, ha creato competenze, ha fertilizzato il

territorio, ma lo ha anche condizionato e per lungo tempo ne ha segnato le direttive dello sviluppo.

Rispetto a questa situazione, a questi poli o filiere già definiti e consolidati e rispetto a quelli che sono gli elementi che sono individuati nel PRS e nel PRSE, noi abbiamo un elemento di certezza in più, in quanto si sono definiti i lineamenti e gli indirizzi del PRS e del PRSE, che si aggiungono a quelli che sono derivati dal negoziato con l'Unione Europea per i nuovi fondi strutturali. Ricordo che siamo vicini alla conclusione positiva del negoziato con l'Unione Europea. Ricordo, nella precedente legislatura, il dibattito sulla fine degli interventi dei fondi strutturali per effetto dell'allargamento ad est dell'Europa, e sul rischio di una caduta verticale della disponibilità di risorse europee; oggi si deve invece prendere atto che si è di fronte ad un cambiamento positivo.

Abbiamo condotto un buon negoziato che ha permesso di ottenere per il programma operativo regionale dei fondi strutturali europei la disponibilità di 1 miliardo e 300 milioni di euro, sostanzialmente la disponibilità che avevamo nel periodo precedente 2000-2006. Inoltre, vi sono anche le risorse del fondo sociale europeo, quindi una massa finanziaria di circa 2 miliardi di euro. Per la parte che riguarda il fondo per lo sviluppo regionale, il miliardo e 300 milioni di euro avranno un effetto moltiplicatore 4, quindi potranno realizzare su l'intero sistema regionale una massa di investimenti pari a quasi 10 mila miliardi delle vecchie lire.

Ovviamente questo aspetto, se da un lato testimonia una buona capacità di conduzione del negoziato e di utilizzo delle risorse precedenti, introduce anche alcuni elementi di novità. La novità è che non vi sono più aree obiettivo 2 e aree phasing out, ma che l'intero territorio regionale è eleggibile a contributo. Questo determina migliori opportunità, ed impone il principio, già adottato nella fase precedente, della concentrazione e della selettività degli interventi.

Credo che vi sia un ulteriore aspetto da considerare, credo che la Toscana debba assumere come propria la strategia della dimensione, delle economie di scala. Sono solito ricordare che la Toscana è come un quartiere Shangai, 3milioni e mezzo di abitanti. Ne consegue che alcuni aspetti della razionalizzazione e della selettività e della concentrazione degli interventi devono tener conto di questo elemento. Questo significa una nuova opportunità, che però richiede la definizione di interventi che nel PRS e nel PRSE sono già stati individuati nei tratti generali, ma che dovranno essere declinati, sull'area di costa, così come sull'intera economia regionale.

La mia tesi è che occorran politiche pubbliche per lo sviluppo, che sono altro dal controllo pubblico sull'economia. Credo che se noi osserviamo le

esperienze di sviluppo delle varie realtà territoriali, non soltanto regionali, dove noi competiamo, vediamo che vi è un forte intervento della mano pubblica per determinare quelle condizioni precompetitive e infrastrutturali durevoli, che poi creano le condizioni per uno sviluppo qualificato. Il programma regionale di sviluppo economico ha un obiettivo globale, ovvero quello di sostenere la crescita dell'economia regionale, attraverso il miglioramento della competitività e dei livelli occupazionali.

Noi vogliamo coniugare la crescita economica e lo sviluppo di qualità, sostenendo l'inclusione e la coesione sociale. Il PRSE si propone di realizzare l'obiettivo della crescita della qualità competitiva attraverso una serie di progetti integrati regionali.

Li riassumo, il primo è: verso lo spazio regionale della ricerca, dell'innovazione e del trasferimento.

Il secondo riguarda l'internazionalizzazione, la promozione ed il marketing territoriale.

Il terzo riguarda la riorganizzazione dei distretti industriali e sistemi produttivi locali.

Il quarto riguarda l'innovazione e la sostenibilità dell'offerta turistica e commerciale. Poi vi sono altri piani, che riguardano altri settori.

La mia tesi è: non solo manifatturiero, non senza manifatturiero. Poco più di un mese fa è stato presentato il rapporto per l'export della Toscana; il 93% dell'export della nostra regione è rappresentato da settori manifatturieri, quei settori manifatturieri tradizionali, che i professori definiscono ad alta specializzazione, che secondo alcuni sono conseguentemente maturi, obsoleti, vetusti e non in grado di far fronte alla competizione internazionale.

Voglio soltanto ricordare che moda e meccanica, di quel 93%, ne rappresentano il 65%. Considerate che soltanto il settore moda vale più di 20 miliardi di valore della produzione, 150.000 occupati diretti e 80.000 indiretti, e che nella meccanica ce ne sono di più. Il sostenitore della tesi che occorre abbandonare il settore manifatturiero perché maturo dovrebbe dirci quale è la strada che dovremmo perseguire.

Un'indagine IRPET spiega il perché della delocalizzazione delle imprese toscane all'estero, e sfata un mito. Non è vero che le imprese toscane vanno all'estero per inseguire la riduzione dei costi, in particolare quella del costo del lavoro. Il 17% delle imprese toscane va nel far east per i minori costi, ma il 68% delle imprese va negli Stati Uniti ed in Europa. Sostanzialmente per due motivazioni, la prima è quella di presidiare quei mercati, la seconda è il pessimo rapporto prezzo/qualità/fruibilità del terziario dei servizi toscani, non solo dei servizi pubblici.

Se questi sono i postulati di carattere generale, allora la prima considerazione riguarda una revisione dell'idea dello spazio regionale dalla ricerca, innovazione, trasferimento, modulata sulle direttrici di Lisbona e di Goteborg.

Andando in giro nel mondo a raccontare la Toscana, ho un compito estremamente agevole, perché parlo di una comunità scientifica di altissimo livello, di tre poli universitari di Firenze, Pisa e Siena, del CNR, del Sant'Anna. Parlo di 240 centri di ricerca, di 53 centri per trasferimento tecnologico e mentre lo dico vado in crisi: pensando alla Toscana come un quartiere di Shanghai, quando cito quei numeri testimonio un'incapacità di fare sistema.

Ovviamente la mia affermazione non vuole vulnerare le competenze che sono lì rappresentate, dico che c'è bisogno di razionalizzazione in questo sistema, che ha indubbiamente la funzione della ricerca pura, ma credo che abbia anche la funzione di mettersi al servizio di quel sistema di micro, di piccolissime imprese, le 440.000 unità locali produttive, che ci sono in Toscana, di cui il 98% ha meno di 20 dipendenti.

Per questo universo di micro imprese, bisogna determinare le condizioni perché si possa trasferire a loro favore l'innovazione che non è soltanto sul processo o prodotto, ma è gestionale, finanziaria, formale e quant'altro diventa indispensabile ai fini del riposizionamento competitivo. E questo è l'aspetto che noi vogliamo realizzare

Lisbona dice che occorre investire il 3 % all'anno in innovazione e ricerca sul PIL per 10 anni, e che i due terzi devono essere generati da investimenti privati. A tutt'oggi l'intervento pubblico della Toscana a favore dell'innovazione è pari al 70%. Ora, c'è chi sostiene che questa condizione è generata dall'incapacità prospettica e dalla pigrizia del sistema delle imprese, io la riconduco alle dimensioni dell' imprese, e per questo vi è un forte intervento pubblico a favore dell'innovazione.

L'altro aspetto è quello della promozione, internazionalizzazione e marketing per l'attrazione degli investimenti nella nostra regione, dico soltanto che abbiamo formulato una razionalizzazione del sistema di promozione di internazionalizzazione. Il ministro Bonino ha avuto modo di polemizzare dicendo che mentre all'ICE si tagliavano le risorse, la Regione Toscana disponeva di 60 milioni per le politiche di promozione e internazionalizzazione, confondendo quanto ha a disposizione il sistema regionale toscano con quanto invece è effettivamente gestito dal governo regionale toscano. Noi disponiamo di poco meno di un terzo di quella massa finanziaria che è utilizzata, invece, dall'intero sistema regionale toscano per la promozione e internazionalizzazione. Con Unioncamere e con ICE e con

ENIT abbiamo riformulato un sistema di intervento che riguarda soltanto Toscana Promozione che, ripeto, non tende a ridurre la complessità, ma certamente tende a ridurre i soggetti che intervengono e duplicano molto spesso spese e interventi relativi all'internazionalizzazione, la promozione, l'attrazione degli investimenti.

L'ultimo aspetto che vado ad affrontare, riguarda il distretto regionale integrato.

Non esiste a tutt'oggi una legge regionale tarata sul singolo distretto; vi è una regolazione regionale che individua quali sono i distretti e quali sono i sistemi economici locali, i sistemi produttivi locali; è una regolazione estremamente leggera. La considerazione che abbiamo sviluppato, e che un'indagine di NOMISMA e del Sant'Anna conferma, è che oggi nemmeno i titolari dei distretti, delle filiere, sanno quali sono le fasi di processo che sono rimaste all'interno di questi distretti, quali sono le fasi di processo che sono state esternalizzate. Quando va bene, fuori dal distretto, molto spesso fuori dalla regione, addirittura fuori dallo spazio europeo.

Oggi tutti convengono che accanto all'organizzazione ottimale della produzione sia necessario intervenire su marketing, finanza, innovazione, internazionalizzazione, postvendita, logistica, e che questo non può essere racchiuso all'intero dello spazio tradizionale del distretto industriale precedentemente definito.

Per questo abbiamo pensato ad un ragionamento che vede nel distretto regionale integrato l'opportunità, non di superare i distretti, ma anzi, di rafforzare i distretti e di conferire loro nuove opportunità. Si consideri il caso della nautica, o della pelletteria, o della farmaceutica, chi sostiene che ad esempio la diportistica è collocata sulla costa della Toscana dice una cosa non precisa, perché indubbiamente vi sono presenze e realtà produttive a Castiglion della Pescaia, a Marina di Grosseto, a Grosseto, attorno a Piombino, a Cecina, a Livorno, nei Navicelli, a Viareggio, a Marina di Carrara, a Marina di Massa. Ma la cantieristica è presente a Limite sull'Arno, nella Piana Fiorentina, nel Mugello e nel Casentino. Da questa motivazione è nata l'idea del distretto integrato. Così è anche per l'attività della concia e della pelletteria: le concerie sono a Santa Croce, ma il prodotto si sviluppa sull'Amiata, nella Piana Fiorentina, nell'area di Santa Croce, in provincia di Lucca.

Lo stesso vale per l'idea di Toscana scienza della vita, incentrata sulle competenze estremamente avanzate che vi sono nella regione nel settore delle biotecnologie e delle nanotecnologie. Pensare ad una localizzazione attorno al polo di Siena sarebbe stata una localizzazione parziale, ancorché importante, perché le competenze in biotecnologie ed in farmaceutica che vi

sono a Siena si integrano con le alte competenze del CNR e della specializzazione del polo farmaceutico pisano, e con il fatto che a Firenze c'è la più grande macchina per la risonanza magnetica nel mondo. Questo ha determinato la strada dell'integrazione, e questa è la parola chiave.

Ho portato questi esempi per dire che il distretto regionale integrato non è un'astrazione ma è una realtà che deve coniugarsi con la massa finanziaria ingente derivante dall'Europa, che determini la possibilità di individuare attraverso i poli e attraverso i distretti le azioni per lo sviluppo, e quindi cercare di capire, non soltanto come regione, come è possibile raggiungere l'obiettivo di creare 70.000 occupati in più nell'area della costa.

Concludo ricordando che, oltre ai 4 progetti integrati regionali, noi pensiamo a progetti pilota di innovazione, che riguardano la moda, la meccanica, la nautica e la cantieristica, intendendo per cantieristica l'unica attività produttiva che ormai è rimasta in Toscana che sono i NCA di Marina di Carrara. Vi sono inoltre un progetto per il sistema casa, uno per la chimica e la farmaceutica e uno per le pietre ornamentali.

Sono questi i progetti che ci permettono di sviluppare un'azione sull'area della costa, riproponendo quel concetto che Susanna ha ben espresso, che è l'integrazione: non è data la possibilità di pensare ad azioni di sviluppo, di sviluppo di qualità se non si integrano politiche e strumenti. Ovviamente, che io abbia iniziato esprimendo una mia competenza parziale non mi esime dall'operare affinché questa integrazione avvenga.

Vi ringrazio.

Anna Rita Brammerini
Assessore al Commercio e al turismo
Regione Toscana

Negli anni dal 2000 al 2005, il turismo balneare ed in generale il turismo in Toscana, ha registrato, soprattutto in coincidenza degli eventi dell'11 settembre del 2001 e comunque almeno fino al 2004, una flessione assolutamente negativa, come del resto le altre regioni italiane.

Dopo un periodo di trend negativo ininterrotto per il turismo italiano e, soprattutto toscano, l'anno 2005 segna, finalmente, una inversione di tendenza. Le presenze turistiche in Toscana sono tornate a crescere con una variazione decisamente positiva che hanno riportato nel 2006 il dato complessivo delle presenze su valori di poco più elevati di quelli del 2001 ovvero l'anno con maggiore performance del turismo toscano. Tale inversione di tendenza, peraltro, non sembra essere il frutto di un mero rimbalzo congiunturale dal momento che le stime sui primi mesi del 2007 sembrano confermare il nuovo trend di crescita che appare ancor più apprezzabile se confrontata con il dato nazionale.

Nel 2006 abbiamo potuto registrare un aumento delle presenze, per quanto riguarda il turismo balneare di circa il 9.4%, configurando tale prodotto turistico tematico come quello che è più cresciuto rispetto alla scorsa stagione (il turismo in Toscana è cresciuto del 7.6 %).

Nonostante il turismo delle nostre zone costiere sia strettamente legato al turismo interno, abbiamo cominciato a cogliere una leggera crescita della presenza di turisti stranieri, assistendo al ritorno verso la Toscana, anche se in maniera ancora lieve, di turisti per noi "tradizionali" come possiamo considerare i turisti tedeschi. Per quanto riguarda i turisti stranieri abbiamo, inoltre, potuto valutare come essi provengano in larga parte da paesi con i quali sono attivi collegamenti aerei, in particolare i collegamenti con l'aeroporto di Pisa, a dimostrazione del valore imprescindibile del fattore "accessibilità" garantito da buoni collegamenti infrastrutturali che permettono di agire positivamente in termini di competitività, in generale, per l'economia di un territorio, in particolare per l'economia turistica della nostra regione e del comparto balneare.

Con un totale di circa 15 milioni di presenze che incidono per circa il 40 % sul dato complessivo del turismo toscano, il comparto balneare rappresenta sicuramente la prima voce del nostro turismo e precede, addirittura, un'altra grande opportunità di attrazione turistica verso la Toscana che è rappresentata dal turismo d'arte e culturale. E il dato è ancor più significativo soprattutto se si considera che il turismo balneare è un turismo che si concentra su pochissimi mesi l'anno. Anzi, si assiste ad una fruizione turistica sempre più breve, vuoi per effetti indotti dal clima, ma soprattutto per i mutamenti incorsi nelle abitudini e nelle scelte dei turisti italiani e stranieri. Un altro dato interessante è rappresentato dall'offerta ricettiva che sulla costa incide per il 40% su quella complessiva della nostra regione.

Nel comparto balneare più che in altri prodotti tematici turistici della nostra regione, si è determinato un forte elemento di competitività anche a causa delle sue condizioni di "riproducibilità". Mentre la risorsa culturale risulta unica e non trasferibile in altro luogo, si possono trovare facilmente in altre parti del mondo condizioni ottimali (per ambiente, clima, accessibilità e soprattutto prezzi) fortemente concorrenziali con il nostro comparto balneare. Si sono affacciate sul mercato nuove grandi destinazioni, alcune europee, altre, soprattutto del nord Africa, che rappresentano, anche grazie al fenomeno dei viaggi low cost, un elemento destabilizzante per quanto riguarda l'offerta turistica della nostra costa.

Tali nuove destinazioni hanno saputo agire massicciamente, in termini di competitività, sul rapporto qualità/prezzo che ha consentito loro di essere oggetto di fruizione turistica prolungata, tanto che i nostri imprenditori hanno dovuto in alcune aree, non ancora in tutte, introdurre forti revisioni della politica dei prezzi. In questi anni è cambiata anche la connotazione, il peso delle singole aree marittime della nostra regione, abbiamo registrato elementi di maggiore crisi nelle zone storiche, tradizionalmente forti, del turismo balneare, in particolare la Versilia e l'Arcipelago, mentre sono apparse sul mercato e si sono affermate aree fino a qualche tempo fa più sconosciute come ad esempio la Maremma. Sia nella Versilia che nell'Arcipelago siamo riusciti a registrare un'inversione di tendenza negativa grazie anche a due progetti speciali di interesse regionale, che la Regione ha dedicato a queste aree.

Nell'ambito di tale progettualità sono stati assegnati finanziamenti aggiuntivi, sia per i soggetti pubblici, che per i soggetti privati, con i quali

abbiamo agito d'intesa con le istituzioni e con le associazioni di categoria, permettendo di frenare il fenomeno di crisi che era già in atto in queste due realtà.

Per quanto riguarda l'offerta ricettiva, analizzando i dati del 2006, si nota una prevalenza delle strutture extra alberghiere rispetto a quelle alberghiere, con un dato che è in controtendenza rispetto al quadro generale della regione Toscana. Sulle nostre coste si concentra la presenza del 57 % delle strutture extra alberghiere e del 43 % delle strutture alberghiere. Tale dato risente sicuramente della composizione della nostra ricettività che è rappresentata, lungo la costa, per circa tre quarti dei posti letti da strutture cosiddette complementari, in particolare campeggi ed agriturismi, la cui presenza, in alcune aree della nostra regione, ha vissuto un trend di crescita in termini di eterogeneità e differenziazione della ricettività nel giro di pochi anni che ha determinato una sostanziale ricomposizione dell'offerta complessiva. È più omogenea invece la presenza di strutture extra alberghiere nelle province di Grosseto, di Livorno e di Massa Carrara, mentre nella provincia di Pisa si verifica una sorta di equilibrio tra la presenza di strutture ricettive alberghiere ed extra alberghiere, per arrivare al dato dell'Arcipelago e della Versilia che, come è ovvio, registra una presenza quasi esclusiva delle strutture alberghiere.

Come ho avuto occasione di dire precedentemente, il turismo balneare è, a differenza degli altri prodotti turistici della nostra regione, quello che più di altri dipende dalla componente nazionale, infatti circa i due terzi dei soggiorni complessivi, che abbiamo registrato nel 2006 dipendono dalla componente interna, ovviamente con una percentuale che è di gran lunga superiore a quella che registriamo a livello regionale. L'unica realtà dove questa componente italiana, è addirittura preponderante rispetto alle altre, fino a superare i tre quarti, è la provincia di Massa Carrara. La nostra costa e l'arcipelago rappresentano un sistema molto ampio e variegato di aree tipologicamente diverse tra di loro, con realtà come le province di Massa Carrara e la Versilia che fanno da cerniera fra la Toscana e la Liguria e l'Emilia Romagna, altre aree come soprattutto Pisa e Lucca, che fanno da riferimento per quanto riguarda il turismo anche toscano, legato alla zona, all'area che si identifica con la Toscana dell'Arno e con l'area metropolitana e poi il sottosistema costiero rappresentato dalla Val di Cornia, dall'arcipelago e dalla Maremma, che compone il quadro.

Si tratta di un complesso di sistemi tra loro molto eterogenei che ovviamente meritano di essere valutati e anche approfonditi, perché le specificità e le potenzialità che hanno queste aree devono diventare un elemento di arricchimento della nostra offerta, in una direzione, quella nella quale peraltro ci stiamo già muovendo, che è quella di innovare un prodotto che in alcune realtà della nostra regione risulta “maturo” e pertanto necessita di diversificazioni.

Abbiamo importanti punti di forza da cui partiamo, un prodotto straordinario riconosciuto a livello nazionale ed internazionale, come dimostra anche l’attribuzione delle bandiere blu e vele che denotano gli ottimi servizi che corredano l’offerta turistica e l’alto livello di qualità delle nostre acque, che caratterizzano la nostra regione come la prima in Italia per questa componente ambientale con circa il 98 % delle acque per lo più balenabili che ben si contemperano con il paesaggio ed il contesto naturalistico. Questo è un elemento di grande valore aggiunto per la promozione del nostro turismo balneare, sia sul mercato interno che sul mercato internazionale, a cui possiamo aggiungere elementi di forte integrazione con l’offerta culturale, con gli straordinari borghi e centri storici che spesso sono collocati a ridosso del mare. E’ in effetti fondamentale puntare molto di più sul collegamento, sull’integrazione in termini di promozione tra costa ed entroterra, ma anche sull’enogastronomia che si rileva spesso un elemento che arricchisce la nostra offerta, unita al golf, alle terme, al congressuale, ma anche a nuove specificità che possono servire di per sé a rendere più innovativa e più accattivante la nostra offerta. Penso a nicchie come la pescaturismo, il **diving**, il surf, tutto ciò che ruota intorno al turismo attivo, l’escursionismo, il cicloturismo, che possono dare davvero le condizioni per poter connotare il nostro turismo balneare come un turismo che dura tutto l’arco dell’anno, soprattutto se associati a grandi eventi, perché purtroppo, spesso nella nostra costa, noi assistiamo ad una miriade di tante piccole iniziative, ma non a grandi eventi qualificanti che possono diventare un elemento di attrazione.

Altri elementi di forza sono certamente rappresentati dalla presenza dell’aeroporto di Pisa, nel quale presto sarà inaugurato l’ufficio di prenotazioni con transfer da e per l’aeroporto, ma anche un’altra straordinaria opportunità che è data dal riconoscimento, da oltre un anno, del porto di Livorno come porto di testa. Su questi fondamentali porte di accesso verso la nostra regione proietteremo, nel piano promozionale 2008, azioni di comarketing operando sinergie tra la Regione Toscana, Toscana

Promozione, le istituzioni locali e le società che gestiscono questi due grandi nodi cercando di fornire alle nostre imprese relazioni con i tour operator privilegiati, che operano con i vettori che hanno voli verso la nostra regione, ben sapendo che l'elemento della forte integrazione fra le politiche di promozione turistica e le politiche infrastrutturali legati agli aeroporti è stato, per esempio, per regioni come la Catalogna, un forte elemento di competitività come dimostrato da un'analisi di benchmarking che abbiamo realizzato con altre regioni italiane costiere. Evidentemente il tema delle infrastrutture è un tema importante, soprattutto per quanto riguarda i collegamenti, penso all'Isola d'Elba, in particolare, dove i collegamenti ancora oggi rappresentano un elemento di forte criticità, rispetto alla possibilità di essere competitivi, non solo per il fattore prezzo, ma anche per quanto riguarda la mobilità dei turisti, spesso e volentieri chiamati ad affrontare situazioni di disagio che di fatto non sono un buon biglietto da visita né una buona promozione della nostra regione.

Ma quali sono gli elementi di criticità che non ci permettono di essere ulteriormente competitivi con le altre destinazioni, pur avendo questi straordinari punti di forza? Sicuramente l'incapacità di produrre offerte all inclusive. I nostri operatori e le nostre imprese sono ancora troppo abituate a curare ciascuna il segmento dell'offerta che rappresentano, non riuscendo ancora ad oggi a mettere insieme quella che viene chiamata in gergo la cosiddetta "filiera del turismo", che integra ricettività, trasporto, ristorazione, tutto quanto ruota intorno all'offerta turistica di una regione. Noi abbiamo cercato di spingere in questa direzione, cercando di favorire il massimo coordinamento tra i soggetti coinvolti con il progetto Costa di Toscana, coordinato per conto di tutti gli altri, soggetti pubblici e privati dalla Provincia di Livorno, che abbiamo provveduto a rinnovare di recente con un protocollo d'intesa con l'obiettivo di trasformare questo, che era nato come un progetto promozionale, in un vero e proprio prodotto turistico, dotato al suo interno di strutture come la cabina di regia che sarà la sede per concertare, non solo gli interventi in materia di promozione, ma anche soprattutto di interventi legati agli investimenti infrastrutturali pubblici in primo luogo, ma anche privati, di cui il turismo balneare ha bisogno per poter rimanere competitivo sui mercati. In questo accordo sono rappresentati tutti i soggetti, pubblici e privati, principali interlocutori delle politiche turistiche della nostra regione, infatti, da quest'anno, abbiamo inserito all'interno del progetto anche le associazioni di categoria e gli operatori degli stabilimenti balneari, che contribuiscono a connotare la nostra offerta, cercando di avviare con loro un'intesa, da quest'anno sperimentale, rivolta

al controllo del fattore prezzo, che è sicuramente determinante per la ripresa del balneare, come recentemente ha affermato da un rapporto IRPET.

La Regione Toscana può garantire a questi operatori una promozione gratuita sui siti, come strumenti di promozione, come hanno fatto altre realtà del nostro paese, stimolando le strutture ricettive e gli operatori degli stabilimenti balneari a preparare insieme offerte che possano veicolare di più e meglio il nostro turismo. A breve avvieremo un primo confronto con gli operatori del settore per presentare i contenuti principali del nuovo testo di legge sul demanio marittimo, più volte invocato dall'ANCI Toscana con un unico obiettivo ben preciso: dotarci di una legge regionale, visto che tra gli obiettivi del PRS vi è anche quello di semplificare, che contempli una maggiore armonizzazione e coordinamento dei procedimenti amministrativi che ancora oggi, suddivisi tra più livelli istituzionali spesso vengono visti dai nostri operatori come un fattore di forte burocratizzazione del settore, trasferendo gli altri contenuti della proposta Anci nel PIT e nella LR 1.

Il turismo nel balneare ha conosciuto in questi anni investimenti significativi, sia regionali, sia da parte dell'Unione Europea con i fondi DOCUP. La Regione ha assegnato dal 2002 al 2006 15 milioni di euro circa per le infrastrutture turistiche a cui si sono aggiunte quelle attivate dai due progetti speciali che ricordavo, della Versilia e dell'Arcipelago, investimenti che hanno consentito a molte delle nostre strutture ricettive anche di sapersi qualificare, ma su questo punto ancora molto rimane da fare. E nel regolamento regionale di attuazione del testo unico del turismo, abbiamo cercato di innalzare anche il livello prestazionale delle nostre strutture, per affrontare quelle criticità che i turisti riscontrano nelle strutture ricettive a tre, due e una stella, conferendo loro un tempo di adeguamento maggiore rispetto alle nuove strutture, che invece dovranno adeguarsi subito alle nuove disposizioni.

Accompagneremo questo processo di innovazione strutturale delle nostre strutture ricettive alberghiere ed extra alberghiere con le risorse che noi individueremo all'interno del piano regionale di sviluppo economico recentemente approvato dal consiglio regionale, nel quale sono previste le risorse regionali, le uniche, visto che a livello comunitario non è più consentito fornire aiuti alle imprese.

Per questo, nella nuova programmazione prevista dal piano regionale di sviluppo economico noi prevediamo investimenti a favore dei soggetti

pubblici nella direzione della diversificazione dell'offerta privilegiando la realizzazione di strutture complementari al turismo, da quelle congressuali a quelle che fanno riferimento, per esempio, ad un comparto più volte citato, come quello della nautica da diporto, ma prevedremo forme di incentivo anche per quanto riguarda le imprese, non solo per interventi infrastrutturali, ma anche per la realizzazione della cosiddetta "filiera" cui facevo prima riferimento, che sicuramente può essere loro di aiuto per economie di scala.

Chiudo ricordando che nel piano regionale di sviluppo economico, abbiamo individuato, per rendere ancora più integrate le politiche regionali del turismo e del commercio, un progetto speciale dedicato all'innovazione e alla sostenibilità dell'offerta turistica e commerciale nella costa, contando di fornire al territorio uno strumento utile di confronto, sul quale ognuno di noi sarà chiamato a fare la sua parte.

Grazie.

L'«economia del mare»: un nuovo concetto per il superamento di un'antica dicotomia

Le cinque province della Costa (Grosseto, Livorno, Lucca, Massa Carrara e Pisa) rappresentano una componente fondamentale di quella «Toscana delle Toscare» cui l'Irpet, qualche anno fa, ha dedicato un proprio contributo nel tentativo di individuare la nuova articolazione territoriale dello sviluppo regionale. Un contributo da cui la dicotomia, così spesso richiamata in passato, fra «economia della costa» ed «economia dell'interno» non è apparsa che un modo di leggere la realtà toscana, che si sovrappone e si interseca con altre, per certi versi più proficue, possibilità di articolare tale analisi.

L'attenzione posta da alcuni anni sull'«economia del mare» rappresenta, per certi versi, un modo rinnovato di recuperare ed aggiornare quell'antica dicotomia, attualizzandola attraverso una metodologia di lettura integrata delle diverse economie locali che si affacciano sulla Costa toscana. In altri termini, è una rilettura che tenta di rispondere maggiormente alle attuali dinamiche di sviluppo, implementando una visione non solo economica, ma anche sociale ed ambientale, del territorio, finalizzata alla creazione di un ambito di conoscenza utile alla definizione di modelli di azione locale. Si tratta certamente di una possibilità di analisi stimolante e significativa, che si basa sul forte legame che molti settori produttivi hanno con il mare, che impone un approccio metodologico “aperto” non solo in termini di filiere ma anche in termini intersettoriali, consentendo di realizzare percorsi di monitoraggio secondo una visione sistemica: non si deve infatti dimenticare, da un lato, che le diverse «economia della costa» costituiscono un mosaico composto da vari sottosistemi socio-economici locali, a volte con caratteristiche anche assai diverse fra di loro, e dall'altro che le varie relazioni fra questi sistemi ed i sotto-sistemi delle province interne rendono comunque tale distinzione, in definitiva, pur sempre una semplificazione di una realtà assai più complessa da cogliere.

Le province della Costa: un peso economico rilevante, ma con forti disparità fra un territorio e l'altro.

Resta il fatto che il peso rivestito sotto il profilo economico dalle diverse province toscane che si affacciano sulla Costa è comunque rilevante. Vari sono gli indicatori disponibili a questo proposito, il primo dei quali è senz'altro rappresentato dal contributo offerto alla creazione della ricchezza in ambito regionale, che conferma come il 39% del prodotto interno lordo toscano si origini nelle cinque province costiere.

Credo che a tale riguardo sia opportuno proporre subito un primo elemento di riflessione: di questo pur significativo contributo, oltre la metà (vale a dire il 21% del totale regionale) deriva da due sole province, Pisa e Lucca, che sono anche quelle meno legate in senso stretto alle attività che si originano sulla costa, non fosse altro che per ragioni legate meramente alla morfologia del proprio territorio. Fra le altre province, la dimensione dell'economia livornese è simile a quella delle due precedenti realtà, con un contributo del 9% al valore aggiunto prodotto in Toscana, mentre Grosseto e Massa Carrara totalizzano insieme meno di un decimo del totale regionale.

Se consideriamo poi il pil procapite, indicatore che passa dagli oltre 25-26 mila euro di Livorno e di Pisa ai quasi 24 mila della provincia di Lucca ed infine ai circa 21 mila di Grosseto e Massa Carrara, si evidenzia più nitidamente non solo una situazione di relativa «debolezza» economica della Costa, ma anche l'esistenza di una notevole variabilità nella ricchezza prodotta all'interno dell'area passando da un territorio all'altro, variabilità che si accrescerebbe ulteriormente articolando l'analisi a livello di sistema economico locale.

Ciò che è più significativo, le province di Grosseto e Massa Carrara si attestano su livelli significativamente inferiori anche rispetto alla media nazionale, dal momento che i valori richiamati sono pari rispettivamente all'88% ed all'86% di tale media. In una ipotetica classifica, queste due province si collocherebbero pertanto agli ultimi due posti della graduatoria toscana occupando, al tempo stesso, la 64^a e la 66^a posizione della graduatoria nazionale, confermando così ancora oggi il persistere di una situazione di relativa «marginalizzazione» rispetto alle traiettorie di sviluppo regionale.

Malgrado le difficoltà degli ultimi anni, la dinamica più recente ha comunque evidenziato segnali incoraggianti.

Rispetto al quadro fin qui tracciato, negli ultimi anni sono emersi alcuni elementi positivi di novità riguardanti proprio le province maggiormente legate all'«economia del mare». Sia Livorno che Massa Carrara e Grosseto, nell'ultimo decennio, sono infatti riuscite a scalare alcune posizioni della graduatoria citata, guadagnando rispettivamente nove, cinque e due posti fra

il 1995 e il 2005 e riducendo così il gap esistente non solo rispetto alle altre province costiere, ma anche rispetto a quelle dell'interno che invece, con la sola eccezione di Firenze, hanno subito arretramenti anche pesanti, come nel caso di Prato.

Si tratta tuttavia, a ben vedere, di un processo di convergenza non del tutto "virtuoso", se consideriamo che la capacità di generare reddito resta nelle cinque province della Costa comunque inferiore rispetto alle realtà dell'Interno, come mostra una dinamica del valore aggiunto a prezzi costanti che, sempre fra il 1995 e il 2005, è cresciuto del 12% in Toscana e dell'8% a Massa-Livorno-Grosseto (dell'11% includendo anche Pisa e Lucca), a causa in particolare di mercati locali del lavoro che, soprattutto nelle aree più marginali rispetto ai principali circuiti di creazione della ricchezza, restano ancora poco dinamici. Nel periodo considerato, ad esempio, le forze di lavoro sono cresciute del 10% in Toscana e del 7% nelle cinque province della Costa, cosicché in tutti i territori considerati il tasso di occupazione resta nel 2006 inferiore alla media regionale (Toscana 64,8%; Grosseto 64,7%; Lucca 64,4%; Pisa 63,9%; Massa 60,2%; Livorno 59,9%) e, nel complesso delle cinque province considerate, inferiore di circa tre punti percentuali e mezzo rispetto alle aree interne (Costa 62,8%; Interno 66,3%). Malgrado ciò, gli elementi di positività in precedenza ricordati costituiscono pur sempre fenomeni da non trascurare, nella misura in cui altri segnali sembrano rafforzare la percezione che la costa toscana, o per meglio dire i territori ad essa più direttamente collegati, stiano cercando di intraprendere nuove e più robuste dinamiche di sviluppo. Con riferimento al periodo compreso fra il 2000 e il 2006, considerando cioè la fase forse più difficile conosciuta dall'economia toscana nel corso del dopoguerra, quattro elementi mi sembrano particolarmente interessanti a tale riguardo.

Il primo riguarda il fatto che, nel periodo in esame, la dinamica imprenditoriale si è rivelata più intensa nella Costa (unità locali +11,3%) rispetto all'Interno (+9,5%), soprattutto grazie alla vitalità del manifatturiero (Costa +7%; Interno -3%). Quello che voglio sottolineare, con ciò, è che le «economie del mare» sembrano caratterizzarsi sempre più per una vitalità imprenditoriale un tempo riconosciuta soprattutto alle aree distrettuali dell'interno, allorché in passato un modello di insediamento fondato sulla grande industria "pubblica" aveva probabilmente sopito, in alcune aree della Costa, energie ed ambizioni.

Il secondo aspetto, strettamente legato al precedente, riguarda invece la dinamica delle esportazioni, praticamente ferme fra il 2000 e il 2006 nelle province dell'Interno (+3% a valori correnti) ed invece in rapida crescita per le cinque province della Costa (+38%), con un massimo del +57% a Livorno

ed un minimo, comunque tutt'altro che disprezzabile, del +13% a Grosseto: nel giro di pochi anni, il contributo della Costa alle esportazioni regionali è così cresciuto di oltre sei punti percentuali, passando dal 29,9% del 2000 al 36,4% del 2006.

Ma ancora più importante visto il contesto in cui siamo, e questo è il terzo elemento che sottopongo alla vostra attenzione, è osservare come in questo "risveglio", per così dire, delle attività manifatturiere locali e della relativa capacità di esportare, siano state proprio le attività più direttamente legate al mare (cantieristica, pesca e trasformazione alimentare) a costituire un traino per tutta l'economia locale, con una dinamica dell'export (+82% fra il 2000 e il 2006) che, soprattutto nella nautica da diporto, è in grado di esprimere competenze di assoluta eccellenza a livello mondiale, come mostrano esportazioni più che raddoppiate dal 2000 ad oggi.

Allargando infine lo sguardo a tutti quei settori che più direttamente compongono l'«economia del mare», e dunque non soltanto alla filiera della cantieristica ed a quella della pesca, ma anche ai servizi di trasporto marino, alle attività balneari ed al sistema della ricettività, la rinnovata vitalità imprenditoriale delle province costiere trova proprio negli ambiti citati l'elemento di maggior dinamismo, con un incremento delle unità locali di ben il +20% fra il 2000 e il 2006 che testimonia, al tempo stesso, anche la creazione di non trascurabili opportunità occupazionali.

Non cambia, comunque, il modello di sviluppo delle province della Costa, e restano ancora irrisolti alcuni punti di debolezza del sistema imprenditoriale locale ...

In un quadro in cui non mancano dunque alcune luci, meno brillante appare invece la dinamica del turismo, con un +3% di presenze fra il 2000 e il 2005 che risulta inferiore al già non esaltante +6% delle province interne. A questo proposito, e facendo specifico riferimento al prodotto turistico più direttamente legato alla risorsa "mare", conviene sottolineare due elementi di particolare vulnerabilità relativamente al posizionamento competitivo dell'area costiera. Da un lato, infatti, si osserva come a soffrire maggiormente sia stata nel corso degli ultimi anni proprio la risorsa balneare (con una crescita delle presenze pari solo al +1% nel periodo considerato); dall'altro, nelle aree in esame, emerge una perdita di attrattività soprattutto nei confronti dei flussi di turismo provenienti dall'estero (le cui presenze sono infatti calate del 4% fra il 2000 e il 2005), evidenziando una crescente concorrenza internazionale da parte di nuove mete turistiche, in grado di proporre offerte particolarmente vantaggiose sotto il profilo del rapporto prezzo/qualità.

Sia chiaro, inoltre, che quanto più sopra affermato non modifica una struttura economica che resta tuttora caratterizzata, nel complesso, da elementi di fragilità: vorrei a questo proposito ricordare che, alla fine del 2006, oltre 200mila delle circa 500mila unità locali iscritte ai registri camerali toscani erano localizzate nelle province della Costa, rappresentando circa il 41% della base imprenditoriale regionale. Come si vede, questo apporto, superiore a quello visto in precedenza con riferimento al pil, rivela come il sistema economico e produttivo costiero, per quanto consistente, sia ancora costituito da imprese che, mediamente, presentano caratteristiche strutturali e specializzazioni settoriali a più basso valore aggiunto rispetto a quelle localizzate in altre aree della regione.

Nonostante la crescente presenza di un apparato manifatturiero, inoltre, il modello di sviluppo dell'area non vede certamente nell'industria e nelle esportazioni il principale motore di crescita a livello locale, con una conseguente rarefazione anche delle imprese del terziario avanzato, come testimonia una incidenza sul totale regionale delle province costiere che scende al 36% nel caso dei servizi alle imprese ed al 33% nel caso dell'industria. Al tempo stesso, è possibile affermare che la struttura economica dell'area della Costa, con qualche sporadica eccezione, afferma un riferimento forte e diretto all'utilizzazione delle risorse naturali ed ambientali in essa presenti, legate peraltro non soltanto al mare, come avviene in particolare:

per le attività agricole, della pesca e della trasformazione alimentare che, soprattutto nella provincia di Grosseto, ricompongono, almeno in parte, uno schema integrato di filiera agro-alimentare;

per l'industria dei materiali lapidei, per la quale anche in questo caso, grazie all'integrazione con l'industria estrattiva del marmo, si può parlare di vera e propria filiera produttiva e che, per i caratteri spaziali (la forte localizzazione nelle province di Lucca e di Massa) e socio-economici che le sono propri, dà luogo ad aree distrettuali;

per l'industria cantieristica, distribuita principalmente lungo Livorno, Lucca e Grosseto, ma che interessa in misura crescente anche Carrara, e per la quale, anche in questo caso, si può dire valga il discorso precedentemente fatto di collegamento a monte con le risorse disponibili localmente, nella misura in cui la presenza della risorsa "mare" ha creato nei secoli non solo una domanda di prodotti per la navigazione, ma ha anche favorito lo sviluppo delle attività a questi collegati e delle conoscenze e delle capacità che permettessero di soddisfarne la domanda;

per le attività commerciali, delle agenzie di viaggio e dell'industria ricettiva, particolarmente legate alla presenza di attività turistiche che, dalle grandi

risorse ambientali, traggono la loro principale, anche se non esclusiva, ragion d'essere;

per le attività di trasporto, che trovano sull'asse Pisa-Livorno e nelle sinergie conseguibili fra porto, aeroporto ed interporto un fattore di sviluppo ancora da cogliere nelle sue più complete potenzialità, valorizzandone appieno il ruolo di piattaforma logistica di riferimento non soltanto per l'area costiera, ma anche oltre gli stessi confini regionali.

... anche se si è fatta più forte la consapevolezza, oggi, che lo sviluppo della Costa deve essere concepito in maniera sistemica.

Se tuttavia ci fermassimo qui nella spiegazione del divario di ricchezza esistente fra la Costa e l'Interno, se ci limitassimo cioè a constatare la relativa rarefazione di nuclei manifatturieri forti e la relativa dispersione sul territorio costiero degli insediamenti produttivi esistenti, torneremmo ad affermare un paradigma dello sviluppo che vede nell'industrializzazione prima e nel suo superamento poi, attraverso una progressiva terziarizzazione dell'economia, l'unica via da percorrere per perseguire la crescita di un territorio.

In realtà, è ormai a tutti chiaro che non vi è ragione per cui settori produttivi extra-industriali non debbano essere considerati altrettanto importanti come motori endogeni di sviluppo a livello locale. Partendo dal presupposto che ogni territorio ha sue specifiche e peculiari caratteristiche da valorizzare e punti di forza su cui far leva, oltre che vincoli con cui fare i conti ed elementi di debolezza da superare, è ormai opinione sempre più diffusa che si debba perseguire con convinzione un diverso modello di riferimento rispetto a quello che ha caratterizzato l'affermazione delle province interne.

A questo proposito, vorrei prendere in prestito un concetto caro ai temi dello sviluppo rurale, dove nel corso degli ultimi anni si è sempre più teso a distinguere l'attributo "agricolo" dal termine "rurale", nella misura in cui il primo ha un preciso riferimento settoriale, ed il secondo invece un connotato spiccatamente territoriale. Con il termine "rurale", in altre parole, ci si riferisce ad una caratteristica che richiede di essere qualificata attraverso una adeguata integrazione fra attività agricole ed extra-agricole (come, ad esempio, quelle turistiche o quelle legate alle produzioni artigianali) e di trovare un sostegno nell'interazione esistente con i fattori non strettamente economici (quelli di natura socio-culturale o istituzionali, ad esempio), che devono essere in grado di assicurare una crescita equilibrata del territorio nel rispetto dei vincoli dettati dalla sostenibilità ambientale.

Credo dunque che questo concetto di partenza ben si adatti ad un'area come quella costiera, richiedendo solo di essere contestualizzato. Per queste aree il "territorio", composto di fattori naturali e sociali, non insiste infatti solo sul suolo, ma anche sul mare e sulle attività umane che a questo sono legate. In questa ottica, lo sviluppo delle province della Costa potrà avvenire, come già si sta verificando, anche al di fuori dei rigidi paradigmi dello sviluppo industriale, purché ci si ricordi che agricoltura, turismo, artigianato, industria ricreativa e culturale e tutte le altre attività legate al "mare" devono entrare a far parte di una visione complessiva equilibrata ed integrata della crescita economica. E' solo da una consapevolezza di tali interdipendenze e delle sinergie e potenzialità che da queste possono derivare che la Costa potrà ridefinire un proprio appropriato percorso di sviluppo.

Il mancato decollo industriale, da disvalore quale esso è stato percepito fino a pochi anni fa, potrà così diventare un fattore realmente in grado di agevolare una nuova consapevolezza delle potenzialità di sviluppo del territorio costiero, dove le attività un tempo «tradizionali» potranno diventare settori ad alto valore aggiunto e declinarsi con le nuove opportunità offerte dalla società post-industriale, che insieme alle possibilità offerte dalle nuove tecnologie informatiche e telematiche sta riscoprendo le virtù dell'ambiente naturale e dei valori tradizionali che ad esso sono associati.

Il ruolo delle infrastrutture a sostegno dei processi di sviluppo e la posizione del sistema camerale

Partendo proprio dalle potenzialità di crescita delle attività legate al mare, e dalla necessità di concepire lo sviluppo dei territori costieri in maniera integrata e sistemica, voglio riprendere brevemente un argomento che mi sta molto a cuore, quello delle infrastrutture a sostegno dei processi di crescita dei territori di cui discutiamo, su cui puntualmente, come sistema camerale, abbiamo voluto sensibilizzare l'attenzione delle autorità. Senza entrare nel merito di questioni specifiche, vorrei qui soltanto ricordare che la dotazione di infrastrutture a rete per la mobilità di merci e persone (rete stradale e ferroviaria) rivela alcune lacune e carenze tuttora irrisolte, riguardanti in particolare Grosseto (per la rete sia stradale che ferroviaria), Livorno e Pisa (per la rete stradale) e Lucca (per la rete ferroviaria), tutti casi dove i livelli di dotazione sono inferiori, a volte anche in maniera sensibile, rispetto a quelli medi nazionali.

Un discorso a parte meritano poi le infrastrutture portuali, cui le Camere di Commercio direttamente interessate prestano un'attenzione particolare quali fattori di sviluppo in grado di portare a piena maturazione un compiuto

“sistema del mare” a livello locale. Anche in virtù del proprio radicamento sul territorio, il sistema camerale ha del resto acquisito piena consapevolezza relativamente al fatto che, ormai da tempo, il mare genera valore ed è divenuto anche in Italia il fattore comune di un sistema complesso di imprese, di reti e servizi per la logistica e di capitale umano, su cui occorre investire con progetti di ampio respiro.

Nel rapporto sull'economia locale presentato poco più di un mese fa dalla Camera di Commercio di Massa Carrara, ad esempio, si riconosce come il 2006 abbia rappresentato un anno positivo per lo scalo di Marina di Carrara, che ha visto fra l'altro anche la presentazione del progetto del water front, con un ridisegno complessivo dell'affaccio sul mare di Marina di Carrara che, se realizzato, determinerà la separazione dei traffici e l'integrazione funzionale della zona turistica con quella commerciale. Nel master plan della Rete dei Porti toscani approvato dalla Regione, inoltre, il porto di Carrara risulta connesso sia al corridoio plurimodale tirrenico che al corridoio Tirreno-Brennero, e viene così favorevolmente valutata la prospettiva che, con il completamento degli interventi infrastrutturali, porterà Carrara a diventare punto di cerniera tra le piattaforme transnazionali Tirreno-Brennero e la piattaforma logistica-costiera.

Anche la Camera di Commercio di Grosseto, nella propria relazione sull'economia provinciale dello scorso mese di marzo, riconosce come l'adozione, da parte della Regione Toscana, di un Master Plan sulla portualità regionale e, da parte della SAT (Società Autostrada Tirrenica), di un progetto per la realizzazione, in project financing, del Corridoio Tirrenico2, assuma una forte valenza per le ricadute possibili nell'ambito grossetano, stante una carenza di infrastrutture che ha rappresentato, da sempre, un forte vincolo per la crescita del territorio provinciale. A proposito di un percorso di filiera che valorizzi l'«economia del mare», inoltre, si evidenzia come a fronte delle potenzialità offerte dall'indotto marittimo (pesca, cantieristica, diporto, turismo, etc.), tale filiera manifesti forti vincoli alla competitività derivanti, in primis, dalla scarsa capacità di dialogo tra gli operatori, dalle lentezze burocratiche della PA, dalla carenza di infrastrutture per la nautica da diporto e dalla complessità del modello di gestione delle aree di tutela del Parco dell'Arcipelago Toscano e di quelli costieri connessi (fra cui il Parco dell'Uccellina), dalla cui integrazione potrebbe scaturire un forte elemento di valore aggiunto nella creazione di pacchetti di offerta turistica integrata. Bisogna infatti prendere atto che a livello locale vi è una scarsa capacità di integrazione tra i “turismi”, nonostante le importanti attrattive del territorio (mare, ambiente, storico, culturale, termale, agriturismo, eno-gastronomico) e al modesta fruibilità

dello stesso, che non consentono ad un settore strategico, come quello turistico, di sfruttare al meglio le proprie potenzialità, in un contesto di crescente competitività, sia verso i mercati interni sia verso quelli esteri.

Passando al porto di Livorno, occorre invece evidenziare come sia la stessa Autorità portuale a commentare la lentezza della crescita dei traffici imputandola alle criticità infrastrutturali rappresentate sia dai bassi fondali conseguenti a fenomeni di insabbiamento ed alle difficoltà di dragaggio in assenza di normative certe, sia dall'inadeguatezza dello sfruttamento delle aree retroportuali e dalla inesistente connessione con la rete ferroviaria. Ma, sempre secondo l'Autorità portuale, questi colli di bottiglia interesserebbero la maggior parte dei porti italiani, da cui si deduce che ci debbano essere necessariamente altre cause alla base della lenta crescita del Porto di Livorno, per il quale, forse, è superato l'attuale modello di gestione. Collegato al Porto è poi un fenomeno particolarmente interessante per l'area, riguardante la presenza di un consistente e crescente traffico croceristico grazie al quale, nel 2006, sono sbarcati a Livorno oltre 600 mila passeggeri, il 32% in più rispetto al 2005, altro esempio di come infrastrutture ed attività turistiche possano integrarsi virtuosamente per accrescere le potenzialità economiche di un territorio legato al mare.

Per quanto riguarda Pisa, infine, lasciatemi ricordare come all'inizio del mese di maggio, in occasione della consueta relazione annuale, sottolineassi come fosse necessario proseguire con grande determinazione la politica delle infrastrutture, materiali ed immateriali, interne ed esterne alla nostra area economica, nella convinzione che le infrastrutture siano lo strumento cruciale della politica industriale del XXI secolo, sia a livello nazionale che a livello locale. Ed è da questa considerazione che discende il nostro favore per la realizzazione del porto di Marina di Pisa, il nostro impegno per lo sviluppo del Canale dei Navicelli e della Darsena Pisana, oltre che la nostra costante mobilitazione per la realizzazione dell'autostrada tirrenica.

Si tratta di proposte e progetti su cui continueremo ad insistere, insieme a tutte le istituzioni locali, anche perché siamo ancora lontani dall'aver ottenuto i risultati desiderati, allo stesso modo con cui abbiamo posto un accento particolare sulle esigenze del nostro aeroporto, in conseguenza di un flusso crescente di passeggeri che, se offre alla nostra provincia grandi opportunità di sviluppo, dall'altro pone grossi problemi non soltanto di ordine infrastrutturale, ma anche sul fronte dei servizi di accoglienza. Risultati concreti invece si sono già ampiamente realizzati sul litorale per quanto riguarda la ristrutturazione delle colonie che, insieme al riordino delle spiagge di competenza, rappresenta un primo atto per l'intera riqualificazione del Calambrone.

In conclusione, l'«economia del mare» costituisce una opportunità di sviluppo, per i territori della Costa, che presenta grandi potenzialità, potenzialità che, se adeguatamente coltivate, andranno a vantaggio di tutti. Sta a noi cogliere l'occasione che ci sta davanti, ed un ringraziamento sentito va in questo senso alla Regione, per aver voluto inserire nella propria agenda già da alcuni anni un tema insieme tanto nuovo e complesso. Per quanto ci riguarda, il sistema camerale farà, come sempre, la propria parte mettendo a disposizione degli operatori economici, della comunità regionale e delle realtà locali le proprie risorse e le proprie competenze.

SESSIONE 3
TAVOLA ROTONDA:
LOGISTICA, TRASPORTI MARITTIMI E PORTUALITÀ

Introduce e coordina Bruno Manfellotto
Direttore de "Il Tirreno"

Intervengono

Riccardo Conti
Assessore al Territorio e alle infrastrutture

Roberto Piccini
Presidente Autorità Portuale di Livorno

Sergio Ceccuzzi
Presidente Confindustria Toscana

Luciano Silvestri
Segretario Generale Cgil Toscana

Giovanni Gordiani
*Consigliere giuridico per la politica marittima
Commissione Europea*

BRUNO MANFELLOTTO

Buonasera a tutti, intanto rapidamente le presentazioni, poi citiamo un po' di regole di comportamento, visto che noi comunque alle 16,30 dobbiamo chiudere per poi dare spazio alle altre sessioni, agli altri lavori del pomeriggio. Allora, cominciando dalla mia sinistra c'è Giovanni Gordiani che è consigliere giuridico per la politica marittima della Commissione Europea, si occupa di queste questioni da una quindicina d'anni, ricordava poco fa, lui fiorentino che ha cominciato a Livorno ad occuparsene, quindi mi sembra una presenza più che utile ai fini della nostra discussione. Poi c'è Roberto Piccini, che è Presidente dell'Autorità Portuale di Livorno, poi l'assessore regionale Conti, il presidente di Confindustria Toscana Sergio Ceccuzzi e il segretario generale della CGIL Toscana Luciano Silvestri.

Il tema, avete visto, è logistica, trasporti marittimi e portualità. Io penso che sia giusto dire che stavolta la nostra chiacchierata comincia con una buona notizia recente, che in qualche modo si lega direttamente o indirettamente anche alle cose di cui parliamo e parleremo, perché è stato fissato per i prossimi giorni, per il 4 di luglio un CIPE che dovrebbe stabilire finalmente la convenzione per l'autostrada tirrenica, cosa di cui si parla da un numero di anni che non vogliamo dire. Ma sembra stavolta la cosa sia sbloccata, contemporaneamente mi pare, che il governo almeno abbia dichiarato tra le priorità, e comunque il suo interesse, anche altre due opere alla quale la Regione Toscana teneva particolarmente, una la Grosseto-Fano, anche quella direttamente o indirettamente riguarderà poi gli sbocchi al mare della nostra regione e dei collegamenti con le altre regioni, anche sull'alta velocità fiorentina.

Io mi limito soltanto a dire due o tre argomenti che possono essere poi oggetto della nostra chiacchierata e ciascuno poi può intervenire per la sua specifica competenza e per il suo specifico ruolo. Avendo noi a disposizione un'ora e un quarto, se vogliamo fare due giri dobbiamo essere molto rapidi, cioè ciascuno risolve nella sua relazione in 4 o 5 minuti, in modo da consentire un secondo giro, altrimenti poi comunque alle quattro e mezzo dobbiamo levar le tende, quindi sarebbe poi sgradevole togliere la parola a chi ancora non ha detto la sua.

Rapidissimamente i nostri temi, il ruolo della logistica si è, negli ultimi tempi, sviluppato in modo clamoroso; la domanda nei confronti dei porti, penso a quello di Livorno, naturalmente, essendo per definizione, o dovrebbe essere il porto della Toscana, è costretto anche Livorno a dover frenare, rispetto alle richieste che ci sono. Del resto è una scelta proprio anche dei produttori ed esportatori di merci, quello poi di affidare il compito a chi fa logistica nelle singole zone. Quindi, questo già comporta una serie di argomenti, cioè i limiti che adesso ci sono e gli interventi che si devono fare per migliorare la situazione.

La seconda è quella di una necessaria armonizzazione nella politica economica regionale, tra le esigenze della parte più interna della regione, quelle della costa. Alcuni spingono per un più veloce e più nuovo e più capace collegamento ferroviario, per esempio, tra porto, aeroporto e interporto, che poi si leghi all'alta velocità, sulla quale la regione sta molto insistendo.

Terzo argomento, quando qualche anno fa, Ciampi allora ministro, e prima di lui esperti e tecnici cominciarono a parlare di Autostrada del mare, cominciarono a parlare dell'Italia come una specie di ponte nel Mediterraneo tra l'Europa del nord e l'Africa, sembrava che sognasse.

Adesso questa cosa, non solo è sotto gli occhi di tutti e tutti ne parlano, ma è stata anche messa tra le priorità del governo Prodi. Mi chiedo però che cosa è stato fatto in quella direzione? Se già ci si è mossi in quella direzione oppure no.

Un altro capitolo riguarda più specificatamente le questioni livornesi, quindi la strategicità di Livorno e i suoi problemi annosi, penso al problema dei fondali, penso ai problemi del molo Italia, penso ai problemi di darsena Europa, argomenti sui quali sarebbe interessante sentire e capire fin dove arrivano le competenze locali, dove arrivano quelle regionali, dove arrivano quelle governative e quelle europee. In poche parole, chi è che deve stabilire questo quadro di priorità e di interventi e come distribuire le risorse.

I temi sono tantissimi, come vedete, io ne ho appena accennati, sperando che poi siano i singoli intervenuti ad entrare di più nel merito. Allora io comincerei con Gordiani, anche perché ci consente di calare poi in Toscana e a Livorno da un'ottica europea, cioè da come siamo visti dal teatro europeo. Io gli chiederei di intervenire su due argomenti dividendoli con un primo e un secondo intervento. Il primo quello che mi interessa è, vista da Bruxelles, lo sviluppo di questo ramo di attività in Europa, come si divide tra Italia e Spagna, cioè che ruolo può avere l'Italia, quindi, nel caso nostro che ci interessa di più la Toscana, e se questo viene sufficientemente compreso, spinto e appoggiato dalla commissione europea. Il secondo argomento, sul quale magari può intervenire dopo, è quello a lui più vicino anche come interessi e come lavoro che sta facendo in questo specifico momento, ed è proprio questo delle autostrade del mare. Cioè noi ne parliamo, ma l'Europa, in queste autostrade del mare ci crede o no? Le vuole fare o non le vuole fare? Cominciamo da Gordiani.

GIOVANNI GORDIANI

Grazie, per prima cosa, vorrei ringraziare dell'invito. Livorno è l'unico posto in Europa dove mi sento imbarazzato a parlare di politica del mare, in quanto fiorentino; cercherò di farlo portando un po' la visione di Bruxelles. La visione dell'Unione europea è un po' sintetizzata da questo Libro Verde sulla politica marittima, che adesso è ancora in corso di consultazione, e sul quale nelle prossime settimane si discuterà sulla base dei vari commenti ricevuti dai portatori di interesse. Dal punto di vista politico, come voi ben sapete, non ci sono grosse rivoluzioni. La cosa molto positiva, a mio parere, è che si è fatta una bella panoramica della politica marittima e si vuole il fare il punto alla situazione. È un po' nello spirito di quello che è stato il primo dei discorsi del commissario all'ambiente Dimas: Si deve apprendere

da ciò che abbiamo fatto, dalle lezioni passate. Le lezioni metterle al servizio e in funzione delle sfide future. Quindi niente di rivoluzionario, ma consolidare le buone pratiche e tutto ciò che è stato fatto nel passato e metterlo in valore nel futuro. I principi che ritrovate all'interno del Libro Verde sono i principi dello sviluppo sostenibile, dell'agenda di Lisbona, della competitività e così via.

L'integrazione è ciò che forse mancava fra tutte queste politiche, perché è sin dal "93 dal Quinto Programma sull'ambiente "Verso la sostenibilità" che la parola integrazione sta intorno alla politica ambientale, alla politica marittima, ma forse, proprio perché ci sta tanto intorno, alla parola integrazione è mancata l'integrazione nella pratica. Quindi, adesso con il Libro Verde si intende portare l'integrazione e la sintonizzazione tra le politiche dei trasporti marittimi e dell'ambiente, sollevando e affrontando delle problematiche. Anche da Bruxelles ciò viene fatto aprendo le orecchie a quelle che sono le esigenze dei portatori di interesse attraverso questa consultazione.

Nei prossimi mesi, cercheremo ancor più di capire e di approfondire gli argomenti caldi, sui quali davvero si porterà la discussione. Io con un altro esperto ci faremo un giro anche nel Mediterraneo meridionale, del Mar Nero e Mar Caspio, per constatare l'esportabilità, se mi si permette il termine, di questo Libro Verde, e l'esportabilità di una certa normativa di trasporto marittimo ambientale, ai paesi limitrofi. Ma per poter far questo e lavorare sul ravvicinamento delle politiche e della legislazione marittima dovremo tirare un po' le fila di questo giro di consultazioni sul Libro verde.

Quel che mi piacerebbe sollevare in questa occasione e capire da questo tavolo, dal pubblico, è il punto che a me resta ancora vago: è la percezione delle parti interessate su vari argomenti fra i quali per esempio le autostrade del mare. Su questo abbiamo iniziato con una enunciazione politica, forse ormai un anno e mezzo fa, con il lancio di alcuni programmi e progetti, però dopo, all'interno della stessa Commissione europea, la mia percezione è stata che c'è stata un po' una frenata su queste autostrade del mare, per le difficoltà di attuazione di un'enunciazione politica e così via. Adesso ci rilanciano e ci rimandano fuori a capire, in contatto con i portatori di interesse e con i gestori dei progetti europei, quanto questa istanza voglia essere davvero nella realtà voluta o potuta portare avanti.

Altri aspetti per i quali vorrei lanciar la palla sono: l'idea dell'integrazione porto- città, l'idea della costituzione di un registro navale comunitario, la guardia costiera europea, la direttiva dragaggi, la partecipazione alle istanze internazionali quali IMO: partecipazione coordinata degli stati membri o partecipazione delegata alla Commissione europea? Essendo stato 15 anni a

Bruxelles mi viene naturale di pensare che si vada in quel senso. Così' è in molte delle altre istanze internazionali: WTO, Nazioni Unite e così via. Questa è la mia opinione ma qua chiedo: qual è davvero l'esigenza dei portatori di interesse?

Su tutti questi argomenti che ho cercato di sollevare e sui quali si può un po' aprire il dibattito adesso stiamo all'inizio. Addirittura avevo pensato che fosse molto presto e forse prematuro. Ma dato che, sempre ci si ritrova a parlarne quando è troppo tardi, per una volta abbiamo tutti gli elementi e il tempo per poter discutere in tempo utile e magari per poter trasmettere questi messaggi, che a volte dall'Italia stentano ad arrivare a Bruxelles.

Grazie.

BRUNO MANFELLOTTO

Grazie a Gordiani, lo prego di passare il microfono adesso a Roberto Piccini, presidente dell'autorità portuale di Livorno, ringrazio anche perché mi facilita il lavoro, perché le domande l'ha fatte lui. Però almeno due delle questioni sollevate da Gordiani, mi pare che abbiano bisogno di una risposta, sono due temi ai quali Piccini tiene particolarmente, uno sono le autostrade del mare e l'altro la direttiva dragaggi, vorrei che su questo desse una risposta a Gordiani e anche a noi che siamo qui sui reali interessi di una città portuale come Livorno, su questi due problemi, su questi due argomenti.

ROBERTO PICCINI

Mi pare sono due temi all'ordine del giorno. Quello dell'autostrada del mare, la domanda è stata posta peraltro ad un porto che vanta un punto di eccellenza, il primato in Italia della movimentazione di merci, appunto attraverso vettori delle autostrade del mare. Livorno ha avuto anche quest'anno un aumento nel settore del 15% e quindi si appresta ad essere leader in Italia nella movimentazione di merci, appunto, attraverso l'uso delle autostrade del mare. E badate bene, per la prima volta abbiamo un dato statistico importante, le autostrade del mare, le merci, hanno costituito un aumento oltre anche il solito parametro che riguarda le rinfuse liquide. Per la prima volta in questo settore, le autostrade del mare hanno avuto la capacità di superare questo limite.

Ma, la domanda era specifica, ci si crede in Europa, in Italia, a Livorno? Quali sono i problemi? A che punto siamo? Intanto i risultati che abbiamo

raggiunto a Livorno sono stati risultati raggiunti con grande sforzo e con una mancanza, a mio avviso, è questa la risposta che voglio dare, di un passo ulteriore che doveva esser fatto, quello di una regia nazionale e anche un coordinamento dello sviluppo delle attività legate ad una serie di accorgimenti anche infrastrutturali. Intanto il primo: un piano strategico che facesse dei porti e delle autostrade del mare, una sorta di istituzione di pre-gate, Livorno, per esempio ha una fortuna, ha un interporto, che per non essere una rottura di carico può essere un polmone efficace se per esempio l'interporto fosse la prima stazione, la pre-stazione delle autostrade del mare, in cui stoccare i trailer, le merci, e vengono chiamate, come anche negli aeroporti, attraverso anche monitor, avendo già fatto tutte le operazioni di pre-imbarco, vengono chiamate nel momento in cui la nave è pronta senza intasare né le strade né ovviamente le aree portuali. Ma anche un piano strategico che riguarda quella che deve esser la struttura portuale.

Noi abbiamo nel nostro piano operativo triennale posto un tema: abbiamo coniato anche uno slogan, un porto funziona oggi se sempre di più si attrezza con aree funzionali specializzate. E allora abbiamo pensato di immaginare il porto di Livorno suddiviso in tanti porti, tanti porti dentro un porto quadro. Ed è del tutto evidente che se vogliamo funzionalmente poter dare sviluppo operativo, razionale anche alle autostrade del mare, perché abbiamo un'efficacia davvero, noi dobbiamo pensare nei nostri porti, cosa che stiamo cercando di fare a Livorno, anche di avere dentro il quadro porto un porto delle autostrade del mare, come altri porti, in relazione alla specificità dei traffici.

Poi apriamo l'altro problema, quello dei dragaggi, che ne pensiamo della direttiva europea, io mi voglio astenere da esprimere un giudizio su ciò che penso della direttiva europea, ma non lo faccio ovviamente, perché ho la sensazione che prima di arrivare a questo livello bisognerebbe metterci d'accordo in Italia. E per questo cosa ne pensano i vari ministeri.

Pertanto, in quale condizione noi possiamo pensare di essere competitivi e di avere la stessa velocità che ha l'economia del mare, che hanno gli imprenditori, che hanno i soggetti della logistica, rispetto invece ad una serie di lacci, laccioli, normative, competenze che si assommano su vari ministeri, su vari enti, in una fase in cui, lo dico con molta amarezza, se noi volessimo pensare di poter dragare come è necessario, tutto il porto di Livorno, abbiamo bisogno della seconda vasca di colmata, i tecnici mi dicono che con le normative attuali in Italia forse la seconda vasca di colmata a Livorno la realizzeremo fra tre anni.

E allora, ecco che mi cadono le braccia, e molto probabilmente prima dovremo cercare di risolvere i nostri problemi, anche di competenza

ministeriale, ma soprattutto un chiarimento su come in Italia si deve dragare, si devono fare i rilievi, i progetti di impatto ambientale, ma che sia una normativa certa per tutti, e che consenta ai porti d'avvero di produrre al massimo un'efficienza che deve stare al passo coi tempi, e oggi al passo coi tempi non ci siamo.

BRUNO MANFELLOTTO

Benissimo, perfetto nei 5 minuti, adesso vediamo, sentendo nel loro diverso ruolo i rappresentanti dei lavoratori e i rappresentanti degli imprenditori, che non sono a differenza dei due ospiti che abbiamo appena sentito degli addetti ai lavori, però è interessante vedere dal loro punto di vista, come vivono e come individuano questi argomenti.

Io comincerei con Silvestri, segretario della CGIL, forse per mia ignoranza, se è così me ne scuso, però mi pare che da parte sindacale, io sento parlare poco, rispetto ad altri problemi di questioni che riguardano i porti, la logistica, i trasporti, sbaglio o questa è una delle vostre priorità?

LUCIANO SILVESTRI

È una priorità e lo abbiamo dimostrato in molte occasioni. E' una priorità soprattutto se, come io penso si debba fare, si pensa a questa parte della Toscana con un'ottica e in una logica di sistema. Da qualche tempo per noi è questo l'angolo di visuale, non parliamo più di integrazione fra aree diverse, ma di logica di sistema. Mi spiego con un esempio. Ad un porto come quello di Livorno, che, come accennava Piccini, si sta attrezzando, si riorganizza per diventare ancora più efficiente, può non essere sufficiente la sola efficienza .

È importante e fondamentale, ma non è sufficiente per rispondere alle esigenze che la Toscana ha, e che questa parte della Toscana in modo particolare esprime. Perché? Continuo con l'esempio. Tante volte Claudio Martini ci ha ricordato che bisogna guardare al mondo alle sue novità, si è parlato della la Cina non soltanto come una minaccia, ma come un'opportunità.

Le merci che arrivano dalla Cina e che sono dirette in Europa potrebbero trovare nelle nostre coste tempi di approdo fortemente competitivi. Il porto di Livorno potrebbe essere competitivo per queste merci, ma se le merci scaricate al porto non trovano condizioni adeguate retro portuali, non trovano le condizioni logistiche per proseguire con altrettanta velocità verso l'Europa e in Italia, tutto si complica, si inceppa.

Il porto di Livorno è efficiente, di per se sarebbe un candidato ottimale per queste merci ma è dentro un sistema che non garantisce le condizioni per potersi candidare. Siamo stati così interessati ed attenti a queste vicende che come tu sai, ci siamo fortemente mobilitati per rimuovere alcuni ostacoli, che ancora rimangono, per portare a soluzione alcuni problemi legati alla logistica, siamo scesi “ in strada” per il completamento della due mari e del corridoio tirrenico.

Ed ora permettetemi una battuta. Il rappresentante di Bruxelles, ci diceva, che a loro non arrivano le informazioni. Meno male non arrivano. Almeno abbiamo una qualche ragionevole possibilità di continuare ad avere un rapporto con le istituzioni europee. Se si sapesse che un ministro contraddice l'altro, che decisioni collettivamente e organicamente prese vengono smentite il giorno dopo perderemmo ogni credibilità per farci ascoltare.

In questa situazione è un po' complicato ragionare in una logica di sistema, però è fondamentale, io lo ritengo assolutamente indispensabile. Noi abbiamo cercato di farlo. Questa conferenza, a differenza della prima, credo abbia fatto un passo avanti importante. Ha consolidato questa cultura e questa logica, e ha messo in campo una qualche progettualità in più.

Adesso bisogna velocizzare il tutto, questo è il punto vero della questione, bisogna fare in fretta. Il tempo non è una variabile indipendente, e non è una risorsa di cui possiamo disporre all'infinito. Non c'è tempo da perdere se come si legge nella relazione del Governatore alla Banca d'Italia la produttività in Italia cresce dell'1.1 % e in Europa del 2.2 %, esattamente il doppio.

Continuiamo ad arretrare, e continuiamo ad arretrare perché non sosteniamo in maniera sufficiente quelli che abbiamo definito anche nel patto regionale, i fattori dello sviluppo, cioè le infrastrutture materiali e immateriali.

In relazione al convegno di oggi, la logistica, la piattaforma costiera vanno viste in un'ottica di sistema non solo per quanto riguarda la piattaforma in quanto tale, ma in un'ottica di sistema Toscana nel sistema paese. Abbiamo bisogno di pensare in un'ottica di sistema a dimensione regionale più di quanto non abbiamo fatto fino ad ora.

BRUNO MANFELLOTTO

Grazie a Silvestri, dunque, Sergio Ceccuzzi, presidente di Confindustria Toscana sta girando per dovere d'ufficio, in questi giorni, tutte le assemblee di tutti gli imprenditori delle province toscane, mi incuriosirebbe sapere se

questo argomento di cui stiamo parlando oggi è emerso in qualche modo nelle vostre discussioni, e che cosa quindi vi aspettate da questo tipo di approccio.

SERGIO CECCUZZI

Buonasera a tutti. Parto da una considerazione che stavo facendo con l'assessore Riccardo Conti seduto accanto a me: quando parliamo di questi temi, sono tentato di cedere il microfono al segretario regionale della CGIL confidando che poi lui me lo passi di nuovo, magari per parlare a nome dello stesso sindacato, perché le cose che diciamo sono molto simili. Mi domando se accetterebbe questo "scambio" di ruoli; io non avrei problemi. (intrusione domanda: anche sul costo del lavoro?).. Forse quello è un argomento sul quale abbiamo punti di vista diversi; infatti ho precisato "su questi temi". Ma torno al ragionamento per dire che con il sindacato abbiamo appunto condiviso le priorità del Programma regionale di sviluppo; su quelle priorità - lo ha ricordato Silvestri - abbiamo posto però una questione a nostro avviso fondamentale: la certezza dei tempi, che non sono una variabile indipendente, e la necessità che si dia conto annualmente del lavoro fatto, proprio a partire dalle infrastrutture. Abbiamo ben presenti le difficoltà che esistono in questo paese e in questa regione, nel reperire le risorse necessarie per portare avanti i cantieri; per questo diciamo che occorre una selezione precisa delle priorità, perché non si può fare tutto; ma sosteniamo anche la necessità che poi si vada avanti senza ripensamenti.

Quello che è inaccettabile è rimettere continuamente in discussione le cose già decise: penso all'autostrada tirrenica e al continuo riemergere di difficoltà che ne ritardano la realizzazione; ma penso anche alla Due mari e all'Alta velocità. In Toscana le grandi priorità per il territorio sono già state individuate e condivise; accanto ad esse si può lavorare alla selezione di infrastrutture minori; ma poi si deve procedere con le realizzazioni, perché le infrastrutture sono una pre-condizione alla competitività del territorio e non possiamo attendere oltre. La preoccupazione condivisa da tutti gli industriali toscani, che sta emergendo con chiarezza anche dalle assemblee provinciali di questi giorni è che senza un'adeguata infrastrutturazione, il nostro territorio rischia la marginalità.

In Toscana ci sono plus importanti: abbiamo un territorio di tre milioni e mezzo di abitanti, grande come l'Innere London, la regione di Londra; questo territorio è una piattaforma logistica naturale, ha un sistema aeroportuale, ci sono strutture portuali importanti, con al centro Livorno, che possono dare un'ulteriore spinta al nostro sviluppo; abbiamo interporti,

ci sono progetti per potenziare i collegamenti ferroviari est-ovest. Questi plus devono diventare motori di sviluppo e di attrazione di investimenti. Ma per questo occorre passare alla fase delle realizzazioni, facendo sistema dove c'è da fare sistema – mi riferisco agli aeroporti, dove la concorrenza fra scali è miope e rischiosa – e rimuovendo imbuti e gap infrastrutturali.

Pensiamo ai grandi corridoi europei, che attraversano il continente da ovest ad est; la Toscana può inserirsi nel sistema delle grandi reti europee, attraverso l'autostrada Tirrenica, perché può diventare una cerniera strategica nel traffico di merci e persone fra nord e sud; ma non può rinunciare a questa opportunità. C'è un problema di risorse economiche, lo sappiamo; ma si possono attivare strumenti come il project financing, privilegiando forme di concessione che non devono scandalizzare nessuno, se servono a dotare il territorio di opere che aumentano la sua competitività. Certamente vanno fissate regole precise, senza che nessuno possa approfittarne; ma con la consapevolezza che o si fanno queste scelte o la scarsità delle risorse non consentirà al territorio toscano i necessari passi avanti.

BRUNO MANFELLOTTO

Bene, grazie anche a Ceccuzzi, adesso diamo la parola a Riccardo Conti, anche con lui, anche se le sollecitazioni che sono venute sono tantissime, poi lascio a lui scegliere quale gli sembra più interessante approfondire in questo primo giro, però comincerei da questo. Siccome nei giorni scorsi la Regione Toscana ha avuto uno scambio di lavoro con il Ministro Di Pietro, vorrei sapere se lui nei suoi incontri ha avuto modo di saggiare l'interesse che c'è da parte del ministro e del governo, il tipo di attività che intendano cominciare a svolgere, sull'argomento di oggi, perché anche lì, mi pare, che se ne parli come tema, presente nel programma, presente nelle varie relazioni, non vedo ancora, probabilmente per mia ignoranza, non vedo ancora dei passi decisivi sul tema infrastrutturale legato al problema della logistica dei porti.

RICCARDO CONTI

Credo invece che in questi giorni ci siano state delle buone notizie per la Toscana, che si sia manifestato un interesse effettivo e che ciò possa e debba riguardare anche lo specifico della politica portuale. Penso tuttavia che non tutto può avere risposta attraverso una politica infrastrutturale.

Il deficit accumulato nel nostro paese (e nella nostra regione) è talmente elevato che ci segnala la necessità di intervenire in maniera concreta. Un camion, in Toscana, fa di media 150 chilometri al giorno. C'è il sistema produttivo di piccola impresa, ci sono le produzioni just in time, i cosiddetti magazzini viaggianti, la consegna franco fabbrica. È assolutamente evidente che, o si affronta il tema in maniera strutturale, o ci divertiamo a fare varianti che però non offrono una risposta al problema della viabilità o della mobilità delle merci e delle persone.

Perché questo discorso non sia evasivo, occorre capire che ci sono cose da fare velocemente. Ed io convergo del tutto con l'impostazione degli interventi precedenti.

Sottolineo un punto strategico, che cambia la collocazione della Toscana, nel suo insieme, nel paese e nelle grandi reti europee: la combinazione fra la Toscana costiera e il sistema dell'alta velocità. Si è ragionato per troppo tempo sulla chimera, a cui hanno creduto un po' troppi toscani, dell'asse tirrenico-La Spezia. Io sono invece per l'asse Tirreno-Brennero e per l'intreccio fra questo e un grande asse nord-sud che faccia leva su Livorno e che, attraverso l'alta velocità, faccia di Livorno e della costa toscana la parte tirrenica meglio collegata con il nord Europa e con il corridoio 5.

Il tunnel appenninico dell'alta velocità è l'unico che ha i requisiti europei, cioè che ha le sagome a norma europea. Non è così per il San Donato, cioè il tunnel prima di Firenze, e non è così per nessun altro tunnel appenninico. Noi abbiamo la possibilità di un'asse Tirreno-alta velocità, con nodo Livorno, che è un'occasione per questo paese, e credo che dobbiamo lavorare su questa grande priorità. Dobbiamo lavorare perché per far funzionare il sistema costiero, lo dico al ministro Bianchi con tutta l'energia che mi riesce, è assolutamente strategico il completamento del nodo dell'alta velocità a Firenze.

Sono assolutamente strategici, malgrado la pena che infervora i toscani in questo momento, tutti i cantieri della Firenze-Pisa-Livorno, perché non può esserci una strada primitiva che collega questo asse. Dobbiamo spenderci soldi e scusarci per il disagio. Purtroppo, come ho già detto in consiglio regionale e come ripeto qui, i cantieri aerei non sono fattibili. E siccome ce ne sono tanti da fare (per 125 milioni di euro), è anche difficile non creare pesanti disagi.

Noi dobbiamo investire molto sui collegamenti ferroviari, e in particolare sui raccordi Pisa-Livorno, oltre che sulla linea Pistoia-Lucca. Il completamento Pisa-Livorno significa poter fluidificare e creare le condizioni infrastrutturali per questo asse Livorno-alta velocità. Saluto con piacere il fatto che nel contratto di programma delle ferrovie questo nodo sia

citato. Sicuramente non ancora con quella necessaria priorità, ma noi faremo di tutto per sottolineare la questione cominciando col destinare, come Regione Toscana, 100 milioni di euro dai fondi di sviluppo regionale. Vogliamo cogliere una grande opportunità infrastrutturale. Aggiungo che tutto questo sistema, senza tirrenica, è un sistema monco, perché è del tutto evidente che uno può parlare di autostrade del mare, ma se le autostrade del mare non hanno sbocchi servono a poco.

Seguo il ragionamento che faceva Roberto Piccini sull'interporto: se non si costruisce un'integrazione infrastrutturale significativa facciamo solo discorsi. E io penso che Livorno, Piombino, Carrara e il sistema portuale toscano possa essere un sistema di avanguardia per l'autostrada del mare. Bisogna capirsi, io ho fronteggiato in consiglio regionale un'obiezione che diceva: "noi dobbiamo spingere i camion perché montino su una nave a Civitavecchia e possano scendere a La Spezia. Così nella Toscana non si ha più inquinamento". Questa è l'autostrada del mare? L'autostrada del mare è attrarre traffici in maniera sostenibile e far diventare i porti toscani punti di attrazione. Ed è evidente che si pone anche il tema del cabotaggio per come lo descriveva poco fa lo stesso Piccini.

Non ripeto e termino questo mio intervento chiedendo al mio amico Sergio Ceccuzzi, a Luciano Silvestri, a me stesso, se la piattaforma logistica costiera e toscana non debba essere anche distretto logistico. Allora, se l'investimento pubblico, che non è poca roba (parliamo forse del più grande investimento infrastrutturale che sia avvenuto in Toscana dal dopoguerra a oggi: Alta velocità, terze corsie, vari interventi), non è accompagnato da un'attrazione di investimenti, da una capacità di investimento privato, da una crescita di impresa, il sistema non funziona. Insomma, noi stiamo facendo i salti mortali a Guasticce e continueremo. Ma lì abbiamo bisogno di impresa, di operatori, del meglio della Toscana o comunque di buoni investitori che in Toscana si possono attrarre; abbiamo bisogno di elasticità, di regole, abbiamo bisogno di concorrenza fra i porti e nei porti; abbiamo bisogno che questo mondo si apra; abbiamo bisogno che ci sia il distretto. Altrimenti è come se ci rassegnassimo alla rivendicazione dell'infrastruttura, cioè a qualcosa che assomiglia più ad un alibi che ad un'azione di governo.

C'è da fare per tutti, come diceva Sergio Ceccuzzi: rimbocchiamoci le maniche. È necessario il coraggio dell'innovazione perché questa operazione non si fa predicando. Gli investimenti si attraggono se si ha il coraggio di attrarli, perché se noi rimaniamo ognuno dove siamo rimaniamo a chiederci perché la Toscana non afferra abbastanza investimenti.

Se non c'era il coraggio di affrontare i problemi del Nuovo Pignone con General Electric quell'azienda oggi sarebbe morta. Allora ci fu il coraggio dell'impopolarità e una classe dirigente condusse in porto quell'operazione. Io credo che la combinazione della Toscana del futuro sia fatta di investimenti, di visione innovativa, che però dalle infrastrutture si traduce alla società, all'impresa, a una capacità di attrazione e apertura, a un dinamismo, come noi diciamo, che è quell'elemento che abbiamo visto via via in questi anni appannarsi complessivamente nella Toscana.

BRUNO MANFELLOTTO

Grazie all'assessore Conti, poi avrà tempo nel secondo intervento, se siete così bravi nel rispettare i tempi anche di approfondire questa questione. Intanto approfitto per dare il benvenuto al ministro Bianchi che con il nostro padrone di casa, l'Ammiraglio Bettini si è aggiunto al presidente della Regione che già c'era, al Sindaco di Livorno, dico questo perché adesso gli interlocutori ce li avete tutti, quindi approfittate dell'occasione per dire tutto quello che dovete dire, perché l'occasione si presta.

Allora, io ricomincerei da Gordiani, in particolare se non aveva altre domande da fare ai suoi interlocutori, mi interessava un argomento che lui vive, sappiamo che a Bruxelles c'è una continua guerra di lobbie, tra il nord e il sud dell'Europa, diciamo questo in senso lato, allora, in tutta questa geografia, allo stato dell'arte, la posizione italiana, e quella toscana in particolare, che voto gli diamo?

GIOVANNI GORDIANI

Da 15 anni sono a Bruxelles, ma son nato a Firenze. Quindi non posso dare voti alla lobbying italiana e in particolare toscana. Cerco comunque d'esser sempre oggettivo. Comunque questo tour de table, queste opinioni, mi ha chiarito ancor più le idee. Allora, senza dare i voti, posso dire che vedo che ci sono in Italia, in generale, due cose buone e un buco nel mezzo. E questo buco è quello che forse nel nord Europa non hanno.

La prima: in Italia abbiamo tante buone pratiche, tante eccellenze, tante cose sviluppate all'interno di progetti europei, e senza andar troppo lontano, anche qui, al porto di Livorno: dal vecchio progetto sulle bonifiche dei fondali, il primo porto europeo registrato EMAS, tante cose e tante buone pratiche. La seconda: dato che qualche volta arrivano anche dei buoni messaggi politici, alla Commissione, messaggi che provengono dal livello dei ministri.

Forse, quel che manca è che nel messaggio politico manca il collegamento con queste buone pratiche italiane. Il messaggio politico sarebbe cento volte rafforzato, se facesse riferimento a tante buone pratiche, a tanti casi di eccellenza che in Italia si ritrovano, è lì che sta un po' il buco. Adesso forse siamo all'inizio e forse questa è un'ottima iniziativa per lanciare la cima dall'altra parte, un primo passo per colmare il buco. Questo invece è quello che invece nel nord Europa fanno: nel senso che quando arriva l'input politico e la discussione in consiglio dei ministri, per l'approvazione di una direttiva, state certi che i ministri nord europei portano anche degli argomenti pratici, provenienti da chi sviluppa davvero progetti, chi gestisce progetti nei loro aspetti pratici, nella attuazione della legislazione. Così il messaggio politico ne esce rafforzato dalle esperienze pratiche.

In Italia abbiamo i buoni progetti, abbiamo anche a volte, come mi sembra che sta emergendo adesso, negli ultimi mesi, l'input politico dal ministero, però manca il legame fra le due cose. Ed è questo buco che sta nel mezzo, che a volte crea difficoltà a far passare il messaggio italiano in fase di approvazione delle direttive. Non dimenticate che, cambiando un secondo il cappello e prendendo per un attimo il mio cappello di speaker della Commissione europea, ci dicono al servizio informazioni, che, per il 70-80 % delle direttive il grosso delle decisioni, non gli emendamenti formali, vengono prese a livelli bassi, o meglio più bassi del livello Consiglio dei ministri: livelli dei gruppi di lavoro e COREPER, quindi a livello di ambasciatori. Poi, a livello dei ministri vengono discussi, sì, ma poi rimandati ai bassi livelli per le discussioni di sostanza.

Ecco che forse all'Italia quello che manca un po' è l'input di quelle che, si possono chiamare lobby, si possono chiamare, "chi lavora sul campo", chi ha esperienza pratica sia in collegamento e che dia davvero l'input ai politici italiani presenti per poter far sì che la normativa finale, quella approvata, sia molto vicino a quelle buone pratiche che in Italia esistono, e senza andar troppo lontano, che forse in Toscana esistono e sono più avanzate.

BRUNO MANFELLOTTO

Ecco, ma questo supplemento di informazioni, il tempo ce lo consente, questa attività di lobbying di cui lei parla, è gestita per una parte, da parte politica, diciamo, dai ministri, insomma, dalle amministrazioni in quanto tali, ma poi questi organismi sono organismi istituzionali, tipo il nostro ICE o gli ambasciatori o le associazioni di categoria o imprenditoriali? Cioè, in questi altri paesi che lei portava un po' ad esempio contrario della nostra esperienza, chi fa concretamente questa attività di lobbying?

GIOVANNI GORDIANI

Si ma non solo e non necessariamente. I funzionari europei ascoltano anche i singoli. Ovviamente quando c'è forte coordinamento, un' associazione, una struttura che porta argomenti concreti e messaggi, questa è una ottima lobbying. Posso far l'esempio della Spagna, c'è l'organizzazione Puertos de l'Estado, che è molto forte e ben coordinata. Sono ben organizzati: analizzano, fanno la sintesi e trasmettono il messaggio a Bruxelles; e quando una direttiva deve essere trasposta o attuata, forniscono linee guida precise. Ma non necessariamente una lobbying deve essere qualcosa di strutturato. La lobbying può esser fatta dal singolo perché la commissione europea apre le orecchie a tutti: per esempio non solo, e non è solo l'Assoporti che è ascoltata, se chiama il funzionario del porto che sta gestendo la direttiva rifiuti dei porti, anche il singolo porto di Livorno è ascoltato. Purché si porti l'esperienza pratica. Non dicendo ti voglio influenzare a fare così a scrivere così la direttiva, ma dicendo: la mia esperienza pratica è questa e queste sono le difficoltà reali, pertanto una direttiva dovrebbe andare in tal senso. Ecco che lì si instaura un rapporto con il funzionario europeo. Non bisogna arrivare lì e dire io voglio influenzare la normativa, in quel caso chiudono la porta. Ma arrivare lì e dire: questa è la mia esperienza e così voglio contribuire al miglioramento della direttiva. Nella mia esperienza, di solito ho sempre trovato porte aperte e orecchie tese.

BRUNO MANFELLOTTO

Bene, grazie, allora se passa il microfono a Piccini, il messaggio mi pare chiaro, adesso probabilmente vedremo Piccini sempre più spesso a Bruxelles.

Non so, due cose per Piccini, la prima riguarda quello che diceva prima l'assessore Conti che indicava una strada di sviluppo molto precisa, insomma, di integrazione tra Firenze e la costa, quindi sapere se questo la convince se questa è la stessa direttrice sulla quale vi state muovendo, e la seconda riguarda proprio quello che diceva Gordiani adesso, nella sua esperienza specifica, quale difficoltà incontra, per trasmettere, per esempio alla commissione europea i messaggi che riguardano Livorno?

ROBERTO PICCINI

Le cose sottolineate e spiegate da Conti sì, ci trovano d'accordo e vorremmo essere, come lo siamo, del resto, parte integrante del progetto. Noi siamo fortunati, a mio avviso, un po' rispondo anche a tutte e due, me lo domando, nella sfortuna siamo un po' fortunati perché?

Posso dire che senza ovviamente, fonte di piaggeria od altro, che abbiamo una regione che è molto attenta allo sviluppo della costa, quindi non soffriamo del fatto che la Regione ha un capoluogo in Firenze, assolutamente perché proprio negli ultimi tempi vi è stato uno sviluppo forte della politica della costa da parte della Regione e non solo con la presentazione del master plan dei porti della Toscana ma proprio privilegiando uno sviluppo costiero che si lega anche alla città, alle città, alla Toscana in senso generale, che veramente comincia ad essere un quaderno di punti strategici di iniziative concrete. E credo che anche nei prossimi tempi, nei prossimi giorni avremo modo di ragionare in termini oggettivi, già abbiamo avuto degli incontri, mi pare la parte che riguarda soprattutto i nodi, collegamenti ferroviari, e le strutture da mettere in atto sono ben presenti, l'assessore già annunciava che anche la Regione impiegherà delle risorse importanti, io credo che noi dobbiamo fare anche il resto, voglio aprire una parentesi da questo punto di vista, poi rientrerò nel tema.

Oggi non abbiamo parlato di autorità portuali, approfitto, perché lei ha detto "c'è un sacco di interlocutori" quindi non mi lascio sfuggire l'occasione, ma abbiamo avuto nella nuova legge finanziaria uno spaccato importantissimo, la cosiddetta autonomia finanziaria dell'autorità portuale, è un tema molto importante, ma che io credo dovrebbe essere una palla che si rilancia, voglio fare il provocatore, io sarei per proporre che non vi sia autonomia finanziaria delle autorità portuali. Spiego la provocazione, perché un'autonomia finanziaria, senza un'autonomia gestionale è come non avere l'autonomia finanziaria.

Ora, siccome sappiamo che le risorse sono un bene prezioso e sono anche poche, io sono d'accordo con gli interlocutori che lo dicevano, molto probabilmente dobbiamo sperimentare anche altre strade. Interlocutore internazionale, project financing, rapporti anche con network che sono in grado non solo di gestire e realizzare, di gestire fattori di sviluppo dei traffici e dell'economia. Siccome c'è un progetto di riforma della legge 84, ed è importante discutere come vengono eletti i presidenti, di come deve essere composto il comitato portuale, sono cose molto importanti, ma se all'autorità portuale non gli diamo un compito snello, di gestione vera,

rischiamo di avere tanti centri che sono uffici notarili. E questo credo che sia un male perché abbiamo delle strutture che possono avere punti di eccellenza nella gestione dello sviluppo, delle attività portuali, in termini anche infrastrutturali di collegamento, in un rapporto armonico, a mio avviso in primis con la Regione, ed ecco perché ho sottolineato il grande lavoro e il grande impegno della Regione che guarda alla costa con estrema attenzione, e in secondo ovviamente, ma non per priorità, in un rapporto di un progetto nazionale di mobilità degli uomini e delle merci, che non può essere dello stato, del governo, del ministero, ma in una successione di adempimenti e di ruoli che devono trovare una regia.

La regia che riguarda anche il rapporto che abbiamo con Bruxelles, con la Comunità Europea, con le istanze superiori. A mio avviso non si tratta solo di avere la possibilità di un contatto o di una lobbie, abbiamo la necessità di un regista anche qui, e quindi di una struttura sopra di noi, che abbia ben in mente quale è il piano strategico anche del nostro settore, e conseguentemente un momento di valorizzazione delle questioni che ci riguardano. Allora, il problema che abbiamo è: rendere più snelle le attribuzioni dei vari soggetti che operano nei vari settori dello shipping, a partire dalle autorità portuali. Il problema che abbiamo, un ruolo ancora più marcato delle regioni, in un vero federalismo, quello importante, non quello di facciata, perché le regioni possano poi trovare all'interno di un loro coordinamento un ruolo ancora più efficace.

Conseguentemente la mia risposta è questa, dobbiamo trovare, come si dice a Livorno, chi mette il campanello al gatto.

BRUNO MANFELLOTTO

Si, però mi fa un esempio concreto di decisione che lei non può prendere per un'assenza di autonomia gestionale?

ROBERTO PICCINI

Beh, per esempio, abbiamo l'autorità portuale di Livorno ha buone risorse in questo momento, e naturalmente deve a questo punto recuperare, noi abbiamo un gap particolare, per 4 anni purtroppo l'autorità portuale di Livorno è stata bloccata, e sostanzialmente non avendo potuto presentare per tempo opere infrastrutturali da realizzare, quindi cantieri edificabili e resi esecutivi, siamo per ora tagliati fuori dalla grande infrastrutturazione.

BRUNO MANFELLOTTO

Perché tutte queste autorità aspettano provvedimenti?

ROBERTO PICCINI

Dovranno aspettare dei provvedimenti in cui, ora noi ci dobbiamo rimettere in fila con i progetti che abbiamo, uno lo abbiamo messo in fila e la Regione Toscana lo ha anche accolto nel proprio Master Plan sarà l'infrastruttura principale del nostro piano regolatore, che sarà la piattaforma Europa, ma per quanto riguarda tutto quanto fino ad oggi altri porti hanno potuto mettere in campo, è stato finanziato, è stato approvato e quindi andranno in esecuzione, noi purtroppo siamo al palo e dovremmo aspettare una nuova sessione.

BRUNO MANFELLOTTO

Ci vorrebbe una legge obiettivo per il porto di Livorno? Può essere un'idea, chissà se questo si può.

Dunque adesso ringrazio Piccini e chiedo a Luciano Silvestri di intervenire, prima quando il ministro Bianchi ancora non c'era, si è detto paradossalmente e ironicamente, perfino contento che certe informazioni dall'Italia non arrivino a Bruxelles, perché a volte le posizioni all'interno del governo sono differenti su singoli problemi.

Allora, individuiamo uno di questi problemi sui quali invece le sembra che ci debba essere maggiore chiarezza e dica lei che cosa si aspetterebbe che venisse detto a Bruxelles.

LUCIANO SILVESTRI

Sono nato, cresciuto e rischio di invecchiare senza avere ancora visto la realizzazione di un'opera fondamentale per la piattaforma logistica toscana, il corridoio tirrenico.

Ripeto, se ragioniamo in un'ottica di sistema, tutto si tiene, poi, sono assolutamente d'accordo che dobbiamo ragionare di priorità. Coraggiosamente, al tavolo di concertazione noi abbiamo scelto la Tirrenica fra le priorità per la Toscana. Non ci sono, obiettivamente, ostacoli, né di ordine finanziario, visto che abbiamo scelto altrettanto coraggiosamente il project financing, né di impatto ambientale e sociale, naturalmente le

resistenze, le perplessità, le difficoltà si incontrano sempre, ma c'è un ambiente favorevole ad accogliere un'opera come questa.

Ogni minuto perso è un minuto colpevolmente perso ministro Bianchi, glielo dico, non me ne voglia, approfittando che lei è qui in veste di ministro di questo governo, la comunità toscana non può, pensando ai temi dello sviluppo e dell'occupazione, permettersi ancora una situazione come questa, dove non si decide su un'opera fondamentale per la nostra regione e per il paese.

In altri termini, e concludo, vedi Riccardo (N.d.R.: Riccardo Conti assessore regionale) gli investimenti si attraggono se si creano le condizioni; per riallacciarmi a quello che ho detto prima, certo, una delle condizioni, così sfato il mito che siamo sempre d'accordo, è che ci siano degli imprenditori, la Toscana soffre la imprenditorialità che non c'è, o non c'è abbastanza.

Ci sono delle luci, ma non sono sufficienti perché tantissime sono le ombre. Siamo preoccupati che ancora il problema dell'occupazione in Toscana trovi difficoltà ad essere risolto, per mancanza di dinamismo, per tante ragioni, una di queste è sicuramente l'impresa che non c'è, non ce n'è abbastanza. Una delle condizioni per far sì che l'impresa che c'è decida di rimanere ed investire in Toscana, e quella che non c'è decida di venire in Toscana ad investire, è la presenza, il consolidamento e la crescita dei fattori dello sviluppo, le infrastrutture sono fattore centrale dello sviluppo. Uno sviluppo che vogliamo equilibrato, socialmente e ambientalmente sostenibile. Quando penso alla sostenibilità sociale penso alla nostra occupazione. Quella che non c'è, quella che ancora non offre ai nostri giovani una prospettiva certa, sicura, non dico di mantenere per la vita lo stesso lavoro, ma di averne uno che ti permette di scommettere sul proprio futuro, di iniziare a costruirlo. Penso anche alle condizioni materiali di chi lavora, penso agli incidenti mortali sul lavoro. E a proposito di sicurezza lasciatemi dire sommessamente che abbiamo bisogno di certezza nelle regole, soprattutto negli appalti.

Ieri, nella prima commissione che ha esaminato la legge regionale sugli appalti, anch'essa faticosamente definita, fra le parti sociali e la giunta ha prodotto un vulnus assolutamente insopportabile sulle regole. Non possiamo permetterlo. Non possiamo permetterci che l'attuale organizzazione del lavoro, così come è organizzata, continui purtroppo a fare morti. Dobbiamo affrontare il tema della legalità; c'è, infatti, un problema grande che strozza l'economia nazionale e toscana, la diffusione sempre maggiore della illegalità.

La battaglia per la legalità non si vince senza nuove regole all'altezza della gravità del problema e poi no si fanno rispettare. Lo sono, all'altezza, quelle che sono contenute nella legge regionale sugli appalti, il cui articolato è arrivato al termine di u percorso difficile, faticoso. Ci sono voluti 5 anni, scioperi generali, incontri e confronti, che meritano rispetto. E mi auguro che rapidamente quella norma, abrogata dalla prima commissione si reintroduca nella legge, che il consiglio rapidamente l'approvi e che altrettanto rapidamente sia resa esigibile. E' assolutamente importante per la sicurezza, la qualità del lavoro. Abbiamo bisogno di un'impresa di qualità e di un lavoro rispettoso dei diritti delle persone , se vogliamo scommettere, come cerchiamo di fare, su una Toscana migliore e sulla Toscana del Mare.

BRUNO MANFELLOTTO

Grazie, a Silvestri, grazie a lui. Adesso Ceccuzzi e Conti che seguiranno hanno qualche minuto in più, possono sforare di qualche minuto per restare nei nostri tempi.

Mi sembra che le due sollecitazioni meritino la risposta; la prima era una domanda, cioè, perché la Toscana non attrae sufficientemente investimenti; la seconda invece è una critica al sistema imprenditoriale di non essere sufficientemente attento a questi problemi, penso, e lo sento dire anche da alcuni amministratori, di città toscane, non siano sempre presenti ogni volta che ci sono dei progetti importanti, che riguardano a diverse aree.

Come risponde a questo Ceccuzzi?

SERGIO CECCUZZI

Lascio la questione della sicurezza per ultima, perché merita una riflessione a parte, e inizio dalle osservazioni mosse agli imprenditori: credo che lo scarica barile, andare a dire che manca la cultura del rischio, non serva a nessuno. Gli imprenditori ci sono e cercano di fare bene il loro lavoro, perché rischiano in proprio e sanno che le scelte sbagliate le pagheranno sulla propria pelle; questa è la regola del mercato ed il vantaggio - o lo svantaggio – di questo mestiere a cui non si sfugge. Ricordo però a tutti noi una regola elementare: si fa impresa dove ci sono le condizioni per farlo. Certamente ha ragione l'assessore Conti: le infrastrutture non sono un evento salvifico. Ma le infrastrutture sono indispensabili, perché senza di esse lo sviluppo si spegne e le imprese hanno bisogno di un contesto esterno competitivo che sappia interfacciare il loro business.

Oggi stiamo facendo uno sforzo di visione su questo territorio; sappiamo che per realizzare le infrastrutture necessarie ci vorranno anni. Se già domani mattina si desse il via ai lavori della Tirrenica o dell'Alta velocità per il sotto attraversamento e lo scavalco di Firenze, occorrerebbe molto tempo per avere un sistema infrastrutturale in piena efficienza. L'importante però è aprire i cantieri; quando il dottor Gordiani faceva riferimento ai sistemi competitivi del nord Europa, pensavo a ciò che, con Silvestri, lamentavamo nel primo giro di interventi: noi scontiamo tempi di decisione incompatibili con l'orologio dell'economia. La lunghezza dei processi decisionali talvolta vede invecchiare le infrastrutture prima ancora della loro realizzazione. Per prima cosa occorrono dunque tempi certi. Il nostro territorio è in competizione con il mondo; e nel mondo si decide in fretta; e non penso a paesi che hanno da qualche secolo amministrazioni efficienti, come la Francia; mi riferisco ad esempio a Barcellona, dove le autorità locali hanno avuto la possibilità di cambiare, negli ultimi 25 anni, tutto il sistema della mobilità e della logistica della città. In sede regionale stiamo discutendo di grandi aree omogenee; c'è una visione condivisa di questo territorio suddiviso in macroaree: la Toscana centrale, quella probabilmente più rilevante dal punto di vista industriale e produttivo; c'è l'area della costa con Lucca e Pisa; e c'è la Toscana del sud. Stiamo ragionando su tre macrosistemi da mettere in rete fra loro e con il resto del mondo attraverso un sistema di comunicazione e logistico efficiente. Le priorità vanno individuate con precisione e concretezza; ma la strada per realizzare un territorio davvero competitivo è una sola e passa per una dotazione infrastrutturale adeguata. Poi ci sono imprese, che devono fare la loro parte, devono crescere e innovare; e gli imprenditori, che devono abbandonare la tentazione di cambiare mestiere e di buttarsi nella rendita, che è una scelta legittima, ma non è più fare impresa; e noi questo lo abbiamo sempre detto con chiarezza; come abbiamo sempre affermato che se ci fosse un sistema fiscale meno premiante per la rendita e più per l'impresa, questi fenomeni si verificherebbero di meno. Ma la rendita si combatte anche con un territorio più favorevole all'attività imprenditoriale e più ospitale per nuove aziende; perché solo così possiamo garantirci un futuro di sviluppo, di lavoro e di benessere diffuso.

C'è il problema dell'occupazione che toccava prima Silvestri: in una situazione di scarsa crescita, noi lo sappiamo e lo sa anche il sindacato, l'industria tradizionale che pure innova e continua a svilupparsi e a competere sui mercati, può garantire e addirittura aumentare l'occupazione; ma in futuro, come è successo in tutte le parti del mondo, è destinata a perdere occupati a favore del terziario e dei servizi.

Da noi però quell'economia del terziario fa ancora fatica a decollare e a diventare quel naturale serbatoio di collocamento dei lavoratori che escono

dall'industria manifatturiera; non a caso, con il governo regionale e il sindacato, abbiamo voluto che il Programma regionale di sviluppo continuasse a considerare l'impresa manifatturiera come centrale per lo sviluppo e motore per tutta l'economia toscana.

Chiudo con il tema caldo di questi giorni, quello della sicurezza sul lavoro, perché a volte si ha l'impressione che solo il sindacato e la politica avvertano la portata del problema. Sotto questo profilo, l'ho scritto sul giornale, voglio ribadire dire che la sicurezza è una questione che ci vede tutti dalla stessa parte; io non sono mai stato tenero con chi non rispetta le leggi e non mette in campo tutti gli strumenti necessari per garantire un ambiente di lavoro sicuro; perché si va a lavorare per vivere, non per morire. Ma la questione non si risolve con le polemiche o con un giro di vite sugli appalti pubblici, perché sappiamo che l'80% degli infortuni sul lavoro avvengono in cantieri non legati a appalti pubblici. L'ANCE Toscana, l'associazione degli edili di Confindustria, ha fatto una proposta; io stesso, come sa Silvestri, ho mandato alcune proposte alle tre organizzazioni sindacali, perché so per esperienza diretta che senza una adeguata formazione preventiva, difficilmente saremo in grado di affrontare efficacemente il problema. Ed occorre un rapporto di collaborazione maggiore fra sistema ispettivo e mondo delle imprese, senza partire dal preconcetto che le aziende sono colpevoli a priori. Solo mettendo mano ad un adeguato sistema di prevenzione, infatti, gli incidenti potranno ridursi in modo rilevante.

BRUNO MANFELLOTTO

Grazie a Ceccuzzi, io saluto anche via, via che vi vedo, ho visto anche il presidente della Provincia di Livorno, Kutufà che è arrivato, il Prefetto di Livorno, dottor Trevisone, poi alcuni che poi parteciperanno alla sessione che poi seguirà, insieme al Ministro Bianchi e al presidente Martini, l'assessore Rossi, il comandante Giuffrè della stazione marittima di Livorno, che poi intervengono a chiuder questa nostra giornata di oggi.

Per chiudere invece a questo tavolo io adesso do la parola a Riccardo Conti, le sollecitazioni sono state tantissime, Gordiani sulla questione del nostro lobbying e sulla maggiore chiarezza sulle autostrade del mare, Piccini sulla richiesta di una maggiore autonomia gestionale per l'autorità portuale, e anche una critica, una mancanza di regia nazionale.

Il problema che si pone sempre del rapporto tra il project financing che può valere per certi investimenti, ma credo che non possa essere altrettanto per problemi, ad esempio come quello di Livorno, per lo scavo dei fondali, sul

quale mi pare che invece siano tipiche operazioni di intervento pubblico, la richiesta di Ceccuzzi per un sistema sempre più integrato, insomma, le questioni sono tantissime, io siccome, ne aggiungo un'altra, per provocarti un po', ed è quella degli aeroporti alla quale ha accennato all'inizio Ceccuzzi. Forse anche questo proliferare di aeroporti significa anche tante risorse, che in qualche modo non si incanalano, ma si dividono tra Grosseto, Siena, Firenze, Pisa, l'Elba, ognuno ha il suo piccolo grande aeroporto. Forse anche lì sarebbe necessaria una riflessione, faccio solo un esempio, nei giorni scorsi Spezia ha dato la notizia di un accordo fatto con alcune grandi compagnie di crociera che sbarcheranno a Spezia, a questo seguirà un accordo con l'aeroporto di Pisa, in modo che i turisti americani, o da dove vengono, arrivano a Pisa, li mettono su uno shuttle, li portano direttamente sulla nave. Quindi anche l'aeroporto rientra direttamente in tutta la discussione che stiamo facendo, forse. Conti.

RICCARDO CONTI

Se guardo alla Toscana di oggi, ai programmi e ai progetti per il futuro, vedo che forse abbiamo anche una visione integrata più ricca di ieri; penso che si ravvisi anche il segnale di una maggiore integrazione fra toscani. Lo dico con una certa cautela, cogliendo alcuni segni positivi. Uno di questi è il ragionamento che stiamo facendo oggi, come lo ha fatto Roberto Piccini, e come si è lavorato in questi mesi.

Penso tuttavia che abbiamo bisogno di un quadro di riferimento solido, che la Regione da sola non può dare. Abbiamo bisogno, come il pane, che questo riferimento solido ci venga dal governo, anche dal governo. Non è come parlare del tempo sostenere che per fare lo scavo dei fondali ci vogliono 3 anni. Non è possibile! E dobbiamo renderci conto che non è possibile tutto questo ritardo.

E quando io vedo su questi temi indifferenza e distrazione, come se fosse appunto una cosa naturale, dico che condanniamo l'Italia e, con essa, la Toscana ad essere un paese, una regione, che marcia a scartamento ridotto. Io, ministro Bianchi, dovessi occuparmi dei porti mi preoccuperei di quanto ci vuole per fare gli scavi e non considererei la questione una riserva di caccia di altri ministri. Come ho detto ieri al ministro Di Pietro, temi come la valutazione ambientale non possono essere riserva di caccia di qualche ministro. Si deve applicare una modalità moderna, intelligente, impegnativa, di fare progettazione e valutazione ambientale. Le due cose vanno tenute insieme.

Penso che, prima ancora di come si fa lobbying, noi dobbiamo affrontare questi problemi. Io ricordo che ci fu un periodo, parlo di una vicenda fiorentina, in cui si cercava di attirare l'attenzione, anche all'estero, allestendo grandi manifestazioni. Ne fu presentata una, in Palazzo Vecchio, alla stampa tedesca; una grande iniziativa promozionale, anche più di Pitti. C'era un giornalista tedesco che si alzò e fece una domanda: "ma quel depuratore che è 15 anni che ne parlate, lo avete fatto?" La risposta fu, come potete immaginare, negativa. Il giornalista allora replicò, con ragione, chiedendosi perché parlavamo d'altro.

Noi dobbiamo ricreare un tessuto dove le scelte corrispondono. Lo dico pensando che non ci può essere il martedì che siamo tutti a tutelare qualcosa e il mercoledì a voler semplificare. Penso ci voglia un governo per unire le grandi idee alle piccole cose e per far diventare le piccole cose grandi occasioni.

Il secondo grande concetto che vorrei esprimere è che questa è una sfida per noi, cioè che sbaglieremmo a pensare di essere arrivati. Pur essendo molto soddisfatto di come sono andate le cose in cooperazione con il governo, sulle infrastrutture, sull'alta velocità, sulla due mari, sull'avvio della tirrenica, la costruzione di una Toscana nodo di una rete europea e non terra di attraversamento, questa direttrice Toscana come direttrice strategica nazionale, è un ragionamento che dobbiamo sviluppare sempre meglio con il governo. Credo che quanto fatto finora possiamo considerarlo più un punto di partenza che di arrivo, nel senso che la Toscana può diventare un laboratorio per nuove pratiche di sviluppo. E penso anch'io, caro Sergio, che un rapporto pubblico-privato, più che all'imprenditore pone un grande problema al pubblico, al governo. Non siamo per fare scaricabarile.

Ritengo perciò che dobbiamo fare più squadra, rilanciare ancora di più le idee. Ma, se penso a quell'interporto per cui si ricercano da anni gli investitori senza i quali l'operazione non si sblocca, credo che sia giunto il momento di sciogliere il nodo dell'attrazione di investimenti e del rapporto con le imprese, altrimenti non sosteniamo la piattaforma logistica costiera. Mi auguro che l'investitore sia toscano, ma comunque sono certo che il lavoro che descriveva Roberto Piccini non si può fare, per così dire, con i vigili urbani. È necessaria un'infrastruttura dove ci sono privati, dove c'è concorrenza tra i privati e dove c'è impresa. È una combinazione che si definisce concorrenza per il mercato. Vorrei fare l'esempio del canale dei Navicelli, del progetto che abbiamo affinché lo scolmatore possa diventare una grande infrastruttura ad acqua per la reindustrializzazione e per la logistica. Dobbiamo però introdurre meccanismi di attrazione territoriale. Penso che l'asse fra Collesalveti e Pontedera possa avere questa vocazione,

ma pongo il problema all'attenzione del governo perché questo può essere un grande tema di importanza nazionale.

Per innovare non possiamo però fermarci alla misura del parco intorno allo scalmatore. Il parco potrà esserci o meno, mentre noi dobbiamo introdurre un'operazione intelligente, di macchinaggio, di reindustrializzazione, di attrazione, di messa a disposizione di aree, di attrazione in maniera selezionata di investimenti, per cui, quell'interporto di cui parlava Roberto potrà essere il fulcro di altre strutture logistiche, di un'area che può essere un'area della Toscana del futuro, sostenibile e moderna.

Tutto questo ragionamento, infine, si regge su un postulato: noi non ci possiamo considerare una regione appagata. In giro vedo un po' troppo appagamento, perché siamo la Toscana, siamo una grande regione, siamo belli.

Dietro la polemica sul territorio che abbiamo affrontato nell'ultimo anno c'è la visione di un'opinione pubblica, anche progressista, che ci dice che siamo arrivati, che qui ci sono le seconde case, i grandi paesaggi, ci si vive bene. Chi ha comprato la seconda o la terza casa ha fatto benissimo. Perché noi abbiamo fatto una politica perché questo avvenisse. Ci dicono, semplificando: valorizzate i cipressi, il pecorino, i prodotti tipici, e accontentatevi.

Io penso che il nostro territorio sia invece una grande funzione al futuro per un popolo che è soprattutto un popolo di orgogliosi produttori, anche di paesaggio, di ospitalità, di grande logistica di stile moderno, e che questo è il modo per volgere al futuro queste nostre bellezze. È un modo per attualizzarle, è un modo per investirle, è un modo per creare un intreccio per cui un popolo di produttori è un popolo che ha un grande polo siderurgico, ed ha bisogno della tirrenica, anche se la tirrenica da un po' noia a Capalbio. Dove va fatta con tutte le accortezze e le caratteristiche necessarie perché dia meno noia possibile. Ma, ripeto, i toscani sono un popolo dell'accoglienza, un popolo di produttori, un popolo della piattaforma logistica, del porto di Livorno che vuole fare il dragaggio, la darsena Europa, del ragionamento dell'asse Firenze-Pisa-Livorno. Siamo un popolo che sa amministrare benissimo la torre di Pisa, i suoi paesaggi, i suoi bei cipressi, il suo territorio rurale, dentro questo contesto.

Io credo che dobbiamo riuscire, insieme, caro Sergio, a fronteggiare questa idea contemplativa della Toscana. Mi sono sentito dire da Giulia Maria Crespi, in uno dei tanti dibattiti che ho fatto in giro per la regione: "che volete che sia un po' di disoccupazione"! Noi non possiamo sentirci dire "che volete che sia un po' di disoccupazione", anche perché un po' di

disoccupazione, mi permetto di rispondere, non fa bene al paesaggio, cioè fa male anche a quello.

Vi ringrazio.

SESSIONE CONCLUSIVA

Salvatore Giuffrè

Comandante Direzione marittima di Livorno

La ringrazio per la possibilità che è stata data alla Guardia Costiera di partecipare a questo incontro finale del ciclo delle conferenze della Toscana del Mare, anche perché possiamo fare un punto sulle linee di attività del corpo delle capitanerie di guardia costiera, in particolare per quanto attiene la sicurezza di navigazione in ambiente marino.

È chiaro, io avevo preparato un intervento che però la ristrettezza dei tempi e le domande che mi sono state poste dal presidente mi impongono di ignorare, quindi andrò a braccio, evitando di leggere, ma dicendo quelle cose che noi andiamo dicendo da un po' di tempo, cioè quello che le capitanerie di porto possono fare e possono offrire al fine di partecipare alla gestione completa di tutto quello che è il cluster marittimo e di tutto quello che sono le attività che si svolgono sul mare.

Alle capitanerie che cosa si richiede? Si richiede principalmente sicurezza. Sicurezza a tutto tondo, quindi sicurezza come safety, sicurezza come security, e si chiede tutela dell'ambiente marino, attraverso un'attività sinergica con le altre istituzioni al fine di raggiungere quei risultati auspicabili un po' da tutti, cioè quello di vivere in un mare costiero ed aperto, che sia scevro da inquinamenti e che permetta a tutti di usufruire, sia sotto forma di lavoro, sia sottoforma di divertimento di un ambiente pulito nel quale muoversi liberamente.

Le capitanerie quindi, e la direzione marittima di Livorno si stanno muovendo in questo senso. E lo stanno facendo sia in ossequio a quello che sono le leggi nazionali sia a quelle che sono gli indirizzi che ci provengono dalla politica europea.

E tenendo presente anche che ci sono aspetti che vanno tutelati.

Io sentivo parlare prima qui, dall'assessore Conti, anche con un certo accoramento, della concorrenza. Quindi bisogna tener conto della competitività dell'industria marittima, comprensivo del trasporto marittimo, dei porti, della cantieristica navale, del turismo costiero, della produzione di energia offshore, della pesca marittima, dell'acqua coltura e dei servizi ausiliari, tenendo conto, come dicevo prima della tutela dell'ambiente e delle risorse del mare, anche al fine di ottimizzazione della qualità della vita nelle regioni costiere.

La regione Toscana è una regione costiera fra le più importanti, quindi qui si gioca una partita veramente vitale, perché qui si gioca sull'economia di un'intera popolazione.

Quindi, identificazione di priorità per lo sviluppo tecnologico applicato alla ricerca marina, quale presupposto, per operare scelte strategiche, per evitare il degrado dell'ambiente.

Ed ancora la promozione dell'occupazione, base del benessere sociale, con l'attuazione di percorsi formativi e di riqualificazione tali da dare accesso a nuove opportunità professionali e assicurare una sempre più effettiva mobilità lungo le filiere dell'industria marittima, riconoscendo e attuando il concetto di classe marittima.

La stabilità e l'uniformità del quadro normativo di riferimento, volto ad assicurare parità di trattamento fra tutte le bandiere e a sanzionare in egual misura i comportamenti atti a ridurre gli standard di sicurezza in navigazione intesa sia come safety che come security, anche attraverso la sostanziale partecipazione dei portatori di interesse al processo normativo.

Quindi, la guardia costiera e la direzione marittima della Toscana sono orientate dalle scelte della politica marittima nazionale comunitaria, ed è quindi rivolta ad una trattazione di tipo globale di tutte le trattazioni inerenti il mare, le coste e i porti.

L'indirizzo è questo: cosa possiamo fare noi? Possiamo rendere sicuramente, come si diceva ieri, durante un altro convegno sulle autostrade del mare, presso la provincia di Livorno, possiamo rendere più snelle le pratiche. Possiamo fare in maniera che non vi siano ritardi nella trattazione amministrativa, e che quindi ci sia una risposta immediata, pronta e coerente, da parte dell'autorità marittima alle richieste che vengono dal mondo imprenditoriale, dal mondo del lavoro del settore marittimo.

Per questo bisogna che vi sia una sinergia di comportamenti, noi abbiamo visto, e mi piace ricordarlo, perché è stato un esempio veramente di una coerenza, negli atteggiamenti e di efficienza da parte di tutti. Abbiamo fronteggiato con immediatezza un problema, non di grandissime proporzioni, ma che è significativo di quello che potrebbe succedere e fortunatamente non è successo, con l'inquinamento della Chemstar Eagle, il 19 marzo, quando tutte le forze istituzionali di questa città e di questa regione hanno agito in maniera assolutamente sinergica, al fine di raggiungere quel risultato che poi è stato il conferimento della bandiera blu alla costa toscana.

Torniamo però a parlare di sicurezza. Questo concetto omnicomprensivo non delinea, come è ben evidente, univoche responsabilità istituzionali, ma impone un continuo legame degli scenari di intervento in ambito di tutela del mare.

In tale contesto la guardia costiera per effetto dell'esclusività della funzione marittima che ad esso fa capo, costituisce una struttura fondamentale di coesione, perché corpo della Marina Militare, specialistico nel settore, nel contempo elemento di organizzazione flessibile e funzionale per materie diverse, riconducibili a più dicasteri.

In una parola, il corpo delle capitanerie di porto e la guardia costiera si propone come un provider di servizi sicurezza marittima complessiva, nell'ambito della pubblica amministrazione.

In questo senso, noi ci siamo impegnati, e siamo stati impegnati anche nel settore internazionale, con interventi sia in Libano, con mezzi nostri e l'impiego degli uomini della componente subacquea a seguito del bombardamento della centrale termoelettrica nei pressi di Beirut, e quindi l'inquinamento che ne conseguì, sia anche attraverso il nostro impegno nel FRONTEX, che è l'agenzia per la cooperazione operativa alle frontiere esterne degli stati membri dell'Unione Europea.

Con pattugliatori a largo raggio, in missione di SAR e di contrasto al fenomeno dell'immigrazione clandestina. Ma come il corpo delle capitanerie si approccia alle problematiche ambientali e a quelle della sicurezza di navigazione? Per la tutela ambientale le componenti operative affrontano oggi le situazioni con un'ottica non limitata all'accertamento delle violazioni per inquinamento da idrocarburi, come per esempio avveniva negli anni ottanta, in attuazione della legge sulla difesa del mare, ma con una visione di tutela più ampia, che spazia dalla conservazione delle risorse biologiche marine e delle biodiversità, alla generale protezione dell'ambiente marino e costiero.

In tal senso e in coerenza con il programma presentato al Ministro dell'Ambiente si delineano i seguenti ambiti prioritari. Innanzi tutto l'attuazione con criteri di ordinarietà di una vigilanza integrata delle zone costiere, attraverso programmi di intervento valido su tutto il territorio, coordinati a livello regionale e svolte da tutte le componenti, area, navale, subacquea e terrestre, con particolare riferimento alle aree marine protette; accertamento delle situazioni di compromissione dell'ambiente e del territorio, relativo grado di incidenza, riassetto di tutela, per consentire apprezzamenti e valutazioni dell'entità del pericolo o danno ambientale; verifiche su relitti di navi, per accertare le eventuali presenze di sostanze nocive, e verifiche nelle zone costiere a rischio, anche con l'impiego del

nucleo speciale di interventi di recente istituzione; ancora, vigilanza, e qui siamo in un'area particolarmente sensibile in questo senso, presso le aree marine protette, le zone comunque soggetta a vincoli ambientali, mi riferisco al parco nazionale dell'Arcipelago Toscana e al Santuario dei Cetacei; implementazione dei controlli sul trasporto via mare di rifiuti, ai fini di verificare la corrispondenza di vigenti normative e di reprimere ogni traffico illecito degli stessi; interazione con le altre istituzioni, le associazioni ambientaliste, gli istituti di ricerche, le università per l'acquisizione di ogni utile elemento conoscitivo.

In materia di biodiversità, nell'imminenza del comedown 2010, il corpo svolgerà attività di promozione ambientale presso centri e associazioni interessati, in ambito marittimo, al fine di diffondere una maggiore sensibilità ambientale ed i progetti di conservazione della biodiversità. Ci candidiamo quindi al ruolo di soggetto membro del comedown 2010 ottimizzando anche finalizzati rapporti con le analoghe organizzazione di guardia costiera degli altri paesi.

Da ultimo, il corpo sta collaborando alla produzione normativa, proponendo nuove fattispecie di reato, come l'affondamento volontario di navi con carico pericoloso e deposito di scorie in aree portuali o sul demanio marittimo, le sostanze rifiuti pericolosi, quindi una partecipazione attiva da parte del personale del corpo delle capitanerie di porto, della guardia costiera, a fine di essere attori, protagonisti dello sviluppo e dell'evoluzione che in questi settori si sta avendo, e non soltanto meri applicatori delle leggi già esistenti.

Grazie.

Giorgio Kutufà
in rappresentanza di Upi Toscana

Sono diventato titolare per questo intervento per un impedimento di natura familiare del Presidente dell'UPI Toscana Lio Scheggi, che, appunto, mi ha delegato a porgere i suoi saluti ed anche un ringraziamento per questo invito.

Diciamo, da questa conferenza è emersa ancora di più l'importanza del mare come elemento di crescita dell'economia della Toscana, e di questo ne eravamo già tutti convinti.

Questa convinzione è stata rafforzata con i lavori di oggi.

Il mare offre tantissime occasioni: portualità, interportualità, turismo, nautica, pesca, ambiente. Si tratta di cogliere queste occasioni in toto, di coglierle facendo sistema.

Le province toscane vogliono oggi ribadire la condivisione della politica per il mare, che qui è stata delineata dall'assessore regionale, e la disponibilità sia a partecipare alle iniziative che qui sono state indicate (come la consulta del mare), sia ad assecondare completamente un programma di sviluppo di tutte le attività che ruotano intorno a questo bene così importante e prezioso. Anche la nuova programmazione comunitaria, quella 2007-2013, con l'obiettivo 3, ha molti provvedimenti e provvidenze che ruotano intorno a questo bene, le province costiere, d'intesa con la Regione Toscana, hanno già creato degli strumenti e delle strutture anche qui a Livorno, per poter utilizzare al meglio queste opportunità.

Colgo l'occasione per annunciare che le 5 province toscane daranno vita ad un centro studi per la dinamica costiera, che realizzeremo ed apriremo entro la fine del mese, al più tardi all'inizio del mese di luglio, proprio qui a Cecina, anche per studiare tutti quei fenomeni, di cui si parlava stamani, che comportano rilevanti costi ed impegnano consistenti risorse pubbliche. E questo lo sa bene una Provincia come quella livornese. Ma lo sanno bene tutti i territori, quanto questo sia fondamentale non solo per l'ambiente, ma per il turismo, per lo sviluppo del nostro territorio, per questo il fenomeno dell'erosione costiera deve essere studiato a fondo.

Ecco, noi abbiamo messo insieme, anche qui, le energie migliori delle università toscane, le risorse delle province, le risorse della regione, e facciamo questo, appunto, con lo scopo di utilizzare al meglio tutto ciò che è

in campo, perché la salvaguardia del nostro meraviglioso ambiente sia l'obiettivo comune da raggiungere nel miglior modo possibile.

Vorrei sottolineare anche lo sforzo, che le province assecondano, di professionalizzazione degli operatori del settore, non solo per l'istruzione statale, si parla dei due istituti nautici che sono nel nostro territorio; noi cercheremo come province di svilupparli ma anche della necessità di formazione di figure qualificate impegnate nei settori dell'economia del mare.

Qui siamo nel tempio della professionalità marittima, che è l'Accademia Navale. Oltre a questo aspetto, che è di competenza dello Stato, ribadisco una necessità di una qualificata e diffusa formazione di personale. Le province stanno operando in questa direzione, che è la stessa intrapresa per risolvere le problematiche legate alla sicurezza, ricordate stamani anche dall'Assessore Regionale.

La sicurezza che è un argomento importante, non solo quella riguardante la navigazione, con tutti gli elementi che sono ormai in via di realizzazione, ma anche la sicurezza di tutti coloro che lavorano nelle imprese che ruotano intorno al mare. Da questo punto di vista, si ricordava anche prima, che gli incidenti e le morti bianche sono tuttora numerosi e, devo ammettere, deve essere fatto ancora molto. E anche qui, per gli impegni e i compiti istituzionali, le province sono intenzionate a redigere programmi speciali proprio per affrontare questo problema.

Si diceva che la Toscana ha 30 siti di interesse nazionale: un parco nazionale, due regionali, due parchi provinciali, un parco interprovinciale; la Toscana ha un numero di bandiere blu che supera quelle di qualsiasi altra regione, quindi ha effettivamente questo bene così prezioso da difendere e tutelare.

Ecco, su questa tematica l'impegno delle province è fortissimo ed il coordinamento con la Regione è notevole.

La mia presenza vuole testimoniare che su questa strada vogliamo muoverci ulteriormente, e, credo, che dopo questa seconda conferenza, il percorso sarà ancora più spedito, quindi bene la scelta della agenda per la Toscana del Mare.

Bene anche questa possibilità di seguire costantemente, con un monitoraggio, tutte le operazioni che si intendono realizzare perché questo bene prezioso sia salvaguardato ed utilizzato al meglio.

In questa direzione l'impegno unitario delle province è completo e assoluto, come confermato anche dagli esiti di questa conferenza.

Enrico Rossi
*Assessore al Diritto alla salute
Regione Toscana*

Come assessore alla salute, in primo luogo, è necessario, è spontaneo, che io guardi al mare come fonte di benessere e di salute.

Il mare fa bene ai cittadini della Toscana, cura tante patologie, di varia natura, ha effetti benefici sullo stato di salute. Insomma, venendo qui pensavo al libro ‘Sostiene Pereira’, di Tabucchi, che molti di noi hanno letto: Pereira che fa la cura della talassoterapia e ritorna corroborato e pieno di energia al suo lavoro.

Ecco, il mare serve anche a questo.

E quindi, in un’accezione ampia del concetto di salute, credo che dobbiamo fare innanzitutto lo sforzo di valorizzare il mare come fonte di benessere, di salute. In questo senso si muovono anche moltissime iniziative delle aziende sanitarie, ma anche delle province, dei comuni. Il mare per i ragazzi, il mare per le persone che hanno problemi di disabilità, o se preferite diversamente abili. Sono tante le iniziative che abbiamo costruito, proprio sulla costa, particolarmente apprezzate, e anche efficaci nei risultati. Penso anche alle vacanze per gli anziani.

Ecco, tutto questo, questa missione fondamentale del mare nel suo rapporto con l’uomo, penso che vada assolutamente tenuta presente, perché il mare non è solo fonte di attività produttiva in senso stretto: dobbiamo anche qui avere un concetto di produttività più ampio, un concetto di economia ancora più ampio. E questo concetto, questa visione, chiama subito in causa il mare anche come un problema di sicurezza. Sono decine di milioni le persone e le presenze sul mare, nel corso di una stagione. E il sistema sanitario della Toscana, in stretto rapporto con la direzione marittima della Toscana, le capitanerie di porto, le Asl della costa, le associazioni e gli enti locali, hanno fatto e stanno facendo molti sforzi per diffondere una cultura del mare, cioè diffondere un’educazione, un’informazione adeguata, tra i cittadini, su come rapportarsi al mare, su come stare con il mare.

Tutti noi abbiamo nella mente l’anno infausto, il 2004, in cui abbiamo avuto ben 11 morti sul mare. Qui c’è stato evidentemente un allentamento da parte nostra, nell’impegno a diffondere questa cultura, e non dobbiamo fare così, dobbiamo tutti quanti avere uno sforzo convergente, perché i cittadini che si

recano sul mare rispettino, attraverso campagne adeguate di comunicazione, quelle regole elementari che possono salvare, in tantissimi casi, la vita.

Abbiamo poi la presenza diffusa di centri con le camere iperbariche: a Grosseto, a Pisa, a Portoferraio, ma ci sono camere iperbariche anche a Massa e anche a Firenze. Questa presenza di camere iperbariche è un elemento forte di attrattiva, ci sono molti centri diving nella nostra costa, che attraggono turisti: queste camere iperbariche costituiscono un motivo di sicurezza per la salute, e in molti casi intervengono salvando direttamente la vita.

Poi c'è il motivo grande, il tema grande: come facciamo fronte alla sanità sulla costa, sul mare, di fronte a tante presenze.

Noi, dico subito che non abbiamo apportato nessuna razionalizzazione della guardia medica per l'assistenza durante l'estate, quindi questa estate la guardia medica sarà presente, e casomai rafforzata su tutto il territorio; abbiamo avuto un occhio speciale negli anni passati, e lo avremo anche quest'anno, per gli interventi d'urgenza e per gli interventi di pronto soccorso, ma oltre a tutto questo, io credo che possa rappresentare un motivo d'orgoglio e un motivo di sicurezza per i cittadini, ma anche per i turisti, sapere che abbiamo un sistema di elisoccorso che funziona di giorno e di notte, che può raggiungere tutte le isole della Toscana, ed in qualsiasi momento in casi anche di emergenza, in situazioni di emergenza anche dal punto di vista del decollo e dell'atterraggio, intervenire per salvare vite umane, intervenire su casi estremi.

Credo che questo sistema è davvero un punto di forza, mi dicono gli operatori del settore del turismo, è particolarmente apprezzato, anche fuori dall'Italia, come capacità di attrarre.

Dobbiamo avere una presenza ancora più definita, geograficamente più diffusa, delle piazzole per l'atterraggio dell'elisoccorso: lo stiamo facendo, e credo che questo è il motivo fondamentale della sicurezza per i cittadini.

Abbiamo in corso anche lo sviluppo, come mi chiedeva l'assessore Bertolucci, di tutto il sistema della telemedicina, nelle isole in particolare. All'Isola d'Elba, noi con il sistema di Ris e Pacs riusciremo a garantire anche nei piccoli ospedali, come quello di Portoferraio, una capacità diagnostica molto elevata, e quindi anche una capacità di indagine, di analisi delle situazioni e di interventi.

Abbiamo fondi speciali, ho accanto a me il presidente dell'UNCIM, delle comunità montane, l'Elba è anche una comunità montana. Abbiamo fondi speciali, annuali, che vengono stanziati per far fronte a queste situazioni di particolare disagio territoriale. Non sono cifre banali: all'Elba, in aggiunta allo stanziamento storico del fondo sanitario, ogni anno sono un milione e

250 mila euro che servono a fare soprattutto assistenza domiciliare, a garantire quei servizi ulteriori che in queste zone devono essere garantiti.

Poi il mare riguarda la sanità anche dal punto di vista della sicurezza alimentare. Il porto di Livorno, è stato detto meglio prima di me, è il primo porto in Italia per la movimentazione del pescato. Livorno è il primo porto. Ci sono ben 7.500 partite all'anno di pescato, che arrivano nel mondo globalizzato, dall'America Latina, dall'Estremo Oriente, e il nostro compito, insieme al ministero della salute, alle aziende sanitarie locale, all'istituto zooprofilattico, è quello di garantire le analisi che dobbiamo garantire, chimiche e batteriologiche, di queste partite, con tempi e con metodiche certe. Nel rapporto che abbiamo con gli imprenditori, sappiamo che c'è stato negli ultimi tempi, dopo qualche elemento di criticità, un apprezzamento per come il sistema sanitario pubblico, nel suo complesso, con la presenza del ministero della salute, ma anche con l'istituto zooprofilattico, con le aziende sanitarie, riesce a garantire l'analisi di queste partite di pescato, quindi il fatto che il pescato permanga in porto il meno possibile, riducendo i costi e facendo quindi di Livorno un porto ancor più competitivo per la movimentazione del pescato nel nostro paese.

Il sistema che abbiamo messo in campo, con investimenti anche piuttosto cospicui, garantisce la sicurezza alimentare per i cittadini, ma garantisce anche quella rapidità della cosiddetta burocrazia, che a volte burocrazia non è, perché appunto, serve a garantire la salute, i controlli alimentari, che molto spesso e giustamente gli imprenditori ci chiedono.

L'ultimo punto che voglio affrontare, e poi ho terminato, riguarda la sicurezza a bordo delle imbarcazioni, nei porti, e soprattutto nei cantieri navali.

Il vecchio piano sanitario 2005-2007 ha previsto stanziamenti specifici per la sicurezza soprattutto nei porti, in particolare sono stati interessati i porti di Livorno, di Carrara e di Piombino. Soprattutto c'è stato un investimento specifico per quanto riguarda la sicurezza della movimentazione delle sostanze chimiche e la salute dei lavoratori.

L'investimento - noi siamo nella logica di progetti speciali, finanziati per la sicurezza - è stato di 375 mila euro all'anno, ed è stato svolto questo investimento e questa attività, in piena intesa con l'autorità del porto e le autorità marittime, dando ottimi risultati.

È sempre difficile dire che abbiamo ottenuto risultati definitivi sul versante della sicurezza nei luoghi di lavoro, ma i dati ci dicono che per quanto riguarda i porti, e per quanto riguarda anche la sicurezza a bordo, gli ultimi anni hanno visto, grazie a questo intervento, un miglioramento consistente, che fa quindi dei nostri porti e delle nostre imbarcazioni un punto

importante di miglioramento della qualità della sicurezza dei lavoratori, e di modernizzazione.

Adesso abbiamo pronto, e porteremo lunedì prossimo in giunta, un nuovo progetto che riguarda la sicurezza nei cantieri navali. E questo è un tema ben presente. Livorno ha vissuto nel '99-2000 una situazione tristissima e drammatica. Adesso la zona ad essere più colpita a cavallo del 2006-2007 è stata Viareggio, dove proprio ieri si è svolta una manifestazione di lavoratori e delle istituzioni per la sicurezza nei cantieri.

Bene, il tema è noto, veniva detto, e ormai è all'attenzione dell'opinione pubblica; siamo di fronte ad un settore che ha avuto negli ultimi tempi un fortissimo sviluppo, ma anche dei profondi cambiamenti, siamo di fronte ad un settore in cui quegli aspetti che prima anche il sindacato rappresentava, della frammentazione degli appalti, della presenza nello stesso cantiere e sulla stessa barca, di gruppi di lavori diversi, e costituiscono un oggettivo rischio per la salute dei lavoratori.

Quindi la necessità di coordinare gli interventi, di aumentare le azioni di vigilanza, di aumentare le valutazioni di rischio clinico, ci ha spinto a coordinare le aziende sanitarie della costa e a predisporre un progetto che aumenterà la sorveglianza su questi cantieri, ma cercherà anche di supportare l'impresa disponibile a fare un ragionamento di sicurezza nei luoghi di lavoro, a fare investimenti; di supportarla perché la sicurezza nei cantieri navali di costruzione, questo settore che è così importante, in espansione, in questa fase, sia aumentata e quindi i lavoratori possano vivere in condizioni migliori la loro attività di lavoro, in condizioni di maggiore sicurezza.

Questo è l'apporto della sanità in tema di mare, in rapporto alle attività che vi si svolgono.

Io credo che, come vedete, esiste un intreccio fortissimo tra la capacità e il dovere che abbiamo di mantenere e di tutelare la salute dei cittadini e dei lavoratori, e il fatto che questa tutela e questo mantenimento in salute rappresenta allo stesso tempo un elemento di sviluppo per la nostra costa, per le città della costa e per la nostra Regione.

Grazie.

Lorenzo Cantore
Capo Dipartimento
Accademia Navale di Livorno

Non è solo per adempiere ad un dovere formale ma per intima convinzione che ringrazio le Autorità civili e militari presenti, nonché l'Ammiraglio Comandante per avermi concesso l'opportunità di partecipare in qualità di relatore alla Conferenza finale sulla Toscana del mare di cui appare superfluo sottolineare l'importanza sia in relazione al prestigio e l'autorevolezza dei relatori, che all'attualità del tema prescelto.

Il tema oggetto del mio intervento, dal titolo "L'Accademia Navale: la formazione nell'ambito delle materie oggetto della politica marittima dell'Unione", trae spunto dall'attività svolta dal sottoscritto in seno alla Direzione Studi dell'Accademia Navale, in qualità di Capo Dipartimento del Corpo delle Capitanerie di Porto e, pertanto, non poteva che essere incentrato sull'attività di formazione svolta dall'Istituto nell'ambito delle cennate materie.

Come è noto l'Accademia Navale occupa un posto di rilievo nel panorama nazionale tra le istituzioni preposte alla formazione delle materie afferenti il settore navale e marittimo.

In tale settore, l'attività didattico-formativa spazia da materie d'interesse esclusivo della Marina a quelle d'interesse più generale, quali: la tutela dell'ambiente marino, intesa nella sua accezione più ampia di *pollution prevention* e di pesca responsabile e sostenibile, la sicurezza della navigazione intesa sia come *safety* che come *security*, i trasporti marittimi e la navigazione cosiddetta "lusoria" o da diporto; in altri termini proprio ciò che oggi costituisce l'oggetto della politica marittima dell'Unione Europea enucleato nel Libro verde della Commissione del 2006.

Invero, le materie appena enunciate sono oggetto di approfondita trattazione nel corso dell'iter formativo degli Ufficiali frequentatori dei corsi in Accademia, ciò alla luce delle competenze che in tali materie sono state attribuite ai Corpi della Marina Militare, in esecuzione agli obblighi imposti a livello di legislazione pattizia, comunitaria e nazionale.

Il perseguimento degli obiettivi prefissati dalla citata normativa, richiede come presupposto indefettibile ed essenziale una specifica formazione e preparazione da parte del personale preposto a svolgere tali compiti che pertanto non può essere abbandonata al caso o all'improvvisazione.

Si pensi ad esempio agli obblighi imposti a livello internazionale dalla normativa in tema di sicurezza della navigazione, la quale impone agli ufficiali delle Capitanerie di porto di seguire un rigoroso iter formativo prima di conseguire il titolo di **Port State Control Officer**. Iter che si sviluppa attraverso l'esame e lo studio della normativa convenzionale (Solas, STCW, ILO, Load Line, MARPOL), comunitaria e nazionale a partire dal 3° Anno Accademico per poi concludersi con un corso abilitante presso il 6° Reparto di Sicurezza della Navigazione del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Ciò ha permesso all'Italia di primeggiare a livello internazionale, per la 7^a volta consecutiva, per la quantità e qualità delle ispezioni alle navi straniere che scalano nei porti nazionali.

Del pari dicasi per la materia ambientale, la quale è oggetto di studio anch'essa a partire dal 3° Anno Accademico, attraverso l'esame delle diverse conferenze e vertici internazionali che si sono tenuti sul tema. Penso alla conferenza di Stoccolma del 1972 sull'ambiente marino, a quella di Rio del 1992 sull'ambiente e sviluppo, nell'ambito della quale si è affermato il concetto di "Sviluppo Sostenibile", portato alla notorietà nel 1987 dal 1° Ministro norvegese Gro Harlem Brundtland nel rapporto dal titolo "*Our Common Future*" della Commissione Indipendente sull'Ambiente e Sviluppo delle Nazioni Unite, dallo stesso presieduta e, da ultimo, al vertice di Johannesburg del 2002 sullo sviluppo sostenibile.

La formazione nella materia ambientale prevede, altresì, la trattazione dei principali provvedimenti normativi e giurisprudenziali in tema di *pollution prevention*; penso *in primis* alla convenzione internazionale sulla prevenzione dall'inquinamento da navi, meglio nota come Marpol 1973 e relativo protocollo del 1978, alla convenzione di Montego Bay sul diritto del mare, *United Nations Convention on the law of the sea* (UNCLOS – 1982), alla convenzione HNS (*Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea*) del 1996 sul trasporto via mare delle sostanze nocive pericolose, nonché alla Legge sulla Difesa del Mare del 31.12.1982 n. 979.

Tale formazione è, inoltre, integrata dallo studio dell'ecologia marina, nell'ambito della quale sono trattate le tecniche da adottare in caso di inquinamento marino, nonché dall'analisi delle tematiche connesse alla tutela delle risorse alieutiche, che si sviluppa attraverso la trattazione delle principali fonti normative nazionali e comunitarie, quali: la legge sulla pesca marittima 963/1965, il relativo Regolamento di esecuzione d.P.R. 1639/68, i decreti legislativi 153 e 154 del 2004 ed i numerosi regolamenti comunitari, tra cui mi limito ad accennare, per ragioni di economia espositiva, il 2371/2002 sulla conservazione e sfruttamento sostenibile delle risorse della

pesca ed il recentissimo 1967/2006 sulle misure di gestione per uno sfruttamento sostenibile delle risorse alieutiche; il tutto completato dall'analisi delle modalità di svolgimento dei controlli sulla filiera della pesca.

L'attività formativa in tali materie è integrata, e sviluppata in modo più analitico, durante i corsi di perfezionamento e pre-comando, tenuti sempre presso l'Accademia Navale, cui sono chiamati, nel corso della loro carriera, gli Ufficiali del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Una ulteriore materia, oggetto di specifico insegnamento e su cui in questi ultimi anni il legislatore comunitario e nazionale, ha dedicato particolare attenzione è il diporto nautico.

Invero, il fenomeno della navigazione da diporto ha conosciuto nell'ultimo decennio uno sviluppo sempre più crescente, legato, tra l'altro, al possibile utilizzo commerciale delle unità da diporto. Ciò ha reso necessario, attesa l'importanza che tale tipo di navigazione ha assunto, anche e soprattutto in relazione all'indotto di tipo economico che ne deriva, la predisposizione di un apposito Codice della Nautica da diporto emanato con Decreto Legislativo 18 luglio 2005 n. 171, con il quale il legislatore ha ridisegnato l'assetto giuridico di tale materia assegnando gran parte delle competenze alle Capitanerie di porto.

Ed è, in relazione a quest'ultimo aspetto, che assume rilievo l'attività formativa dell'Accademia navale, svolta a favore non solo degli Ufficiali del Corpo, chiamati a soddisfare le innumerevoli istanze dell'utenza diportistica, ma anche a beneficio di tutti gli Allievi dell'Istituto.

L'attività formativa dell'Accademia Navale è, altresì, rivolta ai diportisti. Esempi lampanti sono rappresentati dalla 7^a edizione del Seminario *Yachtmasters* e dal "Corso Sperimentale di Istruttori di 1° Livello d'altura" qui tenutisi rispettivamente il 9 marzo e 7 - 12 maggio scorsi.

Tale corso, diretto a favore degli skipper della nautica da diporto, mira – attraverso la predisposizione specifica di un apposito programma di studio, nel quale sono ricomprese le materie di sicurezza della navigazione, meteorologia, esercitazioni tecniche di navigazione, teoria dell'imbarcazione, vela e psicologia – a fornire una preparazione tecnico-professionale altamente qualificata agli operatori del diporto.

Tutta l'attività didattica e di formazione sin qui enunciata viene supportata da un sistema di apprendimento informatico denominato SISDAN (sistema informatico di supporto didattico Accademia navale).

Esso rientra in quel settore applicativo della tecnologia delle informazioni che va sotto il nome di *e-education*, nell'ambito del quale sono ricomprese l'*e-learning* e l'*e-teaching*, che mira ad integrare la tradizionale offerta

formativa dell'Accademia navale, sfruttando le potenzialità proprie dei moderni sistemi informatici per incrementare il fattore "istruzione".

Segnatamente, il sistema SISDAN offre la possibilità di fornire, anche su richiesta dei discenti, contenuti didattici anche al di fuori degli orari dedicati alla didattica frontale; si tratta di un sistema innovativo che concluderà proprio quest'anno la sua fase sperimentale per divenire uno strumento a disposizione sia degli Insegnanti che degli Allievi.

Nell'ambito dell'attività svolta dall'Accademia Navale, non può non accennarsi alla formazione in tema di GMDSS (*Global Maritime Distress Safety System*), sistema che permette di comunicare con le unità navali commerciali in navigazione in qualsiasi parte del mondo, consentendo loro di ricevere e trasmettere informazioni di qualsiasi tipo, in particolare quelle afferenti situazioni di *distress* e più in generale di sicurezza.

La formazione in tale ambito avviene attraverso un apposito laboratorio multimediale, di recente realizzazione, che consente di simulare tutte le comunicazioni prima descritte.

Le considerazioni suesposte evidenziano come l'Accademia Navale, con riferimento alle materie oggetto della politica marittima, internazionale e comunitaria, svolga un ruolo di rilievo ed, in alcuni casi, insostituibile, nella formazione dei soggetti chiamati ad operare nel settore marittimo, intendendo per tali sia i soggetti istituzionalmente chiamati a garantire l'osservanza delle prescrizioni normative ed a soddisfare le richieste dell'utenza, che i soggetti privati che, a vario titolo, operano nel comparto marittimo.

Tale attività contribuisce, tra l'altro, alla diffusione generalizzata della cosiddetta "cultura del mare", intesa come affermazione di una coscienza comune in tema di tutela dell'ambiente marino e di fruizione sostenibile dello stesso, anche a favore delle generazioni future, della quali l'Ufficiale di marina diventa, quindi, importante veicolo di divulgazione.

In tale ottica, al termine di questo intervento, consentitemi di esprimere un'ultimo concetto su alcuni tra i principi fondamentali che ispirano la formazione dell'Accademia Navale i quali sono chiaramente indicati in uno scritto di "AVIO MARINO".

Nel 1992 un Ufficiale di Marina, a conclusione della sua carriera, celandosi sotto lo pseudonimo di "AVIO MARINO" pubblicò per la Rivista Marittima un breve testo dal titolo "Meditazioni di un vecchio marinaio", in sostanza un distillato delle sue conoscenze che ha voluto mettere a disposizione degli Ufficiali delle nuove generazioni. Questo testo, che conservo gelosamente, nel capitolo riservato "all'Ufficiale" ad un certo punto così testualmente recita:

“Tuttavia né Kipling, né i manuali di management citano quella che deve essere la principale, anzi fondamentale, qualità di un Ufficiale: il senso del dovere. ... (omissis) Il senso del dovere non è una “fede” che uno deve accettare senza discussioni interiori o senza comprenderne il significato perché supera le possibilità dell’intelletto umano, come può essere una fede religiosa. E’ qualcosa che si forma nell’animo dell’individuo durante gli anni della giovinezza, si sviluppa nella maturità – continuamente sottoposta al vaglio del presente, delle difficoltà, degli impegni – e, a un certo punto, permea di sé l’intera nostra vita. E’ qualcosa che noi stessi creiamo e alla quale crediamo non per fede ma per convinzione. E, una volta raggiunto, è il senso del dovere compiuto che fornisce la soddisfazione più grande all’intera vita di un Ufficiale. Occorrerebbe ora elencare tutte le qualità che un Ufficiale dovrebbe possedere, quelle del manager e dell’Uomo. Ma su una in particolare è opportuno soffermarci perché, secondo noi, viene subito dopo il senso del dovere : la cultura . Infatti è nostra ferma convinzione che l’abbinamento delle due qualità, senso del dovere e cultura, riassume tutte le altre.

Cultura è qualcosa di diverso da istruzione. Max Weber ha definito il concetto di cultura come un “...concetto di valore...”, valore che è “...assunto in virtù di una scelta ...” .

La cultura che noi consideriamo indispensabile per un Ufficiale, presuppone, quindi, un atteggiamento intellettuale che porti allo studio della propria professione non limitato ai pur necessari aspetti tecnici, ma aperto a tutte le sue sfaccettature – e sono tante. Le conoscenze così acquisite devono però essere utilizzate, non rimanere puro sfoggio di erudizione . E la loro utilizzazione deve riguardare essenzialmente due cose: l’educazione del personale, come abbiamo già detto e il movimento culturale dell’ambiente in cui viviamo: la Marina. E’ compito dell’Ufficiale partecipare a questo movimento integrando e suggerendo le opportune modifiche in conseguenza di quell’altro movimento culturale che si sviluppa continuamente nella società tutta “Nel ringraziare l’uditorio per l’attenzione prestata concludo parafrasando il pensiero di Albert Einstein secondo il quale *“l’apprendimento che viene elargito dovrebbe essere percepito come un regalo prezioso e non come un dovere imposto”*”.

Io ringrazio innanzitutto il presidente per l'invito e per la possibilità che abbiamo avuto di poter dare il nostro contributo, anche in riferimento al percorso dei forum che ha permesso di arrivare alla conferenza del mare nella sua forma conclusiva.

Ha detto bene, la presenza dell'UNCHEM nel percorso ad oggi è quella di trarre delle conclusioni e alla fine, quando si farà la programmazione dell'economia del mare, sarà evidente che quanto sarà fatto per la costa e per il mare risentirà di un'integrazione forte con ciò che si sta facendo in montagna e con le politiche della montagna. E questo si vede anche dati alla mano, e pertanto farò alcuni esempi.

Siamo in una fase delicata, ora si darà attuazione, la Regione darà attuazione al piano di sviluppo regionale, ci sarà la disponibilità di fondi europei che andranno ad intersecarsi coi fondi regionali, e spero nazionali, se arriveranno. E quindi c'è la necessità che le risorse vadano a sistema. Quindi, oltre alle risorse specifiche della montagna penso a tutte le risorse previste dall'INTERREG, o previste per la costa che devono andare ad integrarsi col territorio, non solo dell'Elba, dove coincide il fatto che di essere montagna, comunità montana, comunità isolana, ma anche là dove ci sono comunità montane che arrivano direttamente ai margini della costa. E credo che i servizi e l'influenza delle politiche della montagna eserciteranno un peso forte sia in verso che in un altro.

Penso ad esempio alle Colline Metallifere, dove i comuni di Follonica, Gavorrano e Scarlino risentono molto delle politiche montane di Massa Marittima ecc., quindi si conferma una integrazione forte, e avendo letto la relazione dell'IRPET che individua alcune anche criticità, e indica un pochino quali sono i fattori legati all'economia, vediamo che ci sono similitudini tra la montagna e la costa: ad esempio si evince che sia la montagna che la costa sono aree deboli, e sia la montagna che la costa hanno un'economia non aperta, quindi, logicamente, il fatto di potere integrarsi permette di fare sistema.

Volevo solamente sottolineare, per rafforzarlo, il fatto che noi abbiamo una comunità montana in Arcipelago, che è quella dell'Elba, e fra l'altro con l'entrata dell'Isola del Giglio, è diventata una comunità montana che prende tutta l'estensione territoriale dell'arcipelago avvalorando una scelta di programmazione precisa, voglio dire a sistema; molti degli interventi e delle

risorse che vanno sul territorio ci vanno perché rientrano nelle politiche che stiamo facendo per la montagna: penso alla difesa del suolo, penso all'aspetto di tutto quello che diceva Rossi, della sanità e del sociale, se oggi l'accessibilità ai servizi sanitari, per esempio nell'Isola d'Elba, è garantita con una qualità buona, è grazie alle risorse che vengono dirottate lì, come diceva Rossi, specifiche per la montagna. Se penso alle risorse per il welfare, legate per esempio al piano sociale, anche lì ci sono risorse specifiche. Quindi c'è la necessità, voglio dire, di valorizzare questo sistema.

Penso tuttavia anche alle problematiche che ci sono, ad esempio, nell'arcipelago, come quella inerente la connettività, se ne è parlato durante i forum. Noi abbiamo i comuni dell'arcipelago che ancora non sono connessi con le nuove forme di connettività, banda larga, o altri tipi. Quindi ciò non permette neanche l'uso delle tecnologie per valorizzare la qualità dei servizi, penso alla telemedicina, penso anche alla rete di scuole per potenziare il sistema scolastico. Noi abbiamo un problema, per esempio, sull'isola di Capraia sempre in relazione alla connettività. Si pone, pertanto, la necessità che si vada verso questo indirizzo, e il bando regionale della riduzione del digital divider finalizzato ai territori più deboli della montagna risponde perfettamente a questa esigenza, soddisfacendo a pieno titolo anche le esigenze dell'isola d'Elba: basti pensare che sono messi a disposizione 20 milioni di euro che andranno a portare la banda larga da tutte le parti.

Questo, ovviamente, vorrà dire anche pubblica amministrazione più efficiente, vorrà anche dire catalizzare anche tutto ciò che concerne l'uso delle tecnologie per il collegamento delle pubbliche amministrazioni stesse.

In tal senso, vorrei citare il progetto che l'Elba ha presentato un paio di mesi fa, sulle videoconferenze fra Comuni e Comunità Montana, visto che la videoconferenza è diventata un meccanismo certificato anche di conferenza dei servizi, andando così verso quel miglioramento degli aspetti, della funzione pubblica.

Tutta la partita dell'ecosistema e dell'ambiente, il fatto che si tuteli un ambiente, il fatto che ci si dirottino delle risorse, basti ricordare il piano forestale, la difesa del suolo legata alla bonifica, si gioca tutta intorno alle risorse che ho detto fin qui, risorse prettamente regionali che vengono fuori dalla programmazione attenta che ha fatto in questi anni la Regione, sul fronte di politiche specifiche per la montagna, in questo caso che riguardano anche la parte dell'arcipelago Toscano.

Logicamente siamo in attesa, io lo dicevo non a battuta, ma in maniera seria, che una volta iniziata la programmazione nazionale, adesso dal governo devono arrivare proprio su questi fronti che ho detto ora risorse: questo

perché c'è bisogno anche di risorse governative da integrare a quelle regionali, per far fare quel salto di qualità, sull'aspetto dell'accessibilità, alle telecomunicazioni. Noi abbiamo, infatti, ancora un grosso problema, quello della carenza di collegamenti fra le isole, dell'accessibilità a volte precaria, e la reperibilità di risorse, logicamente, permetterebbe quel salto di qualità mediante il quale garantire un accesso e una qualità della vita superiore.

Chiudo con un'ultima riflessione: noi, dopo la Conferenza della Montagna di Vallombrosa, stiamo stilando un'intesa programmatica con la Regione sugli aspetti dei prossimi 4 o 5 anni, in cui si cercherà di definire quali saranno le risorse sia comunitarie che regionali, che andranno finalizzate e negoziate, avvalendoci quindi anche del nuovo strumento della negoziazione, e non più solamente del bando, finalizzando veramente in tal modo le risorse allo sviluppo dei territori, rispetto alle esigenze, in un quadro di sistemi di enti, comuni, comunità montana e province, attori fondamentali per la programmazione. L'obiettivo è quello di riuscire a far sì che queste risorse ci siano nel corso degli anni, per permettere quel percorso che tutti ci aspettiamo. E su questo io penso che la conferenza del mare possa dare delle risposte importanti e mi auguro che quello che scaturirà da questa giornata e dal percorso fatto possa vedere la partecipazione a pieno diritto non tanto dell'UNCCEM, in quanto rappresentante della montagna, ma dei piccoli comuni montani che sono nell'arcipelago e della comunità montana dell'arcipelago; salvo poi colpi di coda di chiusura di comunità montane, ma io mi auguro di no, perché la comunità montana dell'Elba ha dimostrato e sta dimostrando, pur avendo passato delle vicissitudini forti, di essere un ente che lavora per i comuni e con i comuni, e quello che sta facendo ora per i comuni sulla programmazione è sotto gli occhi di tutti, e io penso che quando le cose funzionano e vanno avanti, non ci sia altro che valorizzarle, innovarle, renderle ancora più efficienti, ma in un'ottica di avere consapevolezza di quello che esiste portandolo a qualità e risorsa.

Grazie.

Alessandro Bianchi
Ministro dei trasporti

Ho avuto modo di leggere, già nei giorni scorsi, la relazione dell'assessore Bertolucci e devo dire l'ho trovata piena di contenuti di carattere programmatico, piena per esempio di una serie di riferimenti, di rapporti tra le politiche del mare, che sono l'oggetto centrale di quello che si discute, e politiche che riguardano anche altri comparti, dai beni culturali al turismo, dall'ambiente alla pianificazione territoriale: tutto questo dimostra che una nuova visione complessiva dei problemi è quello che serve in genere, per fare una buona programmazione.

E questo è valido oggi più che mai – ma in qualche misura è stato sempre così – perché è sicuramente impossibile riuscire a programmare e poi intervenire e gestire per comparti separati, specialmente in una dimensione come questa: quella delle politiche del mare che hanno assunto l'importanza sempre maggiore negli anni passati; ed è molto facile ipotizzare che ne avranno negli anni avvenire.

Ho fatto questa premessa per avvertire che, data la giusta ampiezza dei temi trattati, forse riuscirò a cogliere solamente alcuni spunti, quelli che a me sembrano in questo momento da un lato di maggiore interesse dall'altro di maggiore pertinenza alle cose di cui si occupa un ministro dei trasporti. Diciamo allora anche per non perdermi nella complessità della materia restringerò il discorso sui porti. E, a partire da questi, farò qualche considerazione collaterale.

Qui si è parlato, in maniera molto esplicita, di un discorso che riguarda trasporti, logistica e portualità; si è parlato insistentemente della piattaforma logistica toscana. Secondo me questo è già un messaggio molto chiaro e molto netto: c'è una Regione, una Regione importante, anche in una posizione strategica all'interno del territorio nazionale, che rappresenta se stessa all'interno di un unico problema/obiettivo, quello di costituirsi come piattaforma logistica. Ecco, se penso a questo problema dal punto di vista di un Ministro dei Trasporti (quindi dal punto di vista di chi ha necessità e dovere di occuparsi dell'intero sistema paese) vedo come sia ineludibile il rapporto tra politiche centrali governative e politiche regionali, ma poi vedo soprattutto che noi, tutti noi, dobbiamo partire dalla visione dell'Italia, del nostro paese, come piattaforma logistica mediterranea.

Questa è la condizione che si pone oggi se vogliamo rispondere in maniera adeguata al presente e soprattutto al futuro che ci aspetta. Ecco, per capire quale potrà essere il nostro domani – e capire quale deve essere la nostra strategia generale – farò un esempio concreto. Parlo dell'aumento vertiginoso dei volumi di traffico via mare che sta interessando il Mediterraneo e che cerca nel nostro paese uno dei punti di riferimento principale. Ebbene, al di là dei dati statistici che potremmo riferire, che sono abbastanza noti, sull'incremento dei traffici che stanno arrivando nel Mediterraneo attraverso il canale di Suez, basterà fare un esempio concreto di cui abbiamo avuto una testimonianza diretta qualche settimana fa in una missione fatta in Egitto: si sta parlando del raddoppio del canale di Suez. Parlare del raddoppio del canale di Suez significa parlare di una cosa che ha valore quasi simile a quello dell'apertura del canale per la prima volta. Ma concretamente significa immettere nel Mediterraneo flussi di cui in questo momento noi riusciamo difficilmente a capire l'entità. Ma lì, in Egitto, si sta facendo dell'altro: si sta raddoppiando porto Said; si sta raddoppiando il porto di Alessandria, si sta raddoppiando Damietta, cioè, si sta creando una condizione per accogliere questi immani flussi, che ormai arrivano prevalentemente dall'estremo oriente e che cercano un riferimento proprio nell'area mediterranea.

In questo fenomeno, l'Italia è un ovvio riferimento geografico. Eppure, lì in Egitto, abbiamo scoperto con una certa meraviglia che l'unico rapporto tra le autorità egiziane preposte ai trasporti e il nostro sistema portuale è con il porto di Ravenna. Meraviglia e sconcerto, perché il solo porto di Ravenna non rappresenta – non può rappresentare – tutta l'offerta che noi possiamo offrire alla enorme domanda che arriva dall'estremo oriente. Dobbiamo attrezzarci ad essere questa grande piattaforma logistica, partendo dalla naturale condizione geografica del nostro paese. Ecco: una opportunità geografica che dobbiamo far diventare sistema attrezzato.

Che vuol dire creare una piattaforma logistica? Significa che da sud a nord – e dico da sud a nord perché in questo caso la direzione univoca: i flussi prevalenti vanno da sud verso nord, perché vanno in cerca dei mercati europei, dell'Europa continentale – da sud a nord, insomma, noi dobbiamo riuscire a costruire una rete di aste e di nodi, cioè di percorsi. Mi auguro prevalentemente ferroviari, nel tempo, anche se per ora non possono essere altro che prevalentemente stradali, ahinoi. E i nodi sono quelli intermodali; cioè nodi complessi, con la compresenza di porti, di aeroporti, di interporti, di stazioni ferroviarie, perché questa è la maniera di far fare massa critica a queste diverse attrezzature di supporto alla mobilità, ed anche il modo per consentire questa intermodalità che a noi serve disperatamente.

L'intermodalità infatti, è quello che serve in generale, per consentire un flusso che possa servirsi momento per momento del modo più efficace di trasporto, e poi per liberarci da questa ipoteca sotto la quale stiamo, di un trasporto merci che per l'85% viaggia sulle strade. Un'ipoteca che va contro gli interessi dei cittadini, la qualità della vita dei cittadini, l'impatto ambientale, il consumo energetico, l'incidentalità, ma che va anche contro gli interessi delle imprese che trovano in una vischiosità progressiva del trasporto via strada un fattore negativo nella propria economia complessiva di circolazione delle merci. Allora, dobbiamo costruire lungo il paese, a partire dai porti della Puglia, a quelli della Sicilia e della Calabria, e via, via venendo in su, un sistema che possa accompagnare questo grande flusso verso appunto, i grandi mercanti continentali europei. Badate che l'occasione che abbiamo di fronte oggi è grande. Ancora oggi, alcuni dei grandi armatori a livello mondiale ci dicono: spicciatevi, Perché altrimenti noi entriamo da Suez e usciamo da Gibilterra senza fermarci. Ma per andare da Suez a Gibilterra ci sono tre, quattro giorni di navigazione che ci consentono un margine enorme. Lo ripeto, anche in virtù della nostra condizione geografica, che resta il nostro vero asso nella manica rispetto a paesi come la Spagna – che sta facendo grandissime cose, e in fretta – o come la Grecia.

Ecco, in questa chiave, ossia affrontato strategicamente il nodo della trasformazione del nostro paese in una vera e propria piattaforma logistica, allora entrano in gioco i sistemi regionali. Ma, ripeto, ogni progetto regionale deve essere incardinato su un disegno nazionale. Che ruolo giocano i porti in questo fenomeno? A noi non servono dei “caselli autostradali”, come diceva l'assessore Conti, ossia luoghi dove si pagano pedaggi e basta. A noi servono dei terminali. Terminale significa un luogo da cui si parte, a cui si arriva, e che possano essere l'uno inverso dell'altro, a seconda delle direzioni, ma che siano dei poli attrezzati, nei quali possono svolgersi funzioni complesse che non siano semplicemente quelle del transito. Perché dico che il semplice transito non ci interessa? Perché il nostro obiettivo è far circolare le merci nel nostro paese, in modo da far incrementare il loro valore durante il loro percorso.

A questo proposito, è necessario fare una breve parentesi sulle autostrade del mare, un tema sul quale spesso c'è stata una qualche ambiguità.

Noi stiamo puntando molto sulle autostrade del mare, non c'è dubbio: abbiamo messo in essere alcuni provvedimenti per favorire l'uso dell'autostrada del mare ma, vorrei chiarire, sono provvedimenti limitati al fatto che incentiviamo un trasportatore su strada ad andare per via mare. Noi a questo trasportatore diciamo: guarda, se invece di fare da Palermo a

Genova percorrendo un paio di migliaia di chilometri sulla stradaccia tremenda che incontri, vai sulla rotta di mare, ti diamo un incentivo. Ecco qual è il problema: creare un meccanismo che consenta di favorire l'uso di quel percorso rispetto all'altro.

E veniamo ai porti. I porti hanno una funzione straordinaria: sono elementi primari delle cerniere intermodali e sono occasioni uniche per attivare processi produttivi. E' stato detto più volte qui: i porti sono "attivatori di processi produttivi a ridosso del porto stesso". I porti sono "attivatori anche di processi urbani e territoriali". Spesso, in passato, questa condizione non è stata vissuta come un'opportunità ma come una limitazione. E ciò è successo solo perché veniva negato il rapporto tra il porto e la città: un rapporto difficile, magari, ma dal quale non si può prescindere. Non è pensabile che la città e il suo porto progettino la propria identità in modo autonomo, ognuno rinchiuso nel suo ambito. Pensate a Livorno, o a Genova, a Trieste: tutto si può fare, lì, fuorché pensare che uno pianifica il porto e l'altro pianifica la città come se fossero due cose diverse.

Bene, ma che cosa fa il governo – è questa la domanda che qui spesso è stata posta – per attivare, incentivare, costruire il futuro dei porti? Qual è la strategia del governo – la strategia del mare, voglio dire – a sostegno delle politiche della Regione Toscana? Alcune cose posso dire che la abbiamo già fatte: i provvedimenti della finanziaria dello scorso anno in materia di portualità sono stati una piccola rivoluzione, questo deve essere riconosciuto. Per fare un solo esempio, l'attribuzione dell'autonomia finanziaria alle autorità portuali è una piccola rivoluzione in materia di portualità.

Questo significa che il giro vizioso per cui lo Stato incassava tutto quello che c'era da incassare, in termini di tasse, contributi, dei porti, per poi ritrasferirli con pesantezze, lungaggini – e quasi sempre trattenendo qualcosa – ecco, questo giro vizioso non c'è più. Le autorità portuali si prendono i loro introiti come vogliono. Occorrerà qualche mese per oliare completamente il meccanismo, ma una volta che questa sarà completa le autorità portuali non avranno alcun impedimento ad essere gestori di se stesse.

Il governo in tutto ciò si è riservato il compito di programmazione, indirizzo e coordinamento. Perché noi vogliamo avere un'idea complessiva della portualità italiana, vogliamo poter dire che secondo noi vanno perseguiti certi percorsi e quindi dare degli indirizzi, e vogliamo verificare nel corso del tempo, che questi indirizzi che avremo convenuto con le autorità portuali siano stati effettivamente realizzati.

La nostra intenzione è di fare, insieme alle autorità portuali, una politica del mare, che duri almeno i prossimi 4 anni.

Su questo punto voglio essere chiaro e insistere: da un lato vogliamo lasciare piena libertà, dall'altra però intendiamo fissare gli indirizzi di programmazione, anche in termini di costruzione di sistemi portuali ad esempio. Questa è un principio che ripeto spesso, che mi sento spesso rinfacciare ma sul quale ho intenzione di insistere con fermezza.

Secondo me il problema non è tanto infatti quello di chiudere qualche autorità portuale perché di troppo, o evitare che ne nascano altre; anche se non sarebbe di certo male se lavorassimo in questo senso. Quello che richiamo invece è un concetto più ampio: siamo sicuri che non convenga complessivamente un discorso di economia del mare? Mettere a sistema alcune autorità portuali. Non sarà vero che l'arco ligure e i porti liguri funzionerebbero meglio se ci fosse una politica strettamente coordinata tra questi? Può poi accadere che questo stretto coordinamento si traduca nell'istituzione di un'unica autorità portuale.

In Puglia sta accadendo, ma non è strettamente indispensabile che questo sia. Fondamentale invece è che si facciano delle azioni coordinate, soprattutto che si eviti di fare delle azioni scoordinate, cioè concorrenziali tra porti che a volte stanno a 30 chilometri uno dall'altro. Non siamo altrimenti in grado di garantire un'offerta qualificata capace di rispondere a quella domanda forte cui facevo riferimento prima e alla quale invece dobbiamo saper rispondere.

I nostri porti, ad eccezione di Gioia Tauro, che è un'eccezione assoluta, e ce ne abbiamo una solamente, sono condizionati tremendamente dall'assenza di spazi. Tanto è vero che negli ultimi anni alcune città stanno proponendo, con grande creatività progettuale, delle soluzioni molto interessanti, come ad esempio quella del porto lungo, per cui Genova dice che il suo retroporto in realtà sta ad Alessandria, e Spezia che fa di Parma il proprio retroporto. Non avendo la possibilità di fare una Rotterdam italiana, salvo che a Gioia Tauro dove ci stanno altri tipi di problemi, cerchiamo di lavorare almeno in maniera coordinata. La risposta sicuramente sarà di più alto livello qualitativo e quantitativo.

Per quanto riguarda gli HUB portuali, tre sono stati già codificati in legge: Gioia Tauro, Cagliari e Augusta. C'è anche Taranto, che per un errore non è stato inserito. Abbiamo comunque in corso un provvedimento che farà una classificazione di questi HUB di livello nazionale, attribuendo loro compiti diversificati.

Per concludere vorrei soffermarmi sulle questioni della Toscana, della piattaforma logistica toscana e sul rapporto tra politica regionale e politica nazionale.

Intanto darei per scontato che se vogliamo fare politiche incisive dobbiamo fare in modo che si mettano insieme queste due azioni, centrale e regionale, non solo, ovviamente, come coordinamento di azioni, ma anche come disponibilità di risorse. Penso sia importante fare in modo che dei fondi stanziati dalla finanziaria, quelli dei PON nazionali, i fondi regionali, POR e quant'altro, si faccia una massa che è una, si crei un piccolo deposito disponibile per queste azioni.

Poi occorre un riferimento unico in termini di strategie. Voglio a tale riguardo fare un accenno ad un tema che ci sta particolarmente a cuore, come Ministero dei Trasporti, che è quello della pianificazione complessiva della mobilità del paese, che va sotto il nome di Piano generale della mobilità: ne abbiamo oramai definito le linee guida e presto lo porteremo in discussione.

Io non mi occupo direttamente di escavi, perché la materia è principalmente di competenza dei ministri Di Pietro e Pecoraro Scanio. Me ne sono occupato quando si è registrato un momento di emparse, nella scorsa finanziaria, durante il quale sembrava che non si riuscisse a trovare una soluzione al problema, per cui si è avuta l'impressione che fosse sempre più difficile procedere con l'abbassamento dei fondali dei nostri porti.

Adesso non è così, la norma consente di farlo; ci sono delle pesantezza di percorso per cui oggi sono necessari dai tre ai cinque anni per la realizzazione di questi lavori, un tempo non compatibile, diciamo chiaramente, con le esigenze di un investitore, di un imprenditore che vuole fare degli investimenti puntando su questo fattore. Mi sento però di consigliare un atteggiamento non proprio conflittuale con chi è maggiormente problematico sull'argomento, e cioè con il Ministero dell'Ambiente. Anche perché ho potuto constatare che quest'amministrazione dell'ambiente in realtà ha un atteggiamento molto aperto e non di chiusura nei confronti del problema. Quello che il Ministero chiede è di lavorare garantendo il massimo rispetto delle condizioni ambientali. D'altra parte c'è da aggiungere che in moltissimi casi, ne ho avuto riscontro diretto, gli elaborati presentati dalle singole autorità, in termini di proposte, sono inguardabili, davvero inguardabili. Cerchiamo allora di non fornire alibi ad una amministrazione che, ripeto, mi sembra abbia dimostrato un atteggiamento positivo e che chiede soltanto il rispetto di alcuni principi di salvaguardia dell'ambiente.

Non mi occupo di escavi, come dicevo, perché ho l'ambizione e il desiderio – anche perché questo mi tocca, nella ripartizione dei compiti che sono stati affidati al Ministero dei Trasporti – di preoccuparmi del sistema della mobilità di questo Paese nel suo complesso, di come si muovono le persone e le merci da una parte all'altra dell'Italia, in una prospettiva più lunga e in una dimensione la più alta possibile d'osservazione.

Il nostro obiettivo è rimettere in piedi un piano generale della mobilità che sia proiettato perlomeno al 2020, ai prossimi quindici anni, che secondo me è la giusta prospettiva di una corretta programmazione. A valle di questo costruiamo gli strumenti più adatti, e cioè i diversi modi di trasporto, per garantire la qualità e la quantità della mobilità. Questa operazione è stata ricondotta dentro un nuovo Piano generale della mobilità. Quello approvato nel 2001 si chiamava Piano generale dei trasporti e della logistica, ma in realtà non è mai stato tirato fuori dai cassetti del precedente governo, che ha preferito attuare, soprattutto a livello propagandistico, una politica di costruzione delle infrastrutture, senza alcun progetto organico però, senza un disegno unitario, con nessun riferimento quindi ad una seria politica dei trasporti.

Noi abbiamo l'ambizione di dare ordine, coordinamento e organicità allo sviluppo della mobilità nazionale dei prossimi anni, e quindi anche alla costruzione delle infrastrutture necessarie al Paese per consentire alle persone e alle cose di spostarsi in modo coordinato e funzionale. All'interno di questo progetto si inquadrano anche le esigenze e le richieste della regione Toscana, prima discusse insieme al presidente. Il discorso dell'alta velocità va avanti da sé; stiamo trovando progressivamente le risorse che servono a RFI. Mi pare che non sia preoccupante nemmeno la due mari. C'è il problema della tirrenica. Sulla tirrenica la Regione Toscana ha già fatto tutto quello che poteva fare, nel senso che ha deliberato a livello più alto, con l'accordo di tutti. Sembrerebbe mancare soltanto il passaggio del CIPE. Qui, come per l'alta velocità in Val di Susa, non c'è più da discutere se l'opera si debba o no fare. La decisione è presa. L'opera si farà. Bisogna ragionare solo sul come si debba fare. Sono convinto però che, responsabilmente, in un tempo rapidissimo, anche questa ultimo fronte che interessa la regione possa essere positivamente risolto.

Vorrei dire un'ultima cosa sul Piano generale della mobilità. Entro l'estate saranno definite le linee guida, che in questo momento sono ancora allo studio di un comitato tecnico scientifico. Quando saranno pronte è nostra intenzione discuterle con le regioni. Chiedo al presidente Martini se vuole candidare la sua regione ad ospitare uno di questi incontri, insieme ad altre due o tre regioni che potrebbe chiamare a raccolta.

Quello del confronto con le regioni sarà per noi un momento fondamentale, perché nel Piano definitivo le nostre previsioni, i nostri progetti, dovranno combaciare ed essere coordinati con quelli delle istituzioni locali. Il Piano generale della mobilità infatti dovrà essere non la risultante delle singole azioni regionali, né potrà essere il trasferimento regionale delle previsioni centrali, ma la equilibrata fusione di questi due punti di vista. Mi auguro perciò di poter tornare in Toscana a discutere con i colleghi di mobilità. Non solo quindi di portualità ma di tutto quello che la mobilità riguarda: i diversi modi di trasporto, compreso il quinto modo di trasporto, che è quello intermodale, nel quale crediamo con tanta forza e convinzione da aver creato una nuova Direzione generale di trasporto intermodale al Ministero dei Trasporti. Proprio per dargli una fisicità di presenza e perché sia quello il modo con cui nei prossimi anni si muoverà il Paese.

Conclusioni

Claudio Martini

Presidente della Regione Toscana

È importante che questa conferenza abbia affrontato in modo integrato tutte le questioni relative alla dimensione marittima della Toscana.

Lo sforzo che l'Assessore Bertolucci ha fatto, di cui lo ringrazio a nome di tutta la Giunta, è stato quello di cercare di tenere insieme la dimensione economica, quella culturale, quella sociale, quella turistico- paesaggistica, con l'obiettivo di considerare la questione della Toscana del Mare non come un settore, ma come un pezzo della Toscana tutta.

È uno sforzo che noi facciamo anche perché è evidente che la dimensione marittima solleva tutta una serie di questioni di carattere regionale. Ad esempio: se si sviluppa il sistema portuale di Livorno, la piattaforma logistica, non è una soltanto una questione provinciale, è una questione regionale e diventa anche una questione nazionale.

Storicamente la costa toscana, a differenza di altre regioni, come per esempio in Liguria, o in Campania, o in Puglia, ha avuto livelli di sviluppo minori rispetto al centro della regione. Da noi i grandi poli di sviluppo sono nelle città d'arte dell'interno e nei distretti industriali che stanno intorno alle città d'arte. Soprattutto perché lungo la costa si è concentrata un'industria per lo più pubblica, di grandi dimensioni, che non ha avuto lo stesso dinamismo dei distretti, delle piccole imprese, e dell'alta specializzazione che ha caratterizzato il centro della regione.

Dobbiamo recuperare questo gap, e le indicazioni che sono venute dai vari interventi, soprattutto quello del Ministro Bianchi, vanno nella direzione giusta.

Lavorare sui porti, lavorare sui sistemi interportuali, lavorare sulla piattaforma logistica, e su tutte le opportunità che esistono, dal turismo, ai beni culturali, all'Università e la ricerca, e allo sviluppo di iniziative di industriali. Mi sembra che il quadro su cui lavorare sia stato definito. Naturalmente bisogna creare le condizioni perché questo sviluppo non sia troppo faticoso e non vada avanti ad ostacoli.

Sono stati enucleati molti nodi di intervento, su cui esiste un'agenda chiara. Adesso vorrei aggiungere qualcosa a proposito della tirrenica.

C'è una differenza di fondo tra la Val di Susa e la Toscana, ed è che qui le amministrazioni sono tutte d'accordo: la Regione, tutte le province, il 95%

dei comuni, le sovrintendenze dei beni culturali ecc., ecc. Allora, quando continuano ad arrivare appelli alla discussione, al confronto, mi domando: con chi dobbiamo discutere? In quale sede? Noi naturalmente siamo sempre aperti alla discussione: è esattamente quello che abbiamo fatto finora, a differenza di quello che è avvenuto in Val di Susa. E questo lungo lavoro ha portato ad una posizione condivisa quasi unanimemente da tutto il sistema istituzionale.

Dunque chi pone problemi è esterno alla Toscana. E non pone questioni che hanno relazione con le esigenze del nostro territorio, perché quelle esigenze le esprimono le istituzioni territoriali, le forze politiche, le categorie economiche.

Alcune delle questioni che vengono poste attengono a visioni molto particolari ed esterne, per non dire estranee, alla nostra dimensione. La situazione è per certi versi paradossale, opposta a quella che si è presentata in Val di Susa. Lì si pone una questione democratica perché magari non tutti gli interlocutori sono stati consultati in tempo. Qui da noi invece non si vuole tener conto che c'è un consenso amplissimo e c'è una visione ormai assodata. Il rischio è di mettere in discussione un faticoso lavoro.

Quando io sono diventato presidente, sette anni fa, sull'ipotesi di soluzione della tirrenica c'erano in campo mille idee diverse. Con un lavoro faticoso le abbiamo rimesse tutte insieme. E oggi c'è questo consenso amplissimo che non possiamo ignorare soltanto perché esistono pulsioni politiche, lobbistiche, che non esprimono le esigenze del territorio.

ALESSANDRO BIANCHI

Capisco che il paragone che ho usato con la Val di Susa ha depistato il ragionamento. Anche se alla riflessione ho premesso che la Regione Toscana aveva già raccolto il massimo consenso al livello più alto possibile. Siamo tutti perfettamente consapevoli dell'assoluto livello di condivisione della vostra decisione. Questo è un dato fermo. Ho voluto sottolineare che al CIPE, nonostante ce ne sia uno a settimana, da un anno, questa delibera sulla tirrenica non è ancora arrivata. Questo mi fa pensare che ci sono ancora alcune resistenze di non poco conto. Il che non significa che si rimetta in discussione l'opera. Altrimenti, ha ragione il presidente, il rischio è che si crei una condizione di democrazia rovesciata. Ho voluto solo ribadire la necessità di riservare la massima attenzione alle modalità di realizzazione di un'opera di tale importanza e complessità.

CLAUDIO MARTINI

Oggi è matura una proposta di tracciato che ha l'intesa di governo, ANAS e SAT e che può andare all'esame del CIPE. Quest'opera può essere realizzata senza interventi a carico del bilancio nazionale, ma con un autofinanziamento che viene dalla specifica convenzione. E questo è l'impegno che il Ministro Di Pietro ha preso con noi. In quella sede potranno emergere tutte le problematiche, ed ognuno potrà valutarle.

Voglio concludere dicendo che consideriamo interessante l'invito a svolgere un ruolo di collaborazione con le iniziative del governo sui temi della mobilità. Siamo pronti ad ospitare occasioni di dibattito e dialogo. Di particolare interesse è la questione del cabotaggio delle autostrade del mare. È una delle grandi rivoluzioni possibili, un tema che anche in Europa è molto dibattuto, anche se noto una certa difficoltà a passare dalla individuazione del valore strategico di questo concetto, ad una vera e propria politica europea che lo faccia diventare finanziabile e competitivo. Per questo dobbiamo alzare ancora il tono della nostra candidatura, della nostra disponibilità ad intervenire su questi punti, perché davvero può rappresentare non solo la diversificazione dei percorsi, ma la costruzione di una nuova economia.

Il nostro lavoro in questa conferenza del mare vuole essere anche il contributo al dibattito, che in Europa è aperto, sul Libro Verde, sulla dimensione marittima dell'Europa, una straordinaria nuova opportunità. Non c'era mai stata fino a due anni fa, la proposta di scrivere un Libro Verde sulla dimensione marittima dell'Europa. È una questione strategica, perché riguarda territori spesso periferici.

Anche su questo siamo disposti a collaborare col Governo per far sì che questo Libro Verde sia uno strumento operativo per mobilitare l'impegno di tutte le regioni. Anche la CRPM, di cui sarò Presidente per un altro anno e mezzo, collaborerà attivamente in questo senso.