

Politiche integrate per la Toscana del mare 2008 - 2010



Regione Toscana

Diritti Valori Innovazione Sostenibilità

**Politiche integrate
per la Toscana del mare
2008 - 2010**

Direzione generale della Presidenza
Area di Coordinamento
Programmazione e Controllo

Catalogazione nella pubblicazione (CIP) a cura
della Biblioteca della Giunta regionale toscana:

**Politiche integrate per la Toscana
del mare 2008-2010**

I. Toscana. Direzione generale della presidenza.
Area di coordinamento programmazione e controllo
1. Mari – Tutela e utilizzazione –
Politiche – Toscana – 2008-2010
333.91641709455

Coordinamento comunicazione ed eventi
Direzione generale della Presidenza
Settore Comunicazione istituzionale e pubblicitaria

Grafica e stampa
Centro stampa
Giunta Regione Toscana

Tiratura 2000 copie
Distribuzione gratuita

Aprile 2008

INDICE

5	Presentazione
9	Introduzione
11	Il quadro programmatico: PRS e PIT
12	La politica marittima comunitaria: Libro Verde e Libro Blu
14	Sintesi dell'analisi Irpet
21	Politiche integrate per la Toscana del mare
21	Asse 1) Valorizzazione della competitività
	<i>Industria</i>
	<i>Turismo</i>
	<i>Pesca</i>
	<i>Porti</i>
	<i>Logistica</i>
	<i>Trasporti</i>
	<i>Strumenti di attuazione: piani programmi regionali e locali</i>
	<i>Risorse</i>
38	Asse 2) Tutela dell'ecosistema marino
	<i>Qualità delle acque</i>
	<i>Ricerca marina</i>
	<i>Erosione</i>
	<i>Parchi</i>
	<i>Aree protette</i>
	<i>Energia</i>
	<i>Strumenti di attuazione: piani programmi regionali e locali</i>
	<i>Risorse</i>
62	Asse 3) Promozione della qualità della vita
	<i>Demografia e occupazione</i>
	<i>Formazione</i>
	<i>Cultura</i>
	<i>Sicurezza</i>
	<i>Isole minori</i>
	<i>Strumenti di attuazione: piani programmi regionali e locali</i>
	<i>Risorse</i>
75	Patti per lo sviluppo locale (Psl)
83	Governance
84	Agenda annuale e Consulta del mare
85	Monitoraggio e verifica

Presentazione

Giuseppe Bertolucci

*Assessore al Bilancio e al Coordinamento
delle Politiche per il Mare della Regione Toscana*

L'esigenza di un documento di programmazione per le politiche legate al mare, risale al momento della "Prima conferenza regionale sull'economia del mare" del marzo 2001.

A partire da quella data l'attenzione della Regione Toscana alle politiche del mare si è qualitativamente rafforzata fino a giungere, il 15 giugno 2007, allo svolgimento della Seconda Conferenza regionale sulla Toscana del mare "Verso una nuova politica marittima integrata della Toscana", preceduta da una serie di cinque seminari tematici. Si è trattato di un momento di svolta: come sappiamo, in passato, le iniziative collegate al mare sono state gestite sulla base di politiche e di attività settoriali. In quella sede è stato affermato che solo attraverso una sinergia fra le varie politiche si può costruire un disegno programmatico che faccia dello sviluppo sostenibile l'obiettivo comune e la principale sfida di una politica marittima in grado di sfruttare le molteplici potenzialità offerte dalla costa e dalle isole. Questo modo di procedere fornisce i mezzi per analizzare e comprendere l'interazione fra i settori ai vari livelli di governo e consente l'adozione di una strategia comune per evitare i conflitti e mettere in atto iniziative condivise. Una politica che potrà avvalersi di punte di eccellenza nel campo della ricerca, della tecnologia e dell'innovazione, volta a favorire l'occupazione e la crescita nel rispetto della sostenibilità ambientale.

Per dare seguito alle esperienze maturate in materia di politiche marittime dopo i seminari tematici e la Seconda Conferenza regionale, sono stati elaborati gli elementi emersi per lo sviluppo dell'intero "sistema mare" in modo da poter sviluppare tutte quelle potenzialità, finora inesprese, in grado di affrontare la sfida che ci viene posta dalle nuove esigenze ambientali, economiche e sociali.

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.

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 condiviso, nella consapevolezza della diversità dalle politiche comunitarie che verranno messe in atto nell'Oceano Atlantico.

Il coordinamento della politica marittima regionale si è inoltre sviluppato, nella seconda parte della legislatura, a partire dagli esiti della seconda Conferenza, ma anche dal nuovo Libro Blu della Commissione europea su “Una politica marittima integrata per l’Unione europea”, che propone una politica marittima fondata sul riconoscimento che tutte le questioni relative agli oceani e ai mari d’Europa sono legate fra di loro e che le politiche marittime devono essere elaborate congiuntamente, allo scopo di ottenere i risultati auspicati.

Gli obiettivi e i propositi della Commissione europea sono convergenti con quelli che la Regione Toscana si è posta nel campo della politica marittima integrata. Il Libro Blu costituisce quindi un punto di riferimento significativo per la politica marittima toscana e contribuisce all’affermazione dei principi che sono alla base dell’azione della Regione.

In questa direzione, è stato adottato dal Consiglio regionale il presente documento dal titolo **“Politiche integrate per la Toscana del mare 2008-2010”**, che definisce le azioni di coordinamento delle politiche regionali integrate per la Toscana del mare, sulla base degli indirizzi delle politiche regionali di settore, e che dà seguito all’impostazione programmatica in materia di politiche marittime condivisa a partire dalla seconda conferenza regionale.

Questo documento ha lo scopo di inquadrare le azioni di coordinamento della politica marittima nell’ambito degli strumenti regionali di programmazione e pianificazione (Programma Regionale di Sviluppo, Piano di Indirizzo Territoriale, piani e programmi di settore) e della politica comunitaria.

Il documento è articolato in tre assi, che rappresentano le componenti fondamentali della politica marittima:

1. valorizzazione della competitività della Toscana del mare;
2. tutela dell’ecosistema marino;
3. promozione della qualità della vita nelle aree della costa e delle isole.

Per ogni asse vengono individuate le azioni di coordinamento specifiche, gli strumenti di attuazione a livello regionale e locale e le risorse dedicate.

Il documento ha valenza triennale: dalle sue conclusioni scaturiranno le linee di una “Agenda annuale sulla Toscana del mare”, che ne costituirà lo strumento di intervento aggiornato. L’Agenda conterrà gli esiti più significativi della politica marittima integrata, riferita all’anno precedente, e la previsione delle azioni più rilevanti che saranno realizzate nel periodo successivo e farà riferimento alle priorità progettuali contenute nei Patti per lo Sviluppo Locale, sottoscritti tra Regione e Province della costa.

L’Agenda verrà adottata dalla Giunta regionale sentita la Consulta della Toscana del mare, che sarà l’organismo consultivo di raccordo tra Regione e istituzioni locali, ai fini del coordinamento delle politiche integrate per il mare, la verifica del loro stato di realizzazione e lo sviluppo di progetti sperimentali.

La Consulta avrà anche il compito di valorizzare le diverse, specifiche competenze e vocazioni dei vari territori provinciali toscani e costituirà anche uno strumento di raccordo tra l’Area vasta della Toscana nord occidentale e l’Area vasta della Toscana centro meridionale, per le iniziative concernenti le politiche

del mare comuni alle due aree. La Consulta si riunirà almeno una volta all'anno, a partire dal 2008, sulla proposta di Agenda della Toscana del mare e potrà essere convocata anche su altri argomenti attinenti le politiche integrate del mare e potrà raccordarsi con le parti sociali, economiche e ambientali.

Grazie ad una politica marittima integrata, affermata con forza in questo documento, la Toscana può svolgere 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.

Introduzione

La Regione Toscana ha qualitativamente rafforzato, negli ultimi anni, la propria attenzione alla Toscana del mare, per il grande valore che questa rappresenta sia dal punto di vista economico che sotto l'aspetto ambientale, culturale, storico e sociale. 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 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 della Conferenza delle Regioni Periferiche e Marittime (CRPM).

La costruzione di una politica marittima integrata a livello toscano ha trovato un sponda importante sul versante comunitario. Nel 2006 la Commissione Europea, con il Libro Verde sulla futura politica marittima europea, ha fatto un primo passo verso la costruzione di una politica comunitaria orientata alla "crescita e alla creazione di posti di lavoro migliori e più numerosi, contribuendo in questo modo allo sviluppo di un'economia marittima forte, competitiva e sostenibile, in armonia con l'ambiente marino"¹. Tale ambizioso obiettivo è perseguibile solo attraverso "il coordinamento e l'integrazione delle politiche settoriali"* attività nella quale alcune delle regioni d'Europa (tra cui la Toscana) hanno già acquisito un certo grado di esperienza.

La Regione Toscana ritiene che sostenibilità dello sviluppo ed integrazione delle politiche costituiscano i principi su cui costruire la futura politica marittima, in linea con gli obiettivi definiti a livello europeo nei vertici di Lisbona e Göteborg. Realizzare uno sviluppo sostenibile significa superare la separatezza tra politiche settoriali, coniugando dinamismo economico e rispetto dell'ambiente. È 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.

È maturato un nuovo approccio alle questioni di governo del territorio, sulla base della convinzione che una visione di insieme dello sviluppo può consentire di trovare le soluzioni più adeguate per la risoluzione di problemi complessi relativi a porzioni di territorio sostanzialmente omogenee.

¹ * Libro Verde Verso la futura politica marittima dell'Unione: Oceani e mari nella visione europea, pag. 39.

La dimensione marittima costituisce per la Toscana un elemento in primo luogo di identità culturale, che storicamente ha proiettato il territorio costiero e le comunità residenti verso il Mediterraneo ed il suo complesso sistema di relazioni. Questa identità, che può essere ancora ulteriormente valorizzata, offre prospettive di integrazione con altre Regioni, europee e non, che si affacciano sul nostro mare e nello 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.

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. Dalle proposte ed istanze avanzate durante la conferenza regionale è emersa con forza la necessità di integrare le politiche di intervento che ricadono sul territorio costiero e sulle isole, così come l'azione dei diversi soggetti, pubblici e privati, che operano nella Toscana del mare.

Questo documento sulle politiche integrate per la Toscana del mare, per gli anni 2008-2010, previsto dal DPEF 2008, nasce da questo percorso di ascolto e confronto con il territorio e colloca la politica marittima toscana nel contesto nazionale, mediterraneo ed europeo. Prende a riferimento il quadro programmatico definito a livello regionale dal Programma regionale di sviluppo 2006-2010, dal Piano di indirizzo territoriale, dai principali piani e programmi di settore e sulla base di questo definisce le linee di indirizzo per la politica marittima regionale, nell'ottica dell'integrazione affermata dall'Unione europea.

Il documento ha quindi una struttura trasversale ed è articolato in tre assi, che riflettono le sinergie fra le politiche settoriali: valorizzazione della competitività della Toscana del mare; tutela dell'ecosistema marino; promozione della qualità della vita nelle aree della costa e delle isole. Per ogni asse sono individuate le linee di indirizzo specifiche, gli strumenti di attuazione a livello regionale e locale e le risorse dedicate.

Annualmente questo documento avrà una specificazione attraverso l'Agenza della Toscana del mare, che conterrà la sintesi delle principali realizzazioni

delle politiche pubbliche su questa parte del territorio e la previsione delle principali priorità di intervento per il periodo successivo.

In termini di sviluppo della governance della Toscana del mare, è prevista una modalità di coordinamento istituzionale tra Regione, Province e Comuni della costa e delle isole, attraverso la Consulta della Toscana del mare, quale sede di confronto e raccordo sulle priorità condivise di sviluppo del territorio, in coerenza con i contenuti definiti nei Patti per lo sviluppo locale, a livello provinciale e di area vasta.

Il quadro programmatico: PRS e PIT

Il Programma regionale di sviluppo 2006-2010 e il nuovo Piano di indirizzo territoriale pongono una particolare attenzione alla Toscana del mare, sia in termini di obiettivi generali di tutela del patrimonio costiero toscano e di valorizzazione delle risorse di questi territori, che con particolare riferimento ad azioni e priorità progettuali, come lo sviluppo della piattaforma logistica toscana e della sua accessibilità territoriale e le politiche per la cosiddetta “città della costa”. Una realtà ricca di potenzialità ed eccellenze come la portualità e l'interportualità, ma anche la nautica, il turismo, la pesca, i corridoi infrastrutturali, il cabotaggio, le risorse naturali e culturali della fascia costiera e dell'arcipelago.

Tanto il PRS quanto il PIT esprimono dunque la necessità di ricollocare la Toscana nella dimensione internazionale come soggetto attivo nella competitività globale, adeguato agli obiettivi dello Schema di sviluppo dello spazio europeo (SSSE), sostenendo politiche di innovazione e cogliendo le opportunità offerte a livello locale dalle risorse territoriali. La volontà di utilizzarne le molteplici potenzialità richiede tuttavia il perseguimento di un disegno politico e programmatico prima di tutto basato su una visione integrata dei problemi e delle prospettive.

Il PRS considera prioritario sviluppare la piattaforma logistica toscana, promuovendo l'integrazione del territorio toscano con le reti transeuropee di trasporto, a partire dal completamento dell'interporto di Guasticce. È quindi necessario incentivare il trasporto ferroviario, il sistema portuale ed aeroportuale, le autostrade del mare, le vie navigabili interne e il trasporto marittimo a corto raggio.

Lo sviluppo del sistema riguarderà il potenziamento di alcune grandi opere: la direttrice tirrenica, il corridoio trasversale Firenze-Pisa-Livorno, la Grosseto-Siena-Arezzo-Fano, il potenziamento del sistema dei porti toscani, a partire da quello di Livorno, integrato con i porti del Tirreno del nord, e del sistema degli aeroporti toscani. Il progetto regionale di sviluppo della piattaforma logistica rientra, inoltre, tra gli obiettivi di governance fissati con specifico protocollo d'intesa tra la Regione Toscana e le Province di Livorno e di Pisa nell'ambito della definizione del Patto per lo sviluppo locale.

Di conseguenza la piattaforma logistica toscana riveste una posizione eminente nell'agenda delle opzioni strategiche del PIT e in quel “Quadro strategico regionale” con cui la Toscana ha contribuito alla definizione del Quadro nazio-

nale, ove si situano le principali linee di investimento europeo. È un disegno infrastrutturale decisivo che conferisce alla Toscana una posizione cruciale nel sistema nazionale della mobilità e nella progettualità nazionale ed europea in materia di reti portuali e logistiche e di connessioni ferroviarie e viarie tra le sponde del Mediterraneo e i grandi snodi del trasporto internazionale, perché investe anche la stessa collocazione funzionale della Toscana nella distribuzione internazionale dell'offerta organizzata di mobilità e di logistica per persone, merci e informazioni. E tutto ciò, proprio a far leva sulla sua costa e sulla capacità delle sue città marine e del loro entroterra di far sistema: sia tra sé che con l'insieme del territorio toscano. Ai fini del Piano, rappresenta una parte saliente dei *metaobiettivi*.

Il Master plan dei porti, che è lo specifico atto di programmazione del sistema portuale ai sensi del Piano di indirizzo territoriale, è stato elaborato tenendo presente che, accanto alla stesura di una piattaforma logistica, è necessario inserire tutti gli intrecci costituiti dalle necessità logistiche delle strutture da diporto, essenziali a garantire lo sviluppo della rete della portualità turistica.

Il cuore del Piano è l'infrastrutturazione interna al territorio costiero, per consentire accessi più facili e veloci. Il sistema di viabilità, tanto stradale che ferroviario, risulta quindi fondamentale per incrementare le potenzialità esistenti ed offrire nuove opportunità di sviluppo.

Gli obiettivi strategici del Master plan sono rappresentati da:

- lo sviluppo delle autostrade del mare;
- lo sviluppo della piattaforma logistica toscana come sistema economico multisettoriale, rete di realtà urbane attrattive, poli infrastrutturali con funzioni di apertura internazionale verso il mare e verso le grandi metropoli europee e fasci di collegamento plurimodali interconnessi;
- qualità e sviluppo della portualità turistica.

La rete dei porti toscani è così rappresentata:

- Livorno (compreso Capraia Isola) Carrara e Piombino (compreso Portoferraio, Cavo e Rio Marina) come porti di interesse regionale, nazionale e internazionale;
- Viareggio, Marina di Campo, Porto Santo Stefano, Porto Azzurro, Giglio come porti di interesse regionale e interregionale;
- Porti e approdi turistici come porti di interesse regionale.

La politica marittima comunitaria: Libro Verde e Libro Blu

L'importanza storica, culturale, geografica e economica che il mare riveste per l'Europa ha indotto la Commissione europea ad elaborare il Libro verde Verso una politica marittima dell'Unione, con lo scopo di suscitare un dibattito su una futura politica marittima dell'UE, caratterizzata da un approccio olistico ai mari e agli oceani.

Il presupposto su cui il Libro verde si basa è che vi sia necessità di una politica marittima comunitaria integrata, intersettoriale e multidisciplinare che comprenda tutti gli aspetti inerenti ai mari e agli oceani e che non si limiti a raggruppare le varie politiche settoriali verticali, in modo da garantire una gestione dei mari e degli oceani basata su una conoscenza approfondita del loro funzionamento e delle modalità atte a preservare la sostenibilità dell'ambiente e degli ecosistemi marini.

Essa dovrebbe indicare in che modo, dall'attività decisionale e dalla composizione di interessi conflittuali nelle zone marine e costiere, potrebbe scaturire un clima più propizio agli investimenti e allo sviluppo di attività economiche sostenibili. A questo scopo occorre rafforzare la cooperazione e promuovere un coordinamento e un'integrazione efficaci delle politiche relative ai mari e agli oceani a tutti i livelli.

La natura trasversale e globale di tale politica si fonda sulle strategie di Lisbona (marzo 2000: stimolare la crescita e creare possibilità occupazionali), di Göteborg (giugno 2001: sostenibilità dell'ambiente), de L'Aia (novembre 2004: sicurezza).

Il Libro verde ha aperto un ampio dibattito pubblico e ha raccolto numerosi contributi da parte degli attori pubblici e privati della politica marittima europea, che sono stati presi in considerazione per il successivo Libro blu, che ha il compito di proporre delle azioni concrete.

Nel contesto di questa iniziativa la Regione Toscana ha fornito il proprio contributo "Verso una nuova politica marittima integrata della Toscana", rimarcando che il livello regionale costituisce un punto di vista privilegiato per leggere, identificare ed integrare i sentieri dello sviluppo, nell'ambito della politica marittima: se il Libro Verde si limita a considerare le Regioni come mere realtà geografiche e non riconosce appieno il loro ruolo come soggetti dotati di poteri rilevanti, legislativi, di indirizzo e programmazione, le Regioni sono in realtà attori e protagonisti di numerosi partenariati ed iniziative di cooperazione territoriale dedicate allo sviluppo dei territori costieri ed insulari. In questo senso, il documento regionale auspica che nel periodo successivo alla consultazione sul Libro Verde, gli atti e gli strumenti comunitari possano riconoscere appieno questo ruolo, sulla base del principio di sussidiarietà.

Da tutto quanto finora detto, appare chiaro che, solo attraverso una visione d'insieme sarà possibile individuare quei meta-obiettivi che potranno fornire la chiave di lettura per risolvere le sfide che ci vengono proposte, quali: ambiente e antropizzazione; salute e qualità della vita; qualità dell'aria e trasporti; sviluppo economico e sviluppo sociale; turismo, rifiuti e risorse idriche e energetiche.

La Commissione europea ha presentato, nell'ottobre 2007, la comunicazione su "Una politica marittima integrata per l'Unione europea", che fa seguito alle consultazioni per il Libro Verde e costituisce il primo nucleo del previsto Libro Blu.

La Commissione propone una politica marittima integrata fondata sul riconoscimento che tutte le questioni relative agli oceani e ai mari d'Europa sono

legati fra di loro e che le politiche marittime devono essere elaborate congiuntamente, allo scopo di ottenere i risultati auspicati. La politica marittima integrata per l'Unione europea modificherà di conseguenza il modo in cui vengono elaborate le politiche e vengono prese le decisioni ed elaborerà e metterà in opera un programma di lavoro in un quadro politico coerente. Gli obiettivi di questa politica marittima sono:

1. incoraggiare un utilizzo quanto più possibile sostenibile dei mari e degli oceani;
2. costruire una base di conoscenza e di innovazione per la politica marittima;
3. elevare al massimo la qualità della vita nelle regioni costiere;
4. promuovere la leadership dell'Europa negli affari marittimi internazionali;
5. migliorare la visibilità dell'Europa marittima.

La Commissione creerà una struttura interna per migliorare il coordinamento fra le iniziative di politiche settoriali relative agli affari marittimi. Inoltre, un piano di azione, già elaborato, redige la lista delle iniziative concrete da intraprendere come primi passi verso una politica marittima integrata dell'Unione europea.

I primi risultati sono previsti entro il 2008: migliore comprensione reciproca fra politiche e settori, identificazione precoce dei potenziali conflitti risultanti da iniziative settoriali e valorizzazione delle sinergie, scambi d'idee più rapidi fra le regioni a proposito di buone pratiche, maggiore fiducia nel fatto che le politiche settoriali sono fondate sulle migliori conoscenze disponibili per quanto riguarda il settore marittimo, e maggiori opportunità per gli individui e i gruppi d'interesse di farsi ascoltare. Si conta che i benefici di breve termine del coordinamento delle politiche e di un miglioramento collettivo delle conoscenze, così come i potenziali benefici a più lungo termine delle azioni preparatorie, avranno una incidenza positiva sui succitati obiettivi della politica marittima.

Gli obiettivi e i propositi della Commissione europea sono evidentemente del tutto compatibili con quelli che la Regione Toscana si è posta fin dai primordi della sua azione nel campo della politica marittima e soprattutto con il presente documento sulle politiche integrate per la Toscana del mare. Il Libro Blu costituisce quindi un punto di riferimento significativo per la politica marittima toscana e contribuisce all'affermazione dei principi di cui questo documento si fa portatore.

Sintesi dell'analisi Irpet

Esiste un'economia del mare?

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. 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 nella costa condizioni localizzative più favorevoli;
- le attività la cui localizzazione sulla costa è del tutto indipendente dalla vicinanza al mare.

Osservando le attività in cui prevale la specializzazione delle zone costiere italiane è possibile attribuire al primo gruppo i trasporti marittimi, la pesca, l'industria cantieristica, il turismo balneare; 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 e delle tecniche utilizzate, hanno convenienza a posizionarsi vicino al mare.

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 (si pensi al lapideo).

Il secondo quesito riguarda la questione se le suddette specificità rappresentino, oggi, un elemento di forza o di debolezza delle economie della costa. Con riferimento alla Toscana la risposta sembrerebbe essere negativa. Le dif-

ferenze 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; a causa soprattutto della bassa partecipazione al lavoro.

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. 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.

Queste caratteristiche sono rintracciabili 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, 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). Inoltre in tutti i sistemi locali della costa la quantità di lavoro per abitante molto è più bassa del resto della regione, mentre il loro rendimento è in linea con quello della parte restante della Toscana.

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 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).

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.

Un'economia non molto aperta

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.

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.

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).

Le dinamiche recenti

Negli ultimi dieci anni si sono succeduti avvenimenti importanti per l'economia italiana, europea e mondiale.

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

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).

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.

Nel complesso si può quindi dire che siamo di fronte 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.

In questo quadro non sono mancate alcune componenti virtuose, che pur rappresentando solo una parte dell'intero sistema produttivo della costa sono interessanti per i successi conseguiti in questo ultimo periodo: tra queste, il turismo, la nautica e i porti.

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, ma ancora presente, 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.

Il turismo contribuisce largamente a fornire un positivo contributo alla bilancia commerciale, anche se si tratta di un turismo sottoposto ad una forte concorrenza di prezzo ed è, inoltre, fatto in larga misura di italiani (molti dei quali toscani). Perché un turismo del genere possa continuare a crescere è necessario pertanto che l'economia italiana e toscana crescano su buoni ritmi e che la dinamica dei prezzi relativi (rispetto ad aree concorrenti) sia favorevole.

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.

Un discorso analogo riguarda il settore energetico, che ha nella costa alcune presenze significative e che potrebbe avere una importanza anche maggiore nel futuro: è evidente che la disponibilità di energia a costi convenienti è una risorsa per la competitività dell'intera economia 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 (peraltro, non particolarmente elevato) alla popolazione residente nella costa, il numero di occupati dovrebbe essere del 16% più alto di quello attuale e ciò 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. È inoltre possibile che alcune attività possano trarre spinte rilevanti da alcuni cambiamenti oggi presenti nel commercio mondiale: in particolare se la concorrenza dei paesi asiatici è vista da molto come un elemento di disturbo alla crescita regionale per le attività portuali ciò potrebbe costituire un elemento di successo vista l'importanza crescente che si tende ad attribuire al Mediterraneo all'interno dei traffici internazionali tra paesi emergenti dell'Asia e l'Europa.

Asse 1) Valorizzazione della competitività

Industria

Per un'industria marittima competitiva si ritiene necessario:

- 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 (turismo-nautica) conferendo un alto valore aggiunto in termini di qualità;
- implementare azioni orientate a produrre un effetto moltiplicativo legato al turismo balneare-costiero attraverso forme di consumo turistico più indirizzate alle produzioni locali;
- valorizzare le risorse presenti nella costa per favorire lo sviluppo di competenze che potrebbero avere sbocchi interessanti all'interno delle due principali filiere individuate (nautica e turismo);
- favorire azioni per il potenziamento della rete portuale di collegamenti transnazionali rafforzando quei sistemi logistici regionali con potenzialità importanti legate a un denso entroterra produttivo, a realtà urbane attrattive e a reti e nodi infrastrutturali aperti agli scambi internazionali;
- favorire azioni che consentano al sistema dell'Alto Tirreno di affermarsi come direttrice economica competitiva nei collegamenti tra il bacino Mediterraneo e il Nord-Europa.

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 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 di Distretto integrato regionale (D.I.R.), 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.

Configurare un D.I.R. significa favorire politiche innovative e collegamenti con il contesto nazionale e europeo, valorizzando le specializzazioni locali e ponendo grande attenzione alle politiche di filiera, all'attrazione degli investimenti, alla necessità della crescita dimensionale e tecnologica delle imprese.

Per assicurare ad un distretto come quello toscano della nautica da diporto, ed al sistema della portualità ad essa connesso, ragionevoli prospettive di sviluppo competitivo, sono necessari una serie di interventi mirati a:

- la ricerca e lo sviluppo tecnologico, attraverso l'aggregazione tra imprese, università e centri di ricerca, centri per l'innovazione e centri servizi, poli tecnologici;
- lo sviluppo di una qualità della rete di imprese operanti all'interno della filiera che, valorizzando le specializzazioni locali, assicuri al contempo la diffusione di omogenee performance di eccellenza (*best practices*) su una base territoriale sempre più estesa;
- lo sviluppo, in sistemi territoriali caratterizzati da presenze significative della nautica da diporto, di "porti-sistema" come *gateway*, nei quali la gestione dei flussi di informazione, la fornitura di servizi rari e altamente qualificati, la crescente qualificazione logistica acquistano sempre più rilevanza;
- lo sviluppo e la diffusione di soluzioni organizzative e informatiche che permettano la comunicazione di informazioni e la gestione di collegamenti materiali e immateriali per assicurare sinergie operative ed omogenei standard di qualità ai servizi offerti dai territori;
- la valorizzazione delle risorse umane già presenti e delle competenze e saperi richiesti da nuovi profili tecnico-specialistici necessari sia per la filiera nautica, sia in ambito portuale;
- l'adozione, da affiancare alle politiche di sviluppo economico, di politiche di sostenibilità e tutela ambientale orientate a mantenere l'attrattività del sistema dei beni ambientali e culturali della costa e del mare della Toscana;
- lo sviluppo dei rapporti e del confronto sistematico con altri contesti europei ed internazionali;
- lo sviluppo di politiche di accompagnamento che facilitino le azioni nel loro complesso.

La UE potrà fornire un importante valore aggiunto nel conseguimento di tale traguardo fornendo il proprio supporto a tutti quei processi di innovazione che riusciranno a promuovere e diffondere standard condivisi di qualità dei servizi offerti capaci di determinare un'attrattività di sistema.

Innovazione tecnologica e semplificazione amministrativa

Per ottenere risultati significativi ed assicurare il successo degli interventi individuati bisogna che essi possano avvalersi di un'adeguata infrastruttura tecnologica e di un progetto di semplificazione amministrativa in grado di rendere la Pubblica Amministrazione efficiente e capace di rispondere con efficacia alle aspettative delle imprese.

Per quanto riguarda le tecnologie dell'informazione e della comunicazione si evidenziano due esigenze:

- disporre di infrastrutture di comunicazione e di connettività caratterizzata da capacità e qualità adeguate alle esigenze delle imprese, delle loro aggregazioni e dei centri di ricerca, ed anche in grado di erogare servizi innovativi ai loro clienti;
- assicurare che la crescita dell'insieme delle diverse progettualità (che nasceranno in tempi diversi, da soggetti diversi e con finalità diverse) siano comunque in grado di realizzarsi in un contesto interoperabile e capace di consentire

scambi informativi, così da accrescere il loro valore aggiunto e consentirne l'integrazione in comuni piattaforme di servizi.

A questo scopo dovranno essere messi a disposizione standard tecnologici e metodologie di interazione informativa in grado di favorire il conseguimento dei risultati sopra evidenziati, promuovendo il mercato e la concorrenza.

Le relazioni tra la Pubblica Amministrazione e l'industria della nautica, e del sistema di servizi che ruota attorno ad essa, sono intense e molte volte non semplici ed efficienti. Nel rispetto dello sviluppo sostenibile È necessario assicurare una maggiore integrazione della Pubblica Amministrazione, locale e centrale, con lo scopo di razionalizzare, accelerare e semplificare i precedenti amministrativi che interessano il settore della nautica.

A questo scopo saranno esaminati i procedimenti più significativi per la vita delle imprese e per lo sviluppo della loro competitività e per ciascuno di essi saranno individuati ed introdotti elementi di semplificazione. Questa azione, sotto la regia della Regione Toscana, avrà carattere sistematico sull'area costiera, coinvolgendo i principali attori privati ed il sistema pubblico nel suo complesso.

Turismo

È fondamentale considerare il turismo, non come una politica di settore, che interessa una sola materia, ma come una politica trasversale che dialoga necessariamente con altre politiche di intervento sul piano comunitario, nazionale, regionale e locale.

L'offerta turistica, quale sia la sua tipologia, non può prescindere da una offerta qualitativamente elevata che deve passare necessariamente attraverso un processo di certificazione ambientale e possibilmente anche sociale.

Quindi è opportuno prevedere:

- forme di sostegno finanziario per le imprese che avviino le procedure di certificazione;
- campagna promozionale, da parte dei soggetti pubblici, ma anche da una adeguata campagna di commercializzazione da parte dei soggetti di promozione turistica a livello territoriale, a supporto delle opere strutturali da eseguire per ottenere la certificazione;
- la dotazione di strumenti per una maggiore sicurezza al bagnante mirati alla diffusione di comportamenti e standard adeguati al fine di garantire sufficienti livelli di sicurezza in spiaggia ed in acqua 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;
- azioni di diversificazione dell'offerta turistica finalizzate all'incentivazione del turismo nautico attraverso la qualificazione del sistema della portualità turistica, per creare una rete fondata sulle piccole dimensioni a basso impatto ambientale e con un forte legame con il livello locale;
- individuare e investire sui porti turistici con un elevato potenziale di eccellenza

quali risorse capaci di presentare il sistema portuale toscano a livello internazionale attraverso la valorizzazione dei *water front* come processo di riqualificazione, sviluppo e promozione della città attraverso l'integrazione città-mare e la cantieristica;

- azioni per il completamento di una rete di porti e approdi turistici che garantisca un sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo le coste;
- azioni di diversificazione dell'offerta turistica a favore del pescaturismo come valida alternativa, almeno stagionale, di reddito complementare alla pesca attraverso attività di comunicazione e marketing.

Pesca

Rispetto allo sviluppo sostenibile di quelle attività economiche che sono strettamente collegate allo stato e alla salute dell'ambiente marino, come la pesca e l'acquacoltura, si ritiene opportuno favorire:

- la realizzazione di interventi e ricerche finalizzate all'individuazione dei siti idonei alla maricoltura, alla certificazione dei prodotti ittici, alla diversificazione delle produzioni, alla mappatura degli areali di pesca e delle zone di riproduzione degli stock;
- azioni per la ricerca in acquacoltura volte alla diversificazione delle specie allevate, alla riduzione dell'impatto ambientale degli allevamenti, alla ricerca di tecniche di produzioni compatibili con l'ambiente, alla qualità del prodotto ottenuto;
- il finanziamento di interventi strutturali in favore dei porti di pesca, dell'industria di trasformazione e commercializzazione dei prodotti ittici, dell'acquacoltura, della piccola pesca costiera, della protezione e sviluppo delle risorse alieutiche, della promozione dei prodotti e per la realizzazione di progetti a carattere innovativo;
- studi per l'utilizzo di carburanti meno inquinanti (es. biodiesel) ed eventuali azioni di sostegno finanziario per la riconversione dei motori da parte delle imprese di pesca;
- interventi per lo smaltimento di rifiuti attraverso azioni di bonifica dell'ecosistema marino, con particolare riferimento al recupero dei rifiuti dispersi in mare;
- la messa in opera di barriere sottomarine per ostacolare la pesca a strascico e favorire il ripopolamento ittico;
- la corretta gestione integrata della fascia costiera attraverso la costituzione di distretti di pesca anche interregionali fondati sulla collaborazione tra i soggetti pubblici e le associazioni rappresentative di categoria.

Inoltre, in relazione alla definizione di un quadro normativo per la politica comunitaria per la pesca, si ritiene opportuno adottare regolamenti comunitari che tengano in maggiore considerazione le problematiche specifiche della pesca praticata nel Mediterraneo che risultano diverse da quelle che caratterizzano la pesca atlantica e nord europea.

Per ovviare al problema della 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, che 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 è opportuno introdurre l'idea delle "cittadelle della pesca", dotate di una strutturazione adeguata. In questo senso l'integrazione delle politiche si può realizzare con riferimento ai porti, come specificato nel successivo paragrafo.

Porti

In riferimento ai porti commerciali, costituiti principalmente da 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.

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

La pianificazione regionale privilegia l'obiettivo del riassetto, della riqualificazione funzionale e dell'ampliamento dei porti e degli approdi turistici esistenti piuttosto che quello della realizzazione di nuovi insediamenti portuali, obiettivo collegato alle scelte strategiche di sviluppo della filiera produttiva dei poli nautici toscani di riferimento e al rispetto di tutte le disposizioni per la sostenibilità dell'intervento, quali ad esempio concorrere al riequilibrio del fenomeno erosivo della costa.

Per ottenere uno sviluppo dei porti in un'ottica di sostenibilità ambientale, sociale ed economica si ritiene strategico il rispetto di alcune condizioni quali:

- l'utilizzazione delle aree retroportuali per consolidare, incrementare e riqualificare le attività legate al bacino portuale;
- la valorizzazione e riqualificazione urbanistica dei *waterfront*, ovvero degli ambiti spaziali del fronte-mare che assolvono al ruolo di portale di accesso di merci e persone verso la città e il suo hinterland;
- l'adeguamento della dotazione infrastrutturale del bacino portuale,
- il miglioramento dell'accessibilità da terra e da mare del porto;

- l'organizzazione funzionale e degli spazi, affinché gli ambiti urbani e portuali siano concepiti come un'unica struttura complessa da valorizzare attraverso progetti capaci di affrontare in maniera integrata tutti gli aspetti della relazione città-porto.

Per i porti commerciali e turistici, occorre stimolare l'adozione di sistemi di gestione ambientale, certificazioni ambientali, ricerca e innovazione per migliorare le prestazioni ambientale del sistema porto.

Per quanto riguarda il turismo nautico, in linea generale, si dovrebbero privilegiare strutture e servizi essenziali - quindi meno impattanti anche dal punto di vista visivo - ma caratterizzati da grande funzionalità ed alte professionalità, oltre a puntare su una sempre maggiore consapevolezza dei turisti rispetto al valore del sistema marino e costiero mediterraneo ed all'adozione di comportamenti individuali improntati alla sostenibilità e alla responsabilità.

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. È 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.

Logistica

La piattaforma logistica toscana è definita dal PIT come fatta di un sistema economico multisettoriale, di una rete di realtà urbane attrattive, di un ricco territorio rurale dove sono collocati poli infrastrutturali con funzioni di apertura internazionale verso il mare e verso le grandi metropoli europee e fasci di collegamento plurimodali interconnessi.

Da qui si sviluppano le questioni dell'accessibilità urbana come condizione di competitività dell'intero sistema economico regionale; i porti toscani, assieme agli interporti e agli aeroporti, formano la piattaforma logistica; l'equilibrio modale e la rete dei collegamenti diventa condizione per la visione unitaria del sistema toscano competitivo a scala sopranazionale. Il sistema di relazioni viene rafforzato dalla visione integrata dalla Piattaforma Territoriale Nazionale Tosco Emiliana Romagnola.

Il Piano Regionale della Mobilità e della Logistica prevede una serie di indirizzi che si applicano anche allo sviluppo della piattaforma logistica toscana:

- Orientare la mobilità delle persone

- Superare il deficit infrastrutturale
- Aumentare la sicurezza stradale
- Sviluppare l'intermodalità nel trasporto merci ed innovare la logistica
- Creare le professionalità adeguate
- Integrazione fra le politiche della mobilità e governo del territorio
- Innovazione tecnologica e Ricerca scientifica
- Porti commerciali, aeroporti, interporti
- Controllo ambientale delle grandi opere

Trasporti

Per il periodo di programmazione 2007-2013 la Regione Toscana, 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 come sopra definita.

Lo sviluppo della piattaforma logistica è centrale nella strategia di dotare la Toscana di un sistema integrato ed efficiente di infrastrutture, finalizzate all'integrazione del territorio con le reti transeuropee di trasporto (Trans European Network-Transport, TEN-T), incentivando:

- il trasporto ferroviario;
- il sistema portuale ed aeroportuale;
- le autostrade del mare e le vie navigabili interne;
- il trasporto marittimo a corto raggio (*Short Sea Shipping*).

DPEF 2008**PIR 1.8 Sviluppo della piattaforma logistica toscana****Attività previste nel 2008**

Le azioni di seguito elencate verranno attuate mediante il Piano regionale della mobilità e della logistica (P.R.M.L), il Programma regionale viabilità di interesse regionale 2002/2007, gli accordi di programma quadro e varie intese istituzionali.

Tali strumenti si integrano con la proposta di POR per l'obiettivo Competitività regionale e occupazione 2007-2013 (parte FESR) che prevede la realizzazione di una serie di interventi a carattere infrastrutturale finalizzati allo sviluppo e alla integrazione della piattaforma logistica toscana quali:

- rafforzamento del sistema dei collegamenti ferroviari tra rete principale, linee secondarie e piattaforma logistica toscana o rafforzamento della rete ferroviaria per migliorare i legami tra piattaforma logistica toscana e reti TEN (ferrovia PT-LU) ;
- realizzazione dei servizi su vie navigabili interne regionali tra interporto di Guasticce, darsena di Pisa e porto di Livorno;
- potenziamento del trasporto merci su ferrovia (collegamento tra l'interporto della Toscana centrale e il porto di Livorno);
- interventi straordinari sul sistema aeroportuale toscano.

Azioni e strumenti di attuazione PIR 1.8 – Sviluppo della piattaforma logistica toscana:**N. Azioni progettuali Strumenti di attuazione**

N.	Azioni progettuali	Strumenti di attuazione
1.8.1	Sviluppo della piattaforma logistica toscana – Interventi relativi alla logistica in Toscana Sottoscrizione di accordi ed intese varie con i soggetti interessati al fine di definire gli interventi per lo sviluppo della logistica in Toscana	P.R.M.L. 2004 Accordo per lo sviluppo dell'area costiera Pisa-Livorno
1.8.2	Collaborazione con le istituzioni interessate per la definizione del completamento del Corridoio Tirrenico e dei raccordi con i porti Approvazione del progetto di completamento del Corridoio Tirrenico tramite la realizzazione dell'Autostrada A12Rosignano Civitavecchia comprendente i collegamenti con i porti di Livorno e di Piombino, con i porti turistici e con la viabilità locale. Il piano finanziario ed il cronoprogramma degli interventi ad opera della concessionaria Soc. Autostrade S.p.A. non prevedono quote a carico della Regione Toscana	P.R.M.L. 2004

1.8.3	Accelerazione della progettazione e della realizzazione della E 78 "Due Mari" e del potenziamento della viabilità statale dei valichi appenninici Completamento della S.G.C. E78 "Grosseto-Fano" nel tratto toscano, mediante inserimento degli interventi nella programmazione ANAS con priorità in relazione allo stato delle progettazioni Completamento delle progettazioni per il potenziamento dei valichi appenninici delle strade statali: SS 62 della Cisa, SS 63 del Cerreto, SS 12 dell'Abetone e del Brennero, SS 64 Porrettana, SS 67 Tosco-Romagnolo III Lotto	P.R.M.L. 2004 Intesa Generale Quadro da sottoscrivere tra il Ministero delle Infrastrutture e la Regione Toscana per la realizzazione delle infrastrutture per l'accessibilità e la logistica che rivestono carattere strategico e prioritario sia a livello nazionale che regionale"
1.8.4	Incentivazione della realizzazione dei raccordi ferroviari sulla linea Livorno-Guasticce-Pisa-Firenze-Prato Compartecipazione della Regione Toscana con RFI per la realizzazione di una serie di raccordi ferroviari in grado di dotare il Porto di Livorno di adeguate infrastrutture ferroviarie per il trasporto merci, a partire dalla Darsena Toscana e di collegarle con la linea ferroviaria tirrenica, con l'Interporto di Guasticce, con la linea Pisa-Collesalveti-Vada e con la linea Pisa-Firenze	P.R.M.L. 2004 Intesa Generale Quadro da sottoscrivere tra il Ministero delle Infrastrutture e la Regione Toscana per la realizzazione delle infrastrutture per l'accessibilità e la logistica che rivestono carattere strategico e prioritario sia a livello nazionale che regionale"
1.8.5	Programmazione dei sistemi portuale ed aeroportuale Approvazione da parte del Consiglio regionale della proposta della Giunta Regionale del master plan dei porti toscani e del sistema aeroportuale, quali allegati parte integrante del Piano di Indirizzo	P.R.M.L. 2004 Attuazione e monitoraggio dei master plan della rete dei porti toscani e del sistema aeroportuale
	Territoriale (P.I.T.) e primi interventi straordinari sul sistema aeroportuale toscano	
1.8.6	Adeguamento e messa in sicurezza della FI-PI-LI Interventi di rinnovo ed adeguamento della pavimentazione e delle barriere di sicurezza Ampliamento ad autostrada per il tratto Ginestra-Montelupo Fiorentino	P.R.M.L. 2004 Programma regionale viabilità di interesse regionale 2002/2007 LR 88/98 e succ. modif. ed integr.

Le azioni indicate saranno avviate nel II° semestre 2007 e attuate nel corso del 2008

**Programma operativo regionale “Competitività regionale e Occupazione”
FESR 2007-2013**

La Commissione europea ha approvato il Programma operativo regionale Obiettivo “Competitività regionale e occupazione” 2007-2013 (POR CReO 2007-2013) della Toscana finanziato con il fondo FESR (Fondo europeo di sviluppo regionale).

La strategia del POR – sulla base dei risultati dell’analisi di contesto, dei contributi tecnici forniti in sede di valutazione ex ante anche ambientale strategica e del sostegno strategico assicurato dalla discussione partenariale – si pone l’obiettivo globale di:

“promuovere il rafforzamento della competitività del territorio e del sistema produttivo regionale, per metterlo in grado di sostenere la competitività internazionale, di creare occupazione qualificata, e di garantire lo sviluppo sostenibile”.

L’obiettivo globale del POR può essere declinato in *obiettivi specifici*.

A fronte degli obiettivi specifici, e in coerenza con le indicazioni comunitarie, nazionali e regionali, vengono individuati gli Assi prioritari in cui si articola il POR. La tavola che segue riporta, in sintesi, la corrispondenza tra gli assi prioritari e gli obiettivi specifici.

	Assi prioritari	Obiettivi specifici
I	R&Stt, Innovazione E Imprenditorialità	Consolidare la competitività del sistema produttivo regionale promuovendo la ricerca, il trasferimento tecnologico e rafforzando i processi di innovazione e l’imprenditorialità
II	Sostenibilità ambientale	Promuovere la tutela, la salvaguardia e la valorizzazione delle risorse locali ai fini della sostenibilità ambientale
III	Competitività e Sostenibilità del Sistema energetico	Rafforzare la competitività del sistema energetico e di contribuire al raggiungimento degli obiettivi previsti dal protocollo di Kyoto, accrescendo l’efficienza energetica e aumentando la quota di energia prodotta da fonti rinnovabili
		Sviluppare una mobilità sostenibile e l’integrazione tra i modi, al fine di ridurre la congestione sugli assi portanti e di migliorare l’accessibilità e la coesione territoriale
IV	Accessibilità ai servizi di trasporto e di telecomunicazioni	Migliorare l’accessibilità ai servizi di telecomunicazioni di interesse economico generale per favorire lo sviluppo della società dell’informazione e della conoscenza
V	Valorizzazione risorse endogene per lo sviluppo territoriale sostenibile	Valorizzare le risorse endogene e qualificare i sistemi urbani e metropolitani per favorire lo sviluppo sostenibile, l’attrattività e la competitività sui mercati internazionali
VI	Assistenza tecnica	Garantire più elevati livelli di efficienza ed efficacia al processo di programmazione, attuazione e verifica del POR

Pur non essendo presenti all’interno del POR elementi direttamente riconducibili al sistema mare, gli obiettivi che si pone si riflettono sulle politiche che lo hanno ad oggetto. Gli interventi relativi, attraverso il ruolo svolto dalle Province, saranno specificati negli strumenti di attuazione del POR.

PRSE 2007-2010:
Progetto Integrato di Innovazione Nautica da diporto (Pidi Nautica)

Nell'ambito del PRSE 2007-2010, approvato dal CR a luglio scorso, sono stati previsti come modalità operative e attuative del P.I.R. "Distretto Integrato Regionale" i Progetti Integrati di Innovazione. Tali progetti, che ripercorrono l'esperienza di progetti pilota-integrati della precedente fase di programmazione, si realizzano mediante il coordinamento di una pluralità di linee di intervento all'interno del Prse, sono finalizzati al potenziamento delle filiere produttive, alla integrazione della dotazione infrastrutturale dei sistemi produttivi territoriali, al sostegno di progetti di investimento industriale integrati realizzati mediante "contratti di programma"

Sarà proprio il settore della nautica da diporto uno dei sei comparti produttivi del manifatturiero a cui sarà destinato uno specifico Progetto Integrato di Innovazione.

Tale Progetto Integrato attiverà limitate ma specifiche linee di intervento, con criteri di particolare selettività che favoriscano la concentrazione degli interventi come i bandi di alleanza strategica (si pensa ad una seconda edizione del bando di filiera, che dovrebbe partire nei primi mesi 2008) le infrastrutture fondamentali ai territori di riferimento, la facilitazione per la diffusione e trasferimento di specifiche tecnologie e/o discipline regolamentari.

Programma pluriennale pesca professionale e acquacoltura 2007 - 2010

Gli obiettivi di carattere generale sono quelli previsti nell'ambito della politica comunitaria sulla pesca e che di seguito vengono riportati:

- contribuire al conseguimento di un equilibrio duraturo tra le risorse alieutiche e lo sfruttamento delle medesime;
- rafforzare la competitività delle strutture e lo sviluppo di imprese economicamente valide nel settore;
- migliorare la qualità e la valorizzazione dei prodotti della pesca e dell'acquacoltura;
- contribuire al rilancio delle zone dipendenti dalla pesca e dall'acquacoltura.

A tali obiettivi fanno riferimento, nei propri ambiti di competenza, le linee di intervento definite a livello nazionale e regionale.

I contenuti del presente Programma, il secondo in attuazione della Legge n. 66/2005, possono essere sintetizzati nel proseguimento di un diretto intervento regionale per sostenere il settore della pesca e dell'acquacoltura in un processo di modernizzazione, di diversificazione e di integrazione nella filiera agro-alimentare.

Tutto ciò anche avvalendosi della ricerca, della sperimentazione e delle innovazioni tecnologiche e della divulgazione. Si tratterà di perseguire negli obiettivi già individuati nel Programma precedente, per accrescere i livelli di sicurezza

nel lavoro degli addetti, per favorire l'adeguamento dei mezzi di produzione con particolare riguardo alle imbarcazioni, per migliorare l'igiene ed i processi di conservazione a bordo e delle infrastrutture di servizio a terra, ovvero di migliorare la qualità stessa dei prodotti, accrescere la formazione degli addetti alla pesca ed all'acquacoltura, sostenere la diversificazione dei prodotti e delle attività, attivare qualificati servizi assistenza e consulenza alle imprese.

Altro obiettivo di significativo rilievo è quello di conseguire valutazioni attendibili circa la consistenza delle diverse risorse biologiche marine, la relazione tra la loro presenza e lo stato dell'ecosistema marino e l'incidenza delle attività di pesca e dei metodi di prelievo usati sui popolamenti ittici al fine di regolare la disciplina della pesca in ambito regionale.

Inoltre, sarà necessario accertare e contenere l'impatto ambientale degli allevamenti ittici e consolidare, integrare e modernizzare il sistema dei controlli per una corretta conduzione delle attività di pesca e di acquacoltura.

Oltre a ciò si dovrà avviare un processo di modernizzazione e di sviluppo dell'acquacoltura, che già presenta interessanti produzioni e che è chiaramente avviata verso la valorizzazione del prodotto ed il miglioramento della commercializzazione, ma che necessita di una forte spinta per affinare le tecniche di produzione, diversificare le produzioni ed individuare, nuove aree produttive a terra o in mare.

Per questo la Regione deve avviare, di concerto con gli enti locali (Province) e con le Organizzazioni dei Produttori, un percorso organizzativo della filiera che permetta: l'innovazione tecnica degli operatori, l'ammodernamento degli impianti di produzione, la definizione di aree (a terra o in mare) dove localizzare nuovi impianti produttivi, attraverso la ricerca diversificare le specie prodotte, migliorare la qualità del prodotto, avviare la tracciabilità e promuovere il prodotto toscano nella ricerca di nuovi spazi per la commercializzazione.

La strategia di fondo del presente Programma, dalla quale derivano gli obiettivi generali e specifici, è far sì che la pesca e l'acquacoltura contribuiscano al miglioramento della qualità della vita nei sistemi territoriali dove sono presenti, integrandosi nel sistema di sviluppo regionale.

Programma di Cooperazione Transfrontaliera Italia - Francia Marittimo
Asse prioritario 1 “Accessibilità e reti di comunicazione”
Strategia del Programma

Obiettivo specifico	Esempi di azioni
<i>Incoraggiare politiche ed azioni congiunte volte a sviluppare nuove soluzioni sostenibili di trasporto marittimo e aereo, anche tra i porti e gli aeroporti secondari, e potenziare le reti e i sistemi di mobilità per migliorare i collegamenti transfrontalieri</i>	Azioni di coordinamento tra porti, aeroporti e interporti, con riferimento all'interfunzionalità dei servizi aeroportuali e portuali commerciali, della pesca e dellemerci, in particolare anche attraverso l'utilizzo delle TIC e in un logica di sviluppo delle AdM
	Creazione di dispositivi comuni di controllo del traffico marittimo attraverso l'utilizzo di sistemi radar, di tecnologie satellitari, di reti di trasmissioni dati e di sistemi di comunicazione
<i>Utilizzare in maniera congiunta gli strumenti dell'ITC al fine di:</i> - Contribuire alla sicurezza marittima dei mezzi e delle persone - Migliorare l'accessibilità delle zone isolate - Favorire i trasporti multi- modali terrestri, marittimi e aerei dei cittadini - Migliorare l'offerta dei porti e dei servizi turistici	Ampliamento copertura WI-FI per l'area di cooperazione tramite integrazione e sviluppo reti esistenti nelle aree dove si registra fallimento del mercato
	Sviluppo di sistemi d'informazione sulla mobilità intermodale (informobility)
	Creazione di una rete unica di porti e servizi turistici che mettano in evidenza la qualità dell'offerta e lo sviluppo dei porti turistici
<i>Promuovere servizi logistici comuni, finalizzati a un nuovo posizionamento strategico dei porti e degli aeroporti della zona e a un'integrazione delle strutture esistenti con le TEN e le Autostrade del Mare</i>	Studio di fattibilità per la creazione di una piattaforma logistica integrata di area

Asse prioritario 2 “Innovazione e competitività” Strategia del Programma

<i>Obiettivo specifico</i>	<i>Esempi di azioni</i>
Sviluppare le reti tra università, centri di ricerca, poli tecnologici e scientifici e tra queste strutture e le imprese	Creazione di reti tra università e centri di formazione superiore per lo sviluppo di un'offerta di alta formazione e il miglioramento del potenziale di ricettività dei servizi di formazione superiore Sviluppare lo spirito imprenditoriale attraverso gli scambi nell'ambito scolastico e aziendale in particolare nei settori dell'ecologia, tecnologia e restauro
Favorire la creazione di piattaforme di dialogo e migliorare la qualità di servizi innovativi comuni destinati ai sistemi produttivi locali, al fine di favorire l'accesso ai servizi dell'amministrazione pubblica e dell'internazionalizzazione	Creazione di una rete unica di servizi alle PMI per integrare le opportunità di localizzazione e lo sviluppo di tutta l'area, attraverso l'adozione di protocolli e modelli d'intervento comuni
Promuovere, attraverso la caratterizzazione dei territori delle azioni innovative congiunte al fine di migliorare la produzione e commercializzazione di prodotti di qualità e d'eccellenza nel settore agricolo, agroalimentare, dell'artigianato e del turismo sostenibile	Adozione di soluzioni congiunte di «alta tecnologia» e di tecniche legate alla società dell'informazione nel settore rurale, turistico e commerciale Azioni di formazione innovative per sviluppare l'innovazione produttiva in agricoltura e nell'uso dei prodotti forestali per la promozione di costruzioni eco-sostenibili Creazione di cantieri sperimentali all'interno delle imprese per l'innovazione dei mestieri tradizionali in via di sparizione (restauro degli edifici, etc.)
Coordinare le politiche pubbliche per l'innovazione al fine di promuovere un orientamento comune verso la Strategia di Lisbona e di Göteborg e il trasferimento di buone pratiche	Laboratorio permanente capace di produrre know how su Modelli e Metodiche utili alla Programmazione Territoriale Strategica dell'innovazione

Strumenti di Programmazione negoziata attivati

Protocollo d'intesa Area Vasta della costa settentrionale Giugno 2002

Soggetti coinvolti:

Regione Toscana, Province di: Livorno, Lucca. Massa Carrara, Pisa.

Intesa istituzionale Area Vasta della costa settentrionale Luglio 2002

Soggetti coinvolti:

Regione Toscana, Province di: Livorno, Lucca. Massa Carrara, Pisa Comuni di: Massa, Carrara, Lucca, Viareggio, Pisa, Livorno, Piombino.

Protocollo d'intesa per lo sviluppo dell'area costiera Pisa - Livorno Luglio 2005

Soggetti coinvolti:

Regione Toscana, Autorità di bacino del fiume Arno, Province di Livorno e Pisa, Ente Parco di Migliarino – S. Rossore – Massaciuccoli, Camere di commercio di Livorno e Pisa.

Accordo di programma per la progettazione dello sviluppo dell'area costiera Pisa – Livorno

Gennaio 2007 Iniziative coordinate per la predisposizione dei progetti: valorizzazione turistico

ambientale, piattaforma logistica costiera e difesa idraulica.

Soggetti coinvolti:

Regione Toscana, Autorità di bacino del fiume Arno, Province di Livorno e Pisa, Ente Parco di Migliarino – S. Rossore – Massaciuccoli, Camere di commercio di Livorno e Pisa, Autorità portuale di Livorno.

Accordi di programma

Deliberazione della Giunta Regionale n. 313 del 3 aprile 2003 “ Accordo di programma per la realizzazione di un porto turistico alla foce dell'Arno in località Marina di Pisa (PI)”.

Decreto Presidente della Giunta regionale n. 4 del 12 gennaio 2006 “Accordo di programma per la realizzazione di interventi tesi alla riorganizzazione ed ampliamento delle attività di escavazione e di trasporto di materiali della società Solvay Italia ne Comune di S. Vincenzo”.

Risorse

Si tratta delle principali risorse già stanziare su alcune linee di intervento relative a questo asse e riferite specificamente alla Toscana del mare.

Nautica da diporto

	Contributo regionale euro	
Progetto integrato "Network di servizi per la nautica da diporto toscana"	200.000,00	100.000,00 alla Provincia di Lucca, coordinatore dell'intervento
Bando Filiera nautica da diporto (1 ^a edizione anno 2006)	1.500.000,00	
Bando Filiera nautica da diporto (2 ^a edizione anno 2007)	3.000.000,00	
Docup Misura 1.7, Azione 1.7.1 giugno 2005 Progetto E-LE-NA	329.000,00	
Programma Regionale Azioni Innovative V.IN.C.I., approvato sulla tematica strategica: "Economia Regionale Fondata sulla Conoscenza e sull'Innovazione Tecnologica"	800.000,00	
Totale	5.829.000,00	100.000,00

L'Asse 3 del PRSE 2007-2010 prevede, fra le modalità di attuazione degli interventi del PIR 3, alcuni progetti integrati di innovazione, fra i quali il ProgettoNautica, per il quale non si conoscono ancora le risorse finanziarie disponibili.

POR Toscana 2007-2013. Piano finanziario 2007-2013

	ASSE/ATTIVITÀ	Investimento complessivo asse 4
4	Accessibilità ai servizi di trasporto e di telecomunicazioni	421.122.411,09
4.1	Rafforzamento del sistema dei collegamenti ferroviari tra rete principale, linee secondarie e piattaforma logistica costiera	257.732.268,04
a	a) Rafforzamento dei collegamenti ferroviari tra l'Interporto di Guasticce e la linea ferroviaria Firenze-Pisa	141.752.747,42
b	b) Rafforzamento rete ferroviaria per migliorare i legami tra piattaforma logistica costiera e reti TEN (ferrovia PT-LU)	115.979.520,62
4.2	Realizzazione servizi su vie navigabili interne regionali tra Interporto Darsena di Pisa e porto di Livorno	20.618.581,44

Spesa pubblica						Privati da non rendicontare
	Totale	FESR	Stato	Regione	Altri	
4	266.483.050,27	88.780.511,57	106.189.061,49	13.400.000,00	58.113.477,21	154.639.360,82
4.1	103.092.907,22	52.503.045,19	50.589.862,03	0,00	0,00	154.639.360,82
a	56.701.098,97	28.276.674,86	28.424.424,11	0,00	0,00	85.051.648,45
b	46.391.808,25	24.226.370,33	22.165.437,92	0,00	0,00	69.587.712,37
4.2	20.618.581,44	8.100.609,04	12.517.972,40	0,00	0,00	0,00

Porti

	Contributo Regione (50%) Docup 2000/2006	Legge Finanziaria 2005 (L. 413/ter)
Porto di Carrara	6.700.000,00 (entro il 2008)	35.000.000,00 circa
Porto di Piombino	7.800.000,00 (entro il 2008)	55.000.000,00 circa
Porto di Livorno	17.600.000,00 (entro il 2008)	114.260.000,00
	Contributo Regione	
Porti di Viareggio, Porto S. Stefano e Marina di Campo	6.366.000,00	

Pesca e acquacoltura

Sfop 2000-2006				
Risorse regionali	Risorse statali	Risorse comunitarie	Privati	Totale
2.035.875,00	4.199.707,00	4.341.142,00	10.581.548,00	21.158.272,00

L.R. n. 66/2006 (pesca professionale e acquacoltura)	1.416.000,00
L.R. n. 33/2000 (ricerca in acquacoltura)	414.000,00
Fondo Europeo per la Pesca 2007-2013 (UE, Stato, Regione)	1.400.000,00 (previsione)

Asse 2) Tutela dell'ecosistema marino

Qualità delle acque

L'obiettivo della strategia tematica per l'ambiente marino, secondo il documento "Verso una politica marittima integrata della Toscana" (contributo al Libro Verde della Commissione europea) è quello di proteggere e ripristinare l'equilibrio ecologico dei mari e degli oceani e garantire che le attività umane siano svolte in modo sostenibile.

Un ambiente marino "ricco e dinamico, sicuro, pulito, sano e produttivo", come auspicato dalla strategia tematica, rappresenta una sfida per legislatori e decisori politici, poiché il raggiungimento di questo scenario implica la messa a punto di strumenti di gestione e pianificazione che presentano caratteristiche molteplici: strumenti integrati, partecipati, basati sulla cooperazione tra diversi livelli istituzionali e tra diversi attori allo scopo di tener conto delle condizioni, dei problemi e delle esigenze specifiche delle differenti regioni marine.

La strategia tematica può essere perseguita innanzitutto seguendo linee che favoriscano il passaggio dalla settorialità d'intervento alla trasversalità. È necessario dunque un approccio integrato fondato su:

- a) una concezione organica dei problemi e delle soluzioni, articolata su due livelli, quello comunitario, di strategia complessiva, e quello locale in cui si pianificano e si eseguono gli interventi;
- b) una visione ecosistemica della conoscenza e la valorizzazione delle professionalità locali;
- c) la cooperazione a tutti i livelli e tra i diversi portatori d'interesse.

L'ambiente marino costituisce una risorsa preziosa per l'economia costiera. Il deterioramento dell'ambiente marino 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.

La qualità ai fini della balneazione

L'idoneità alla balneazione esprime in termini percentuali il numero dei campionamenti con esiti positivi, sul totale dei campionamenti effettuati nella stagione balneare, con riferimento alla conformità ai parametri previsti dalla normativa statale.

L'osservazione dei dati di una stagione balneare, che si svolge dal 1° aprile al 30 settembre di ogni anno, determina l'idoneità alla balneazione all'inizio della stagione successiva; il permanere dell'idoneità è garantito dalle condizioni di conformità verificate attraverso la continuazione del monitoraggio.

Lungo i 633 Km di costa toscana e a controllo delle acque interne sono dislocati 375 punti di balneazione; mediamente un punto ogni 1.700 metri.

Dall'elaborazione dei risultati analitici dei campionamenti effettuati durante la stagione 2007, sono risultati idonei alla balneazione 372 punti su 375 con una percentuale del 99,2%, mai raggiunta finora.

L'elaborazione dei risultati analitici aggregati a livello regionale, mostra chiaramente che la percentuale dei punti idonei si è mantenuta costantemente elevata nell'ultimo decennio fino a raggiungere il massimo storico proprio nel 2007.

Anno	2000	2002	2004	2005	2006	2007
Provincia	%	%	%	%	%	%
Massa Carrara	90,5	90,5	95,0	95,0	90,0	95,0
Lucca	100,0	93,8	100,0	100,0	100,0	100,0
Pisa	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Livorno	97,5	98,0	98,0	100,0	97,9	100,0
Grosseto	100,0	98,3	95,6	96,5	98,2	98,2
Totale	98,1	97,6	97,3	98,9	97,0	99,2

Percentuale di idoneità alla balneazione dal 2000 al 2007

Risulta evidente che da un anno all'altro vi sono oscillazioni significative, ma la tendenza è quella di un netto miglioramento complessivo a significare che, nonostante il perdurare di problemi a livello locale, una consistente opera di risanamento e di tutela è stata portata a termine in questi anni, soprattutto nel campo della depurazione e del controllo degli scarichi.

I divieti permanenti di balneazione che interessano la costa toscana sono stati individuati sia per motivi indipendenti da inquinamento (porti, servitù militari, colonie penali, riserve naturalistiche), che per motivi igienico sanitari (principalmente in corrispondenza delle foci dei maggiori corsi d'acqua).

Mentre per quanto riguarda i divieti istituiti per motivi indipendenti da inquinamento nessuna misura di risanamento può essere adottata, per quanto riguarda la seconda tipologia di divieti, il D.Lgs. n. 152/99 prima e il D.Lgs. n. 152/06 poi, impongono l'identificazione delle cause del fenomeno inquinante, nonché le misure di risanamento che dovranno essere adottate per ripristinare, in tempi ragionevolmente compatibili con la gravità dell'inquinamento, l'idoneità alla balneazione.

Ma la Regione Toscana, anticipando i due decreti, già dall'inizio degli anni '90, impone:

- il divieto permanente nei casi di reiterato inquinamento
- l'istituzione di due punti di controllo a delimitare la zona interessata
- misure di risanamento concordate ogni anni con Comuni, Gestori, ATO e ARPAT

L'opera di sensibilizzazione della Regione nei confronti delle Amministrazioni Locali ha dato buoni frutti, tanto che, in base ai risultati forniti dai controlli mensili, in questi ultimi anni sono stati rimossi ben 9 divieti permanenti di balneazione e tutto questo in assenza di normative specifiche che lo imponessero,

essendo punti non codificati nell'anagrafe ministeriale, ma grazie solo ad una attenta gestione integrata fra Enti e Amministrazioni Locali competenti.

Oltre però al coordinamento e alla concertazione fra Enti, la Regione Toscana attua durante ogni stagione balneare il monitoraggio mensile da aprile a settembre per controllare l'andamento nel tempo del fenomeno inquinante e per verificare costantemente l'ampiezza del tratto inquinato; nel caso in cui le analisi siano favorevoli per tutti i parametri per due stagioni balneari consecutive, il divieto viene revocato e la zona adibita nuovamente alla balneazione.

Possiamo dire che questa politica messa in atto dalla Regione Toscana ha anticipato gli obiettivi del D.Lgs. n. 152/99 che disciplina la tutela delle acque, in attuazione delle direttive comunitarie in materia, ed in particolare della Direttiva 2000/60/CE, permettendo di raggiungere gli obiettivi previsti al 2008 e al 2016 già sul Piano di Tutela delle Acque della Toscana adottato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 6 del 25.01.2005.

Anche le zone non sottoposte a controlli ordinari perché inaccessibili da terra e non antropizzate vengono controllate con 74 punti, in aggiunta ai punti inseriti nell'anagrafe ministeriale, all'inizio della stagione balneare (aprile-maggio) e nel periodo di massima affluenza di bagnanti (luglio-agosto) già dal 1996. Su 14.060 parametri finora analizzati si è verificato un solo fuori norma a conferma della validità della scelta fatta dalla Regione Toscana e da ARPAT.

Applicazioni sperimentali sulla Direttiva 2006/7/CE

La direttiva 2006/7/CE relativa alla gestione della qualità delle acque di balneazione introduce un nuovo approccio nella gestione e nella tutela degli ecosistemi acquatici, cambiando sostanzialmente il sistema di controllo e valutazione della qualità che non è più solo sanitaria, ma anche ambientale.

E proprio per verificare i possibili impatti dell'applicazione della nuova normativa sul mare toscano in particolare e più in generale sulla specificità del Mare Mediterraneo, sostanzialmente diverso per condizioni meteomarine e meteorologiche dai mari che a occidente e a settentrione bagnano le coste europee, Regione Toscana ed ARPAT hanno sperimentato con un progetto dedicato l'impatto delle modifiche normative.

Lo studio è stato condotto durante le stagioni balneari 2003 e 2004 concentrando l'attenzione sulla sperimentazione delle metodiche analitiche proposte dalla Direttiva 2006/7/CE e sul concetto di area omogenea

La sperimentazione del nuovo concetto di area omogenea ha evidenziato la grande opportunità offerta dalla direttiva al fine di ottimizzare il controllo, riducendo lo sforzo e mantenendo lo stesso livello di tutela sanitaria ed ambientale. Sulla base dei dati microbiologici raccolti nei 4 anni precedenti, interpretati con le caratteristiche geomorfologiche ed antropiche della fascia costiera, sono state identificati 243 punti di controllo significativi invece degli attuali 375, con una riduzione di circa il 35%.

A partire dalla stagione di campionamento 2006 la Regione Toscana, in ottemperanza all'art. 3 della direttiva 2006/7/CE non ancora recepita dall'Italia,

ha formalizzato un calendario preventivo di monitoraggio e si è impegnata in una campagna di comunicazione e informazione al cittadino sull'attività di monitoraggio e controllo delle acque di balneazione e dell'ambiente marino.

Sono stati sfruttati adeguati mezzi e tecnologie di comunicazione, aprendo sul sito www.rete.toscana.it/sett/pta, una pagina specifica costantemente aggiornata, chiamata MARE.

Un link permette di accedere al sito ww.arpat.toscana.it, dove sono disponibili in tempo reale, durante la stagione balneare, i risultati delle analisi effettuate sulle acque destinate alla balneazione, e a tutti gli altri siti che danno informazioni utili sul mare.

Quindi i risultati del progetto, oltre a evidenziare aspetti di criticità riconosciute e condivise dalla Commissione Europea con la parziale correzione del dettato legislativo originale, hanno fornito una utilissima sperimentazione sul campo per quanto riguarda le novità concettuali e metodologiche della Direttiva 2006/7/CE, che ci permetterà di giungere all'applicazione della norma italiana di recepimento pronti a superare le difficoltà iniziali.

E questo è un traguardo importante raggiunto non solo e non tanto per la Toscana, ma anche per le altre regioni italiane e per gli altri paesi mediterranei e un punto di orgoglio per il Ministero della Salute che, grazie a questa sperimentazione, ha potuto far valere le sue richieste in Commissione europea balneazione.

Piano di Tutela delle Acque e Ambiente Marino Costiero

La Regione Toscana facendo proprie le risultanze della Conferenza di Rio del 1992 - Agenda 21 e assumendo i principi della Direttiva 2000/60/CE, persegue il mantenimento ed il miglioramento dell'ambiente acquatico e del territorio attraverso misure integrate sugli aspetti qualitativi e quantitativi.

Alla base di questo obiettivo generale gioca un ruolo importante l'uso sostenibile della risorsa idrica che si traduce con il mantenimento del capitale naturale, con la distribuzione efficiente di una risorsa scarsa, ma fondamentale per la qualità dello sviluppo economico, con la garanzia dell'accessibilità a tutti di una risorsa limitata, ma indispensabile per la vita.

Anticipando i contenuti della Direttiva Quadro 2000/60/CE, che prevede per i bacini e per i distretti idrografici piani di gestione integrata per la tutela della risorsa idrica, il D.Lgs. n. 152/99 introduce novità fondamentali nel quadro normativo:

- non sono più gli scarichi, e quindi la fonte di inquinamento, il principale obiettivo di controllo e di regolamentazione, bensì la qualità ambientale del corpo idrico superficiale e sotterraneo, con le sue caratteristiche chimiche, biologiche e quantitative;
- attraverso il Piano di Tutela, la consapevolezza dello stato di qualità della risorsa si trasforma in strumento di programmazione e di gestione finalizzato al suo mantenimento o miglioramento;

- per la prima volta la risorsa acqua è considerata nel suo complesso quale risorsa sotterranea, superficiale interna e marina costiera e senza confini amministrativi. Il Piano di Tutela delle Acque è un Piano a scala di bacino all'interno del quale esercita la sua azione attraverso interventi e misure.

Per il suo orizzonte temporale al 2016 e per la sua complessità strutturale e previsionale, il Piano di Tutela delle Acque è contraddistinto da un'intrinseca impostazione dinamica, strettamente connessa con la continua evoluzione dei quadri conoscitivi e con la verifica nel tempo dell'evoluzione dello stato qualitativo della risorsa. Il Consiglio Regionale della Toscana ha approvato il Piano di Tutela delle Acque con propria Deliberazione n. 6 del 25 gennaio 2005.

Le azioni di programmazione finanziaria previste per il miglioramento e/o la conservazione della qualità ambientale e sanitaria della fascia costiera, e quindi per il raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale dettati dal Piano di Tutela delle Acque, si individuano nel Piano Regionale di Azione Ambientale (PRAA) 2007 – 2010 che identifica ambiti di intervento entro i quali vanno ad agire settori e strumenti di programmazione diversi che hanno competenza sul settore marino e costiero.

In particolare, è il Macroobiettivo D3 – Tutelare la qualità delle acque interne e costiere e promuovere un uso sostenibile della risorsa idrica con gli obiettivi specifici di:

- adeguamento alla direttiva europea acque di balneazione;
- mantenere e migliorare lo stato qualitativo delle acque costiere e della risorsa mare in generale che pone le basi per continuare un percorso già attivato dalle precedenti programmazioni nel campo specifico dell'ambiente marino, ma anche in quello indiretto degli interventi di fognatura e depurazione sui quali il Settore competente punta in modo particolare. Perché il mare si protegge prevenendo l'inquinamento da mare, ma si protegge anche rimuovendo l'inquinamento proveniente da terra.

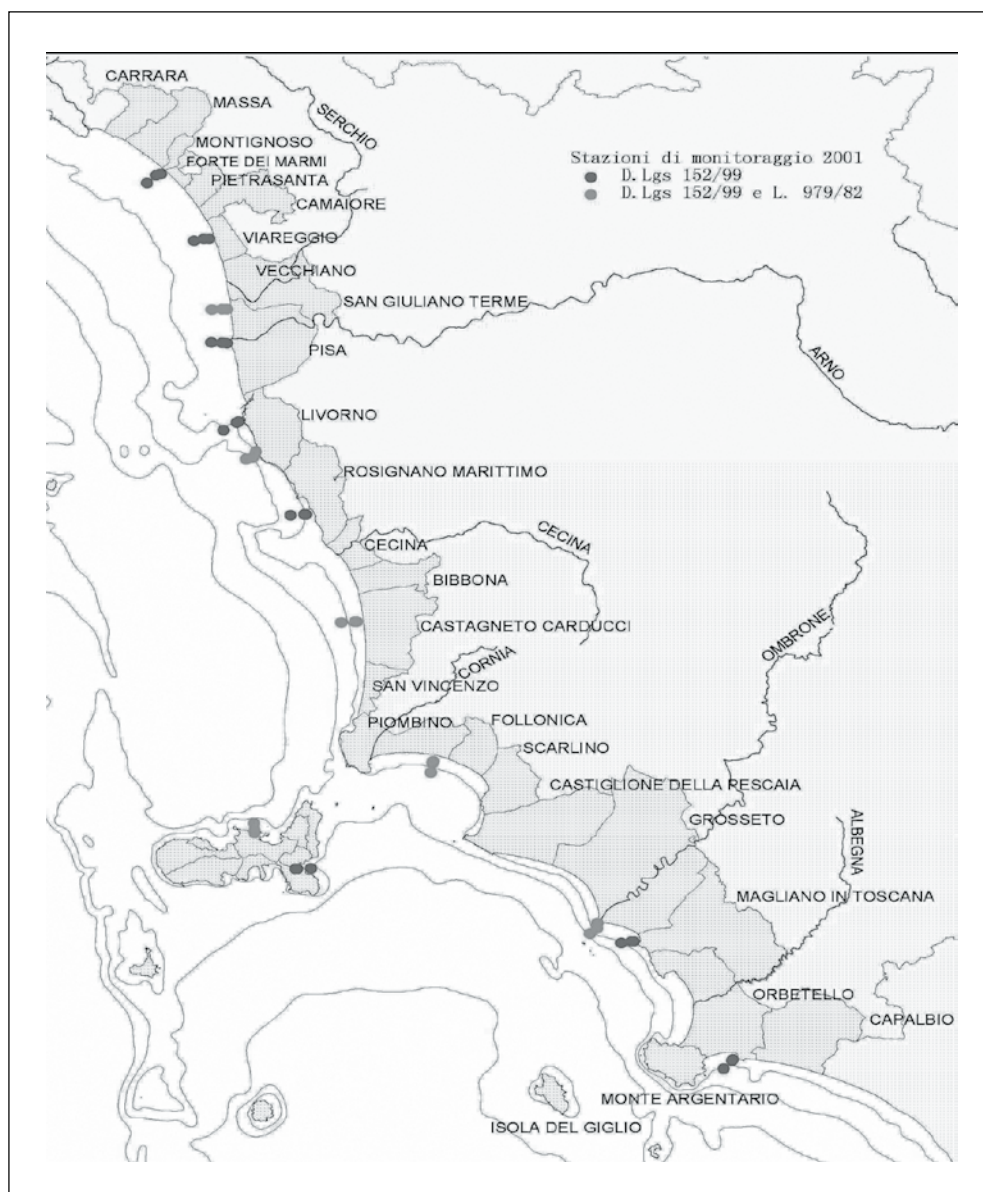
Calandosi dal generale al particolare, il D.Lgs. n. 152/99 prevede che per la classificazione delle acque marine debbano essere eseguite determinazioni, oltre che sulla matrice acqua, anche analisi e saggi biologici sui sedimenti e sul biota per la determinazione dello stato chimico.

Il criterio contenuto del D.Lgs. n. 152/99 è chiaramente evidente nell'introduzione dello *stato di qualità ambientale* dei corpi idrici superficiali, che per le acque marine costiere, è definito sulla base di:

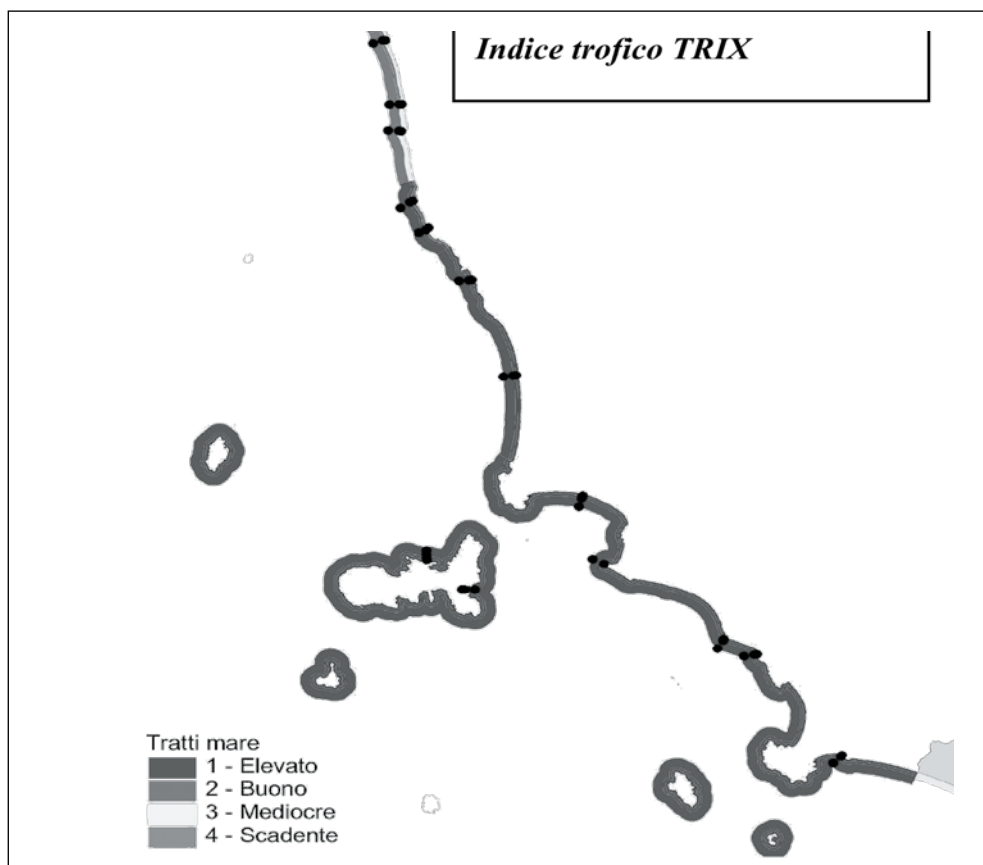
stato chimico, definito in base alla presenza di sostanze chimiche pericolose nell'acqua e nei sedimenti;

stato ecologico, definito sulla base dello stato trofico TRIX, che è attualmente l'unico indice definito per lo stato di qualità delle acque marine costiere, anche se tarato sulle peculiarità delle acque marine dell'Adriatico settentrionale e quindi poco significativo per le caratteristiche del Mar Ligure e del Mar Tirreno settentrionale che caratterizzano l'ambiente marino costiero della Regione Toscana.

L'adozione di questa filosofia comporta, e ha comportato, una radicale revisione sia del sistema di controllo, sia delle stazioni da sottoporre a monitoraggio.



L'individuazione dei transetti e delle stazioni non è avvenuta sulla base di un semplice criterio chilometrico, ma all'interno di opportune aree critiche e aree di riferimento definite lungo la costa regionale, nelle quali, oltre alle acque e ai molluschi bivalvi bioaccumulatori, devono essere esaminati i sedimenti mediante indagini ecotossicologiche, nonché lo stato delle biocenosi bentoniche, in particolare le praterie di fanerogame, il coralligeno, le biocenosi dei fondi mobili.



Le aree della costa toscana sottoposte al controllo dell'ambiente marino fino a tutto il 2006 sono 14. All'interno di ognuna delle aree sono stati tracciati i transetti, lungo i quali si sono identificate le stazioni da utilizzare per il monitoraggio (tre per ciascun transetto) a 500, 1000 e 3000 metri dalla costa¹.

I prelievi delle acque sono mensili su ognuna delle tre stazioni previste per ogni transetto individuato, mentre le biocenosi sono campionate annualmente ed i sedimenti ed i bivalvi semestralmente.

¹ Di seguito sono elencate le 14 stazioni di monitoraggio riportate in dettaglio nella cartografia a fianco:

- Area del Cinquale;
- Area antistante il porto di Viareggio;
- Area compresa tra il fiume Serchio e il fiume Arno;
- Area antistante la foce del fiume Arno;
- Area portuale di Livorno;
- Area compresa tra il porto di Livorno e il Comune di Rosignano Marittimo;
- Area interessata dallo scarico di sodiera e cloro alcali Solvay – Rosignano;
- Area compresa tra il Comune di Cecina e il Comune di S. Vincenzo;
- Area compresa tra il porto di Piombino e il porto di Fiumara;
- Area del Golfo di Mola, Porto Azzurro, Isola d'Elba;
- Area antistante la foce del fiume Ombrone;
- Area marina adiacente la Laguna di Orbetello, lato sud;
- Isola d'Elba, costa nord;
- Parco Uccellina.

Attualmente l'unico indice definito per lo stato di qualità delle acque marino costiere è l'indice trofico TRIX; tale indice riassume in un valore numerico (in una scala di valori da 1 a 10) le condizioni di trofia del sistema di acque considerato.

Il D. Lgs 152/99 associa ai valori di TRIX uno "stato ambientale" a cui corrispondono una serie di

specifiche condizioni. In tale maniera le acque marino costiere vengono classificate in quattro classi in base ad un indice di trofia che fornisce delle indicazioni su alcune delle condizioni del sistema considerato.

L'andamento dei valori dell'indice trofico TRIX della costa toscana indica un trend in calo procedendo da Nord verso Sud, con una situazione che a nord di Livorno si colloca su valori di concentrazione decisamente più elevati di tutta la restante costa. Questo andamento è confermato anche dalle stazioni al largo, sia pure con una minore evidenza.

L'andamento spaziale delle medie annuali dell'indice di stato trofico TRIX per il periodo giugno 2001 – 2006 indica che tutta la zona settentrionale viene classificata in uno stato trofico tra buono e mediocre, ad eccezione della foce del fiume Arno, mentre per tutta la restante costa i valori di TRIX risultano elevati, con saltuarie oscillazioni verso lo stato di qualità buono.

Inquinamento da idrocarburi

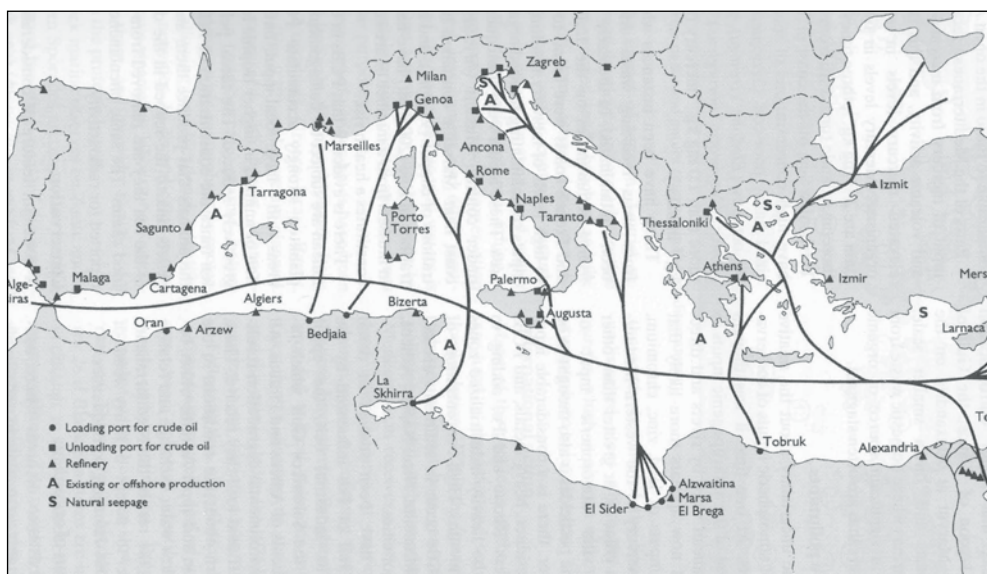
Le coste delle isole d'Arcipelago Toscano sono le più sensibili in caso di sversamenti petroliferi, anche di modesta entità, sia per la morfologia della costa, che per le correnti marine, che per la loro posizione geografica, situate come sono di fronte alla costa continentale toscana che, invece, proprio dalla presenza delle isole risulta protetta.

Ogni anno si verificano fra i venti e i trenta sversamenti petroliferi nel tratto di mare posto fra la Sardegna e le isole Toscane e di questi, molti spiaggiano lungo le coste dell'Arcipelago lungo le coste continentali.

Nel Mediterraneo, bacino che rappresenta meno dell'1% della superficie marina mondiale, si svolge il 20% del traffico petrolifero, ammontante a circa 360 milioni di tonnellate annue (fonte REMPEC).

Naturalmente, collegato a questo, è l'elevato numero di navi (petroliere e chimichiere) che solcano le acque mediterranee per trasportare i prodotti petroliferi dai paesi produttori verso i paesi europei che si affacciano sulle sue rive. Queste navi sono, in gran parte, di vecchia concezione (si stima che oltre il 60% abbia più di 15 anni di età) e, quindi, spesso non dotate di misure di sicurezza per prevenire sversamenti ed incidenti: ogni anno vengono immesse nelle acque mediterranee oltre 630 mila tonnellate di petrolio.

Le conseguenze dell'inquinamento da idrocarburi non sono facili da sintetizzare né da generalizzare, in quanto il comportamento di questi composti in mare ed i loro tempi di degradazione (se mai esiste) e di sedimentazione variano con la composizione delle miscele e con le condizioni meteorologiche e fisiche delle acque.



Traffico di petrolio lungo le principali direttrici attraverso il Mar Mediterraneo con indicate i principali porti e raffinerie (da Elsevier Science)

In genere, uno sversamento consistente produce effetti acuti nel breve termine e cronici nel lungo periodo sugli ecosistemi marini: gli organismi maggiormente colpiti sono uova e piccoli di pesci, zooplancton, coralli, spugne, molluschi bivalvi, piante ed alghe bentoniche e l'avifauna che viene a contatto con le macchie galleggianti.

Quando, però, le concentrazioni delle sostanze inquinanti, spesso tossiche, sono al di sotto della soglia letale, con tempi più o meno lunghi vengono provocate mutazioni fisiologiche, del livello di biodiversità e della rete alimentare che alterando, di fatto, tutti i flussi energetici degli ecosistemi marini, con grave compromissione degli stessi.

Ogniqualvolta si registri una segnalazione di inquinamento vengono allertati tutti i soggetti competenti (ARPA – Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente, Capitanerie di Porto e Guardia Costiera, Ministero dell'Ambiente, Protezione civile, ecc.), ma sono sempre interventi che, avvenendo con un certo ritardo rispetto al momento dell'incidente, possono avere solo effetti limitati di ripristino delle condizioni ambientali. Ogni attività di disinquinamento viene svolta su disposizione del Servizio Difesa Mare ed in stretta collaborazione con il corpo delle Capitanerie di Porto. È attualmente escluso l'intervento delle Regioni.

Importante sarebbe poter disporre in futuro di un sistema di sorveglianza ad ampio raggio sui mari mediterranei, in grado di segnalare tempestivamente qualsiasi episodio di "oil spill" per favorire una sua risoluzione e valutarne la possibile evoluzione spaziale e temporale. In tal senso le Regioni si stanno adoperando per svolgere un più attivo ruolo anche attraverso la possibilità di utilizzo di sistemi innovativi quali quelli satellitari di telerilevamento, specifici per

l'inquinamento da idrocarburi e più generali di controllo delle caratteristiche delle acque marine. Ma il futuro necessariamente vedrà un coinvolgimento sempre più ampio delle Regioni e dei Comuni, pur nel rispetto dell'odierno ordinamento statutale e di riparto di competenze fra Stato centrale, Regioni e Comuni e pur mantenendo la centralità del ruolo dello Stato nell'accertamento e nella lotta all'inquinamento del mare, nonché agli interventi di risanamento delle acque.

Proprio in relazione alla sicurezza marittima in materia ambientale è importante dare il via a sperimentazioni di sistemi di monitoraggio e di controllo al fine di mitigare l'inquinamento marino legato alle infrastrutture portuali e al traffico marittimo di rilievo internazionale mediante la condivisione di risorse umane, finanziarie e tecniche con le Regioni che si affacciano sul mare mediterraneo particolarmente interessate da traffico marittimo, commerciale e da diporto in sinergia con le competenze statali.

Una prima sperimentazione sta per essere avviata dalla Regione Toscana con le regioni Sardegna, Liguria e Corsica sul programma transfrontaliero di cooperazione Italia-Francia dell'Ob. 3 2007-2013. Il progetto consiste nel sostenere azioni comuni per prevenire i rischi legati ai trasporti e alle attività marittime, migliorarne la sicurezza attraverso il coordinamento delle amministrazioni.

Il progetto si concentra su tre azioni volte a fronteggiare il sempre crescente problema degli sversamenti in mare accidentali e volontari causati dal traffico marittimo commerciale e da diporto, per preservare le biocenosi marine e proteggere la fascia costiera dallo spiaggiamento di materiale petrolifero che compromette l'andamento della stagione turistico balneare e la salute dei bagnanti:

- l'individuazione degli sversamenti di idrocarburi e di fenomeni di inquinamento marino attraverso il monitoraggio satellitare al fine di poter effettuare, con un controllo diretto, la valutazione dell'entità del fenomeno, allertare le strutture competenti all'intervento, ridurre quanto più possibile il danno causato dal deposito di materiale inquinante sul fondo del mare o lungo la costa;
- la programmazione e l'organizzazione di interventi immediati in caso di disastri marittimi al fine di mitigare i danni ambientali ed economici;
- il potenziamento dei sistemi di diffusione delle informazioni e delle capacità di intervento anche attraverso il miglioramento delle competenze attribuite agli attori coinvolti.

Ricerca marina

La strategia tematica per l'ambiente marino può essere perseguita attraverso una politica marittima che favorisca:

- azioni per il passaggio dalla settorialità degli interventi in ambito marittimo alla trasversalità, grazie ad una visione organica dei problemi e delle soluzioni, agendo contemporaneamente a livello comunitario, di strategia complessiva, e a livello locale, dove si pianificano e si eseguono gli interventi;
- azioni orientate a costruire una conoscenza di base dell'ambiente marino, tramite progetti di ricerca marina e di monitoraggio continuo e altamente specialistico;

- azioni finalizzate ad instaurare una comprensione ed una visione comune tra i responsabili politici e gli attori che operano nel settore marittimo sullo stato dell'ambiente marino

È necessario che la futura politica marittima sia impostata tenendo conto delle risorse messe a disposizione dalle nuove tecnologie e dai più recenti sviluppi delle tecnologie già acquisite. In materia di conservazione delle risorse e dell'ambiente marino, importanti contributi possono venire dal sempre maggiore utilizzo del telerilevamento satellitare.

In particolare si ritiene opportuno favorire:

- azioni per lo sviluppo e l'integrazione di tecnologie di osservazione e modellistiche al fine di ottenere un quadro completo delle condizioni dell'ambiente marino;
- studi che attraverso le tecnologie sopra citate riescano ad elaborare scenari futuri sia su scale di breve periodo, per interventi tempestivi su situazioni di emergenza ambientale, sia su scale più ampie, anche in relazione alle conseguenze del cambiamento climatico in atto, in ausilio al processo decisionale e di pianificazione a livello europeo;
- azioni di monitoraggio al fine di accrescere la sicurezza nella navigazione sia per la navigazione commerciale, sia per il trasporto passeggeri, ed in particolare con riferimento al trasporto di merci pericolose e/o inquinanti e alla presenza di container flottanti, dispersi in mare da navi porta-container;
- azioni di sviluppo di tecnologie di avvistamento finalizzate ad individuare sversamenti di petrolio in mare, in particolare quelli illegali, spesso dovuti alla pratica del lavaggio delle cisterne durante la navigazione; tali azioni dovrebbero essere accompagnate dalla maturazione di un apparato legislativo che consenta alla comunità internazionale di utilizzare in modo completo i dati messi a disposizione dalla strumentazione di avvistamento, nell'intento di perseguire efficacemente i responsabili.

Parallelamente all'affinamento delle tecnologie di monitoraggio per accrescere la sicurezza della navigazione marittima e la conservazione dell'ambiente marino, è fondamentale favorire:

- azioni congiunte tra regioni interessate da un intenso traffico marittimo e tra istituzioni nazionali e locali per la prevenzione dei rischi legati al trasporto marittimo
- sperimentazioni di sistemi di monitoraggio e di controllo per mitigare l'inquinamento marino legato alle infrastrutture portuali e al traffico marittimo di rilievo internazionale mediante la condivisione di risorse umane, finanziarie e tecniche con le Regioni che si affacciano sul Mediterraneo in sinergia con le competenze degli Stati nazionali.

Riguardo la tutela dell'ecosistema marino la DG PTA sta operando uno sforzo di razionalizzazione ed ottimizzazione degli archivi e delle banche dati nell'ambito del quale è previsto un approfondimento per quello che riguarda l'area marina e costiera: si tratta di mettere a sistema un patrimonio di conoscenze che in parte c'è già ma è spesso parcellizzato e polverizzato in una pluralità di soggetti.

Erosione

Gli strumenti fondamentali con cui mitigare la vulnerabilità delle regioni costiere 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. Il rischio collegato agli Tsunami in area Mediterranea, ad esempio, è ridotto rispetto ad altre parti del pianeta, ma è comunque non trascurabile (come le vicende storiche dimostrano) e può oggi essere ridotto attraverso l'utilizzo di sistemi di allarme innovativi.

L'erosione riguarda fenomeni di più lungo periodo che pure si manifestano attraverso picchi successivi e secondo processi altamente non lineari. Il monitoraggio dell'erosione è stato limitato agli aspetti più facilmente misurabili della morfodinamica, legati alla morfologia e alla sedimentologia. Sono maturi i tempi per la costruzione di sistemi realmente integrati, in cui le informazioni ad alta risoluzione su tempeste, moto ondoso, correnti litoranee, correnti fluviali, trasporto solido (fluviale e marittimo), e idrodinamica costiera in genere siano integrati assieme alle conoscenze specificamente geologiche e geomorfologiche. In relazione a ciò occorre potenziare le misure costiere di parametri idrodinamici, e il monitoraggio frequente dei fondali.

In Toscana esiste da anni un equilibrio precario sulla costa, che richiederebbe già di per sé grande attenzione ed interventi significativi; gli effetti del cambiamento del clima porteranno – nella realtà geoclimatica della Toscana – ad un ulteriore incremento dell'erosione costiera.

Per la Regione Toscana, l'equilibrio ambientale e il riassetto idrogeologico della costa costituiscono i presupposti strategici per lo sviluppo sostenibile dell'economia nella nostra regione.

Sulla base delle esperienze della Regione Toscana riteniamo che il profilo della pressione sull'ambiente costiero debba essere affrontato in relazione a tre criteri prioritari:

1. raggiungimento e mantenimento dell'equilibrio dinamico costiero;
2. equilibrio tra ambiente naturale e ambiente costruito;
3. gestione integrata della fascia costiera.

Circa il primo punto, i due elementi fondamentali che concorrono alla genesi ed alla evoluzione dei litorali sono l'energia del mare (moto ondoso) ed il bilancio sedimentario costiero (a sua volta legato, in parte, alla prima, oltre che al regime del trasporto solido dei corsi d'acqua).

Nell'affrontare i problemi della dinamica costiera è necessario tenere conto del fenomeno in atto dell'innalzamento del livello marino. A partire dal sistema "mare-terra" è necessario da un lato garantire la disponibilità di apporti solidi dai bacini idrografici, e dall'altro la ricostituzione di equilibri "lineari" lungo costa, che favoriscano il trasporto di sedimenti lungo costa e la non dispersione di materiale verso profondità di non ritorno.

Il fenomeno di innalzamento del livello marino, causato dall'aumento medio delle temperature, può trovare risposte adeguate solamente in termini di strate-

gie ed azioni di adattamento di area vasta. È importante la disponibilità locale di sedimenti in quantità sufficiente a mantenere l'equilibrio dinamico tra erosione ed avanzamento e raggiungere il "Bilancio Sedimentario Favorevole".

Circa il secondo punto, le caratteristiche di dinamicità del sistema costiero e la sua complessità di equilibri esigono l'attenta valutazione degli impatti per tutti gli interventi che vi ricadono, per evitare di modificarne gli equilibri fino al raggiungimento di condizioni di non ritorno; purtroppo nel tempo la pressione antropica sui litorali è andata via via crescendo, secondo un modello sostanzialmente slegato dalla considerazione delle esigenze del sistema fisico,

favorendo così il manifestarsi di effetti imprevisti e non controllabili.

Nel rapporto tra ambiente naturale e ambiente costruito la dinamica degli equilibri costieri è fortemente vincolata dalla presenza di "invarianti": abitati e infrastrutture esistenti per i quali va garantito un adeguato livello di sicurezza; ambienti di particolare pregio naturalistico per i quali va garantita la funzionalità delle dinamiche che li determinano.

Circa il terzo punto, la Gestione Integrata della Fascia Costiera (Integrated Coastal Zone Management/ICZM) è un processo decisionale continuo che ha lo scopo di risolvere i conflitti derivanti dalla diversità di utilizzo di questa complessa parte del territorio. Fra i vari aspetti che un programma di gestione integrata della fascia costiera deve affrontare, vi sono la gestione delle spiagge, il controllo dell'erosione costiera e dei rischi naturali, la progettazione di rinascimenti artificiali, la realizzazione e il monitoraggio dell'efficacia delle opere di difesa, la definizione di linee di *set-back* per le costruzioni e la mappatura di zone di rischio, che dipendono tutti dalla valutazione precisa della evoluzione morfodinamica costiera.

Un'adeguata gestione integrata della fascia costiera deve quindi garantire una base di conoscenze approfondite ed aggiornate sui processi influenzati dal cambiamento climatico, e porre le premesse per convivere con la naturale evoluzione della linea di riva. Ove ciò non fosse possibile deve garantire una maggiore stabilità, senza che ciò comprometta l'equilibrio delle spiagge vicine.

È inoltre necessario conoscere la caratterizzazione e la quantificazione della risorsa di sedimenti presenti sulla piattaforma continentale (fondale marino) da utilizzare per l'eventuale alimentazione artificiale dei litorali, nonché lo studio di impatto ambientale delle eventuali attività di dragaggio, trasporto e versamento dei sedimenti marini.

Il monitoraggio dell'evoluzione delle spiagge riveste un ruolo fondamentale in ogni politica territoriale in cui sia coinvolta la fascia litorale. La zona costiera concentra infatti circa 2/3 della popolazione mondiale e in molti paesi supporta una florida attività turistica. Dato che la spiaggia costituisce l'elemento di maggior valore economico del sistema costiero, ma anche quello più fragile e più soggetto a variazioni morfologiche che ne modificano la funzione protettiva dei territori retrostanti e le potenzialità di utilizzazione a fini turistico ricreativi, lo studio della evoluzione dei litorali è fondamentale per la pianificazione di questa zona densamente popolata, economicamente interessante ma anche complessa e dinamica.

Nell'ambito delle proprie esperienze in materia di riassetto idrogeologico della costa, la Regione Toscana ha sviluppato molti contatti ed ha considerato importante la partecipazione in numerosi progetti finanziati con fondi comunitari, che hanno consentito di acquisire conoscenze e competenze nel settore, con importanti scambi di esperienze; tra gli altri ricordiamo:

- il progetto EUROSION, che si è occupato di definire raccomandazioni per la gestione sostenibile del fenomeno dell'erosione costiera a scala europea.
- Il progetto BEACHMED, finalizzato alla definizione dei problemi tecnici, ambientali ed economici legati all'estrazione delle sabbie provenienti dai fondali marini per la ricostruzione e la manutenzione dei litorali in erosione.
- Il progetto BEACHMED-e che tratta invece la gestione strategica della difesa dei litorali per uno sviluppo sostenibile delle aree costiere del Mediterraneo.

Sarebbero opportune nuove normative di livello internazionale per diffondere l'approccio integrato nella gestione della costa e per disciplinare la realizzazione in mare di interventi significativi dal punto di vista ambientale, come ad esempio le cosiddette "cave di sabbia" da aprire sui fondali, spesso indispensabili per trovare il materiale necessario al ripascimento degli arenili in erosione.

Si propone infine 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.

Parchi

Parco nazionale dell'Arcipelago Toscano

Istituito con Decreto del Presidente della Repubblica 22 luglio 1996.

Comprende i SIR, SIC, ZPS (Sito di Interesse Regionale "SIR", Sito di Importanza Comunitaria "SIC", Zona di Protezione Speciale "ZPS") "Isola di Gorgona", "Isola di Capraia", "Isole di Cerboli e Palmaiola", "Monte Capanne e Promontorio dell'Enfola", "Isola di Pianosa", "Isola di Montecristo", "Isola del Giglio", "Isola di Giannutri", SIR-ZPS "Elba Orientale" e il SIR "Zone Umide del Golfo di Mola e di Schiopparello" individuati con la Delibera del Consiglio Regionale del 21 gennaio 2004, n. 6 "Legge regionale 6 aprile 2000, n. 56 (Norme per la conservazione e la tutela degli habitat naturali e seminaturali, della flora e della fauna). Perimetrazione dei siti di importanza regionale e designazione di zone di protezione speciale in attuazione delle direttive "Uccelli Selvatici" n. 79/409/CEE e "Habitat" n. 92/43/CEE".

Con la Delibera della Giunta regionale del 25 giugno 2007, n. 456 "Modifica Deliberazione di Giunta Regionale n. 109 del 19.2.2007 "Direttiva 79/409/CEE – Ampliamento delle zone di protezione speciale (ZPS) dell'Arcipelago Toscano". Sostituzione allegato A." è stato istituito l'ampliamento a mare delle Zone di Protezione Speciale, per una superficie totale complessiva di 78.805,36 ha, comprendente sia la superficie terrestre che quella marina.

Comuni: Isola del Giglio (GR, 1.200 ha ca., compreso il territorio dell'isola di Giannutri), Marciana (LI, 3.700 ha ca.), Campo nell'Elba (LI, 3.500 ha ca., compresa l'isola di Pianosa), Portoferraio (LI, 2.300 ha ca., compresa l'isola di Montecristo), Capoliveri (LI, 2.100 ha ca.), Capraia Isola (LI, 1.560 ha ca.), Rio Marina (LI, 1.400 ha ca.), Rio nell'Elba (LI, 1.100 ha ca.), Porto Azzurro (LI, 660 ha ca.), Livorno (230 ha ca., isola di Gorgona), Marciana Marina (LI, 180 ha ca.). Estensione: 17.700 ettari ca. (in provincia di Livorno 16.500 ha ca., in provincia di Grosseto 1.200 ha ca.) e circa 61.000 ettari a mare

Parchi regionali

Maremma

Istituito con Legge Regionale 5 giugno 1975 n.65 e Legge Regionale 16 marzo 1994 n.24, modificata ed integrata con Legge Regionale 31 dicembre 1994 n. 115. Gestione: Ente Parco Maremma. È inserito nell'Elenco ufficiale delle Aree Protette regionali (Del. C.R. 1 marzo 1995 n.133). Comprende "in toto" o in parte i SIR, SIC, ZPS (Sito di Interesse Regionale "SIR", Sito di Importanza Comunitaria "SIC", Zona di Protezione Speciale "ZPS") "Padule della Trappola, Bocca d'Ombrone", "Pineta Granducale dell'Uccellina", "Dune costiere del Parco dell'Uccellina", "Monti dell'Uccellina", individuati con la Delibera del Consiglio Regionale del 21 gennaio 2004, n. 6 "Legge regionale 6 aprile 2000, n. 56 (Norme per la conservazione e la tutela degli habitat naturali e seminaturali, della flora e della fauna). Perimetrazione dei siti di importanza regionale e designazione di zone di protezione speciale in attuazione delle direttive "Uccelli Selvatici" n. 79/409/CEE e "Habitat" n. 92/43/CEE".

Comuni: Grosseto (5.500 ha), Magliano in Toscana (GR, 1.850 ha), Orbetello (GR, 1.550 ha). Estensione: 8.900 ettari. Il Parco Regionale della Maremma, noto anche come Parco dell'Uccellina, si estende lungo il tratto di costa compreso tra Principina a Mare e Talamone ed è delimitato verso l'interno dalla ferrovia Livorno-Roma. Ai quasi 9.000 ettari del Parco si aggiungono circa 8.500 ettari di area contigua. L'attuale Piano del Parco rispecchia il Piano Territoriale di Coordinamento, adottato nel 1977, il quale definisce la zonizzazione (Zona forestale e palustre, Zona agricola a regolamentazione speciale, Zona agricola del Parco, Zona agricola esterna al Parco), i regolamenti d'uso ed i piani di gestione. Il Parco è stato insignito del Diploma della Comunità Europea. Dal punto di vista paesaggistico l'area è ricca e suggestiva, caratterizzata da elementi geografici diversi:

la dorsale dei monti dell'Uccellina con i 417 m di Poggio Lecci, l'ultimo tratto del fiume Ombrone, che separa la pianura alluvionale parzialmente bonificata, dall'area palustre della Trappola, la costa caratterizzata ora da lunghi tratti sabbiosi, ora da ripide falesie. La palude della Trappola costituisce uno dei più vasti lembi di palude salmastra della Toscana.

Migliarino, San Rossore, Massaciuccoli

Istituito con Legge Regionale 13 dicembre 1979 n.61 e Legge Regionale 16 marzo 1994 n.24 modificata ed integrata con Legge regionale 31 dicembre 1994 n.115. È inserito nell'Elenco ufficiale delle Aree Protette regionali (Del. C.R. 1 marzo 1995 n.133).

Comprende "in toto" o in parte SIR, SIC, ZPS (Sito di Interesse Regionale "SIR", Sito di Importanza Comunitaria "SIC", Zona di Protezione Speciale "ZPS") "Macchia lucchese", "Lago di Massaciuccoli", "Dune litoranee di Torre del Lago", "Selva Pisana" individuati con la Delibera del Consiglio Regionale del 21 gennaio 2004, n. 6" Legge regionale 6 aprile 2000, n. 56 (Norme per la conservazione e la tutela degli habitat naturali e seminaturali, della flora e della fauna).

Perimetrazione dei siti di importanza regionale e designazione di zone di protezione speciale in attuazione delle direttive "Uccelli Selvatici" n. 79/409/CEE e "Habitat" n. 92/43/CEE".

Gestione: Ente Parco Migliarino-S.Rossore-Massaciuccoli.

Comuni: Pisa (7.542 ha), Vecchiano (PI, 3.369 ha), S.Giuliano Terme (PI, 1.466 ha), Massarosa (LU, 1.195 ha), Viareggio (LU, 673 ha). Estensione: 14.245 ettari (in provincia di Pisa 12.377 ha, in provincia di Lucca 1.868 ha)

Alle superfici del Parco sopra indicate si aggiungono anche i terreni inclusi in un'area contigua, per un totale complessivo di circa 23.000 ettari. La zonizzazione del Parco è quella definita dal Piano Territoriale di Coordinamento, che individua aree a diversa valenza naturalistica: zone boscate, zone umide, arenili, corpi idrici, zone agricole ed aree di riserva naturale. Queste aree sono soggette al Regolamento generale d'uso del territorio del Parco e tutela dell'ambiente naturale. Gli elementi ecologico-paesaggistici di maggior pregio sono rappresentati dal Lago di Massaciuccoli, il più esteso della Toscana (circa 500 ha), dall'ampio padule (oltre 1000 ha), dalle foci dei fiumi Arno e Serchio, i più importanti della Regione e da una linea di costa lunga circa 30 km. Al centro del Parco si trova la Ex Tenuta Presidenziale di S.Rossore, di 4700 ha di superficie, dal 1999 di proprietà della Regione Toscana che ne ha delegato la gestione all'Ente Parco.

Al Parco Migliarino-S.Rossore-Massaciuccoli è previsto anche l'affidamento della gestione dell'Area Marina Protetta "Secche della Meloria" in corso di istituzione da parte del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare d'intesa con la Provincia e il Comune di Livorno

Aree protette

In Toscana ci sono patrimoni naturalistici nelle province costiere 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, 10 riserve statali, 3 riserve provinciali, 8 aree naturali protette di interesse

locale; 3 aree marine protette sono in corso di istituzione (“Secche della Meloria”, “Arcipelago Toscano”, “Monti dell’Uccellina – Formiche di Grosseto – Foce dell’Ombrone – Talamone”).

La Regione Toscana ha indirizzato ogni azione in modo da raccordare il sistema tra le aree marine di prossima istituzione e il sottosistema delle aree costiere, ampliando così la salvaguardia e la valorizzazione delle risorse ambientali e superando il confine rappresentato fino ad oggi dal litorale.

La Legge 31 dicembre 1982 n. 979 (“Disposizioni per la difesa del mare”) ha individuato, tra le 20 aree marine nazionali di particolare pregio, le Secche della Meloria, antistanti il litorale livornese e pisano, in cui insiste la parte meridionale del Parco regionale di Migliarino, San Rossore, Massaciuccoli, e l’Arcipelago Toscano, in cui è presente il Parco nazionale.

La Legge 394/91 “Legge quadro sulle Aree Protette” ha rilanciato la politica delle aree marine protette individuando ulteriori ventinove aree di reperimento in cui è prevista l’istituzione di parchi marini o riserve marine, da inserire a pieno titolo nel sistema integrato nazionale delle aree protette. Tra queste nuove aree è stata indicata l’area “Monti dell’Uccellina – Formiche di Grosseto – Foce dell’Ombrone – Talamone” e cioè la zona a mare antistante il Parco regionale della Maremma.

Il sistema regionale delle aree protette dovrà assumere in prospettiva un ruolo strategico per l’integrazione terra/mare. Le aree protette possono diventare battistrada e campo di prova per il perseguimento più in generale 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.

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. L’importanza di questa iniziativa indica come la Regione Toscana sia attenta e cerchi di applicare e interpretare le principali Direttive e Convenzioni Internazionali per la salvaguardia della biodiversità marina e degli habitat (CITES, Bonn, Berna, Direttiva Habitat).

L’Osservatorio Toscano dovrebbe diventare un punto di riferimento interregionale, nazionale ed internazionale nel campo della tutela degli ambienti marini e costieri, dello studio e della conoscenza della biologia e della vita dei cetacei, ma anche un centro di coordinamento e confronto per le Amministrazioni locali e la Regione; avrebbe anche un ruolo specifico e nella comunicazione e nella promozione di un turismo naturalistico marino sostenibile.

La sede provvisoria è stata inaugurata ad agosto 2007 a Capoliveri ed è stato istituito un Comitato di gestione, un Comitato tecnico-scientifico ed un rappresentante Coordinatore dell’Osservatorio, già designato di comune accordo tra i suddetti Comitato di Gestione e Comitato Scientifico su proposta della Regione Toscana.

La Regione Toscana ha infine affidato la realizzazione del progetto di ricerca “Progetto BioMarT” (Bio[diversità].Ma[rina].T[oscana]) al Museo di Storia Naturale Sezione Zoologica “La Specola” - Dipartimento di Biologia Animale e Genetica Università degli Studi di Firenze e all’Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale della Toscana (ARPAT).

Il progetto prevede la composizione del Repertorio Naturalistico complessivo degli organismi marini della Toscana - Archivio delle componenti biotiche e ambientali determinanti per la biodiversità .

Il fine ultimo di questo database è quello di fornire alla Regione la distribuzione di specie e habitat protetti o di valore conservazionistico per poter istituire nuove aree di tutela ambientale.

Secondo il progetto presentato e finanziato dalla Regione il data base florofaunistico georeferenziato dovrà servire ad individuare aree caratterizzate da: biocenosi vulnerabili o a rischio, presenza di specie rare, biodiversità particolarmente spiccata. Al termine del progetto sarà valutato la necessità di un eventuale prosecuzione del medesimo.

La Regione Toscana segue con attenzione la concertazione e l’iter istitutivo dell’Area Marina Protetta dell’ Arcipelago, perchè ritiene importante la tutela dell’ ambiente marino, ed è impegnata a dare il suo contributo per giungere ad una proposta il più possibile condivisa tra i soggetti ed enti locali, il Parco Nazionale dell’ Arcipelago Toscano e il Ministero dell’ Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Energia

Prima di entrare nel merito delle energie rinnovabili, alle quali l’Unione Europea guarda con particolare attenzione nell’ambito della priorità riconosciuta di contrastare i cambiamenti climatici in atto, così come denunciato dal quarto rapporto dell’IPCC (Prevenzione e riduzione integrata dell’inquinamento), è opportuno ricordare che l’intero sistema energetico della Toscana “guarda” il mare.

La provincia di Livorno e, in particolare, le città di Livorno e di Piombino, assicura da sola oltre il 70% della produzione di energia in Toscana ed i principali impianti, come le raffinerie e le centrali elettriche, sono proprio collocate lungo la costa. In prospettiva questa realtà tenderà inoltre a rafforzarsi a seguito della realizzazione del rigassificatore *off shore*, al largo delle coste tra Pisa e Livorno, nonché dell’attracco previsto presso la costa di Piombino del secondo metanodotto algerino.

La sicurezza energetica della Toscana nel medio periodo, dunque - da realizzare attraverso processi di diversificazione negli approvvigionamenti soprattutto di gas metano, materia sulla quale maggiormente si concentra, a livello europeo, l’azione politica spesso divergente tra Russia ed U.E. - “arriva” dal mare.

Per quanto riguarda lo sviluppo delle energie rinnovabili nel contesto della politica marittima si segnala che è necessario in primo luogo coniugare sviluppo e competitività del sistema marittimo della Toscana, con la tutela del paesaggio e degli ecosistemi.

A questo proposito l'energia eolica, che rappresenta il principale elemento di sviluppo delle rinnovabili in ambiente *off shore*, non sembra trovare un contesto favorevole in Toscana. La mancanza di bassi fondali e l'esigenza di tutelare i paesaggi unici al mondo delle nostre coste e delle nostre isole, rendono più appropriato uno sviluppo dell'eolico 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. In questo senso la pianificazione energetica regionale sollecita lo sviluppo delle rinnovabili nell'ambito del piattaforma costiera.

Si segnala inoltre l'opportunità di sperimentare l'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.

La Regione Toscana, infine, indica le energie rinnovabili tra i principali settori di sviluppo delle attività di ricerca. A questo proposito si ritiene debba essere posta particolare attenzione alle possibilità di sfruttare le correnti di marea o, meglio ancora, il moto ondoso.

Strumenti di attuazione: piani e programmi regionali e locali

Il sistema costiero e marino nell'ambito del PRAA 2007 - 2010

Il Piano Regionale di Azione Ambientale, per le caratteristiche di documento di programmazione a valenza strategica, d'indirizzo per le politiche settoriali ma dotato anche di propulsione propria per politiche ed azioni ambientali a forte carattere d'integrazione e di trasversalità, rappresenta, nell'ambito delle aree d'azione prioritaria e dei relativi macrobiettivi, lo strumento principale per massimizzare l'efficacia dell'azione di governo ed ottimizzare l'utilizzazione delle risorse. Gli interventi previsti nel PRAA, inoltre, sono integrati anche dalla lettura territoriale effettuata attraverso le Zone di Criticità Ambientale; tale maglia¹, infatti, vede la fascia costiera interessata da ben 11 zone, che ricadono su tutte e cinque le province costiere.

Le Aree d'Azione Prioritaria del PRAA e l'integrazione delle politiche per il mare

Delineare una strategia d'integrazione per il mare e per la fascia costiera nell'ambito del Piano Regionale d'Azione Ambientale significa, anzitutto, identificare quali sono i settori che hanno competenza e che elaborano atti di pro-

1 Come Zona di Criticità Ambientale vengono identificati quegli ambiti territoriali in cui uno o più fattori di crisi richiedono interventi fortemente contestualizzati in quella specifica dimensione territoriale ed, al tempo stesso, interventi caratterizzati da un alto livello d'integrazione tra le diverse politiche ambientali e/o le politiche ambientali e le altre politiche pubbliche.

grammazione per il mare e per le attività marittime. In questo senso, specie in periodi caratterizzati da difficoltà nel reperimento di risorse finanziarie, può risultare fondamentale per il rilancio dell'area costiera, l'individuazione di attività ed azioni che possono interessare più settori, in modo da sfruttare al massimo livello possibile sinergie e conoscenze. Le aree d'azione prioritaria, identificate nel PRAA, identificano ambiti d'intervento entro i quali vanno ad agire innumerevoli settori e strumenti di programmazione dell'amministrazione regionale che hanno competenza sul settore marino e costiero.

L'area 1 (**Cambiamenti climatici**) ha legami e sinergie evidenti con tutte le politiche che vanno ad agire sul corridoio tirrenico e sulle autostrade del mare, con un forte riequilibrio del trasporto delle merci e dei passeggeri a favore del ferro e del cabotaggio. In questo senso, infatti, vanno visti gli interventi che privilegiano il ricorso a vettori energeticamente più efficienti, sui quali è possibile avere ulteriori miglioramenti, attraverso programmi di ricerca ed innovazione a favore di carburanti sempre più puliti e motori più efficienti. Anche gli interventi in favore dell'innovazione tecnologica e della sostenibilità ambientale nella gestione delle strutture portuali, possono costituire strumenti per avere, complessivamente, una riduzione dei consumi energetici, specialmente di quelli legati alle strutture. L'importanza assegnata al corridoio plurimodale tirrenico può rappresentare il principale ambito d'intervento per strumenti ed azioni integrate che consentano un progresso verso il conseguimento dei macroobiettivi di area.

Sul versante del turismo invece una riduzione dei consumi energetici e delle emissioni di gas serra è possibile attraverso il ricorso a procedure di certificazione ambientale degli insediamenti turistici, specie se identificate in distretti in modo da poter usufruire di vantaggi in termini di scala.

Da questo punto di vista, anche in riferimento agli altri tipi di pressione caratteristici (produzione di rifiuti, consumi idrici, ecc.), il ricorso a procedure di certificazione ambientale delle strutture si delinea come una delle più importanti strategie dell'amministrazione regionale e, allo stato attuale e nella situazione economica presente, come una delle più efficaci nei confronti della riduzione delle pressioni e degli impatti, unitamente alle politiche di destagionalizzazione dei flussi turistici.

La salute umana è direttamente collegata alla salvaguardia ed alla tutela dell'ambiente marino. I problemi correlati alla produzione di biotossine negli allevamenti di molluschi o in seguito a fioriture algali tossiche, al consumo di pesce inquinato da metalli pesanti, ne sono esempi significativi.

L'area 2 (**Ambiente e salute**) è, quindi, interessata da tutti gli interventi che vanno nel senso della riduzione delle emissioni di inquinanti, sia fisici sia chimici. Da questo punto di vista, quindi, il ricorso a vettori energeticamente ed acusticamente più efficienti, le politiche per la riduzione del traffico privato su gomma e tutti gli interventi che vanno ad agire sulle filiere e le attività legate al mare, nel senso di un miglioramento delle prestazioni ambientali, sono

direttamente collegati al conseguimento dei macrobiettivi di area. La ricerca e l'innovazione tecnologica possono inoltre costituire importanti strumenti per la riduzione degli impatti delle sostanze chimiche pericolose e per la riduzione dei rischi di incidenti rilevanti nel settore industriale.

L'area 3 (**Natura, biodiversità e difesa del suolo**) ha invece legami diretti con gli interventi che vanno nel senso del miglioramento e della gestione delle aree protette, nonché della protezione di parti importanti del sistema costiero e marino anche non sottoposte a vincoli e tutele (sistema delle coste basse, aree dunali e retrodunali, aree particolarmente rilevanti per la gestione sostenibile della risorsa ittica, praterie costiere di fanerogame marine, comunità a coralligeno). In questo senso le politiche per il turismo che favoriscano la destagionalizzazione e la fruizione responsabile e consapevole delle risorse ambientali, costituiscono uno strumento ulteriore di cui disporre per il conseguimento dei macrobiettivi del PRAA. Gli interventi per la gestione dell'attività di pesca, le ricerche sulla quantità e qualità della risorsa ittica e dei meccanismi di resilienza e le attività per favorire la ricerca e l'innovazione delle tecniche di acquacoltura e maricoltura, anche nel senso di una riduzione degli impatti ambientali, sono fondamentali, non solo per la conservazione degli stock ittici ma della biodiversità marina stessa.

Dal punto di vista della prevenzione dell'erosione delle coste, la rete di monitoraggio e gli studi preliminari di impatti permetteranno di ridurre gli eventuali danni legati alla costruzione di nuovi porti turistici e la conseguente alterazione del ciclo dei sedimenti che alimenta le spiagge toscane. Gli interventi in tal senso sono direttamente collegati con l'attrattività dei litorali toscani, e quindi con la possibilità di mantenere buoni flussi turistici, oltre a rappresentare un'azione preventiva nei confronti di eventi atmosferici particolarmente severi.

L'area 4 (**Uso sostenibile delle risorse naturali e gestione dei rifiuti**) ha legami con il sistema di gestione della portualità, sia commerciale che diportistica, e con i sistemi di certificazione ambientale legate agli insediamenti turistici; questo con particolare riferimento al miglioramento della gestione del ciclo dei rifiuti, speciali ed urbani, nonché alla promozione di un uso sostenibile della risorsa idrica, ambedue fattori dai quali possono scaturire crisi locali importanti nel periodo estivo. La portualità commerciale, inoltre, è interessata da tutti gli interventi che vanno nel senso del miglioramento della sicurezza in mare, del sistema di prevenzione degli incidenti e degli sversamenti nonché del sistema di dragaggio dei bacini portuali. Abbiamo già accennato all'importanza di una corretta gestione dell'attività di pesca, relativamente alle strategie d'integrazione per la salvaguardia della biodiversità. La riserva ittica è evidente che deve essere salvaguardata nel senso della sostenibilità della risorsa: le politiche di settore devono, quindi, sviluppare sinergie ed attivare strumenti integrati anche con le azioni identificate in quest'area del PRAA, con particolare riferimento ad una conoscenza scientifica ed approfondita dell'ambiente marino e costiero e delle dinamiche ecologiche che ne regolano il funzionamento.

La Regione Toscana, Direzione Generale delle Politiche Territoriali e ambientali, nell'ambito di uno specifico progetto, sta verificando e organizzando tutto il sistema della conoscenza proprio e localizzato presso le altre direzioni generali e presso il sistema delle agenzie regionali, allo scopo di poter disporre di un sistema informativo su territorio e ambiente che costituisca un supporto aggiornato, di elevata qualità e affidabilità, per un'azione sistemica della conoscenza, come indicato nella strategia tematica.

Programma di Cooperazione Transfrontaliera Italia - Francia Marittimo
Asse prioritario 3 "Risorse naturali e culturali"

<i>Obiettivo specifico</i>	<i>Esempi di azioni</i>
Favorire una gestione integrata dei parchi marini, dei parchi naturali, delle aree protette e delle zone costiere e sviluppare la diffusione congiunta della sensibilità ambientale attraverso una gestione partecipativa	Costruzione di una Agenda 21 nell'area di cooperazione e adozione di un Piano d'azione integrato per lo sviluppo sostenibile
	Sviluppo di azioni per una gestione comune e la creazione di una rete di parchi naturali e marini
	Azioni di sensibilizzazione alle tematiche ambientali alle strategie di salvaguardia dell'ambiente, di protezione della natura e dell'utilizzazione delle risorse energetiche
Sviluppare il controllo ambientale e la prevenzione dei principali rischi attraverso l'adozione di dispositivi comuni	Sistema di intervento antincendio comune anche attraverso l'utilizzo di sistemi di monitoraggio e controllo automatico di rilevamento integrati a sistemi satellitari
	Realizzazione di interventi congiunti per il monitoraggio e la prevenzione dei fenomeni di erosione costiera
Promuovere l'utilizzo delle fonti di energia rinnovabile e alternativa e la diffusione della cultura del risparmio energetico, privilegiando come beneficiari i partner che abbiano comprovata esperienza in materia di energia	Creazione di un dispositivo di coordinamento per lo sviluppo della produzione d'energie sostenibili al fine di promuovere l'utilizzo d'energie rinnovabili e diffondere la cultura del risparmio energetico, in particolare utilizzando le buone pratiche
Sviluppare azioni di cooperazione e gli strumenti di gestione comune per la salvaguardia e la valorizzazione delle risorse identitarie e culturali, materiali e immateriali, i siti e monumenti	Realizzazione di iniziative congiunte di salvaguardia e valorizzazione del patrimonio culturale materiale e immateriale (lingue, identità culturale, radici, tradizioni comuni, musei tematici, archeologia industriale ecc.)

Nell'ambito del Programma transfrontaliero (obiettivo 4 Asse 3) l'Area di coordinamento Cultura e sport della Direzione generale PFBAC ha presentato i seguenti progetti, attualmente in fase di elaborazione, ma già concertati con le 5 province toscane partecipanti (prov. di Massa, Lucca, Pisa, Livorno e Grosseto):

- *Percorsi napoleonici;*
- *Il Medioevo ed il mare;*
- *Promozione della cultura scientifica e del patrimonio storico scientifico (TRANSFRONTALIERO IT/FR Marittimo Asse 3, MED Asse 2, INTERREG Asse);*
- *Archeologia dei siti;*
- *Conservazione e valorizzazione del patrimonio immateriale.*

Autorità di Gestione: Regione Toscana Presidenza

Finanziamento totale: 161.000.000

Partecipano Corsica, Liguria, Sardegna, Toscana; i progetti devono sempre prevedere la presenza corsa

Strumenti di Programmazione negoziata attivati

Protocollo d'intesa Area Vasta della costa settentrionale Giugno 2002

Soggetti coinvolti: Regione Toscana, Province di: Livorno, Lucca. Massa Carrara, Pisa.

Intesa istituzionale Area Vasta della costa settentrionale Luglio 2002

Soggetti coinvolti: Regione Toscana, Province di: Livorno, Lucca. Massa Carrara, Pisa, Comuni di: Massa, Carrara, Lucca, Viareggio, Pisa, Livorno, Piombino.

Protocollo d'intesa per la formazione di un progetto di piano regionale di gestione integrata della costa ai fini del riassetto idrogeologico ed attuazione del programma di interventi prioritari di recupero e di riequilibrio del litorale Novembre 2002

Soggetti coinvolti: Regione Toscana Province di: Livorno, Lucca. Massa Carrara, Pisa, Grosseto.

Protocollo d'intesa per la realizzazione del progetto "Costa di Toscana e isole dell'Arcipelago Dicembre 2002

Soggetti coinvolti: Province di: Livorno, Lucca. Massa Carrara, Pisa, Grosseto, Comuni di: Massa, Carrara, Pisa, Livorno, Grosseto, Agenzie per il turismo: Massa Carrara, Pisa, Versilia, Costa degli Etruschi, Maremma, Arcipelago toscano, Consorzi turistici della costa toscana, Isole dell'Arcipelago.

Risorse

Si tratta delle principali risorse già stanziare su alcune linee di intervento relative a questo asse e riferite specificamente alla Toscana del mare.

Erosione costiera

Programma straordinario degli investimenti strategici della Regione Toscana "Attuazione degli interventi prioritari di recupero e riequilibrio del litorale e delle attività di formazione del Piano di gestione integrata della costa" (delib CR47/2003)

Azioni e interventi	Risorse regionali
Interventi Programma Straordinario Investimenti: definiti 33 progetti	108.000.000,00
10 progetti riguardano azioni di sistema (studi, ricerche, monitoraggi): 7 sono in fase di svolgimento	10.000.000,00
23 progetti riguardano interventi sulla costa: 3 in corso di realizzazione e 20 in fase di progettazione	
	8 a Livorno: 17.000.000,00
	8 a Grosseto: 20.000.200,00
	4 a Pisa: 16.000.000,00
	2 a Massa Carrara: 41.5000.00,00
	1 a Lucca: 3.3000.00,00

PRAA 2007-2010

Macroobiettivo	Azione	Risorse
B1-Aumentare la % delle aree protette, migliorarne la gestione e conservare la biodiversità terrestre e marina	Aggiornamento di Biomart	Al momento non ci sono risorse sul capitolo di bilancio. L'azione è attivata grazie a risorse di anni precedenti il 2007
B1-Aumentare la % delle aree protette, migliorarne la gestione e conservare la biodiversità terrestre e marina	Osservatorio cetacei	120.000,00
B3-Mantenimento e recupero dell'equilibrio idrogeologico e dell'erosione costiera	Mitigazione del rischio di erosione costiera attraverso interventi di: ripascimento, modifica e realizzazione opere rigide, ripristino sistemi dunali	82.000.000,00*
B3-Mantenimento e recupero dell'equilibrio idrogeologico e dell'erosione costiera	Studio di compatibilità ambientale dello sfruttamento di depositi sabbiosi sommersi lungo la piattaforma continentale toscana	1.100.000,00
B3-Mantenimento e recupero dell'equilibrio idrogeologico e dell'erosione costiera	Progetto europeo per la gestione strategica della difesa dei litorali per lo sviluppo sostenibile delle zone costiere del Mediterraneo (Beachmed-e)	900.000,00
D3-Tutelare la qualità delle acque interne e costiere e promuovere un uso sostenibile della risorsa idrica	Azioni volte all'adeguamento della Direttiva europea "Acque di balneazione"	75.000,00
	Mantenere e migliorare lo stato qualitativo delle acque costiere e della risorsa mare in generale	300.000,00
Totale risorse 2007-2010		84.495.000,00

*Rimasti dei 108 ex delib CR 47/2003, di cui alla tabella precedente.

Asse 3) Promozione della qualità della vita

Demografia

Da indagini sulla demografia della fascia costiera effettuate da IRPET, si rilevano alcuni dati particolarmente significativi:

Per quanto riguarda le proiezioni demografiche si osserva come per la Costa (nel suo complesso) si prevede, nei prossimi vent'anni, una popolazione residente in lieve flessione, ovvero con una diminuzione pari all'1%, a fronte di una dinamica regionale che invece è ampiamente positiva con un incremento della popolazione che si colloca oltre il 4%.

In realtà, la Costa è ben lontana dall'essere omogenea rispetto alle tendenze demografiche previste per i prossimi due decenni ed all'interno di essa emergono, sia pure a scala minore, divergenze analoghe a quelle caratterizzanti i sistemi economici locali dell'intera Toscana.

Ad esclusione dell'Arcipelago dove si prevede un incremento demografico di oltre il 10% (incremento che riflette un fenomeno specifico che comunque riguarda una piccola porzione della popolazione costiera residente), per il 2024 i sistemi locali costieri in dinamica positiva corrispondono ad incrementi dei residenti più contenuti: 3,1% nell'area pisana, 1,4% in Versilia, 5,8% in Val di Cecina e 4,3% nelle Colline Metallifere. A parte l'area grossetana la cui flessione è quasi impercettibile (inferiore a mezzo punto %), tutti i rimanenti sistemi locali costieri segnano diminuzioni dei residenti di una certa consistenza: quasi 10 punti % in meno in val di Cornia, oltre il 7% nell'area livornese, 6% a Massa Carrara ed oltre il 4% in meno nella Costa d'Argento.

Occupazione

Il tasso di attività della popolazione in età lavorativa, che è un indicatore strutturale che rileva la percentuale di persone che partecipano attivamente al mercato del lavoro (occupati ed in cerca di occupazione), si presenta sia a livello regionale che per le singole province costiere, al di sopra del 50%. La Toscana e tutte le province ad eccezione di Livorno, evidenziano una dinamica positiva negli ultimi anni. La Toscana passa dal 64,4% del 2001 al 67,4% del 2005.

In linea con il dato toscano si attestano le province di Grosseto, anche se perde leggermente nello scorso anno, passando dal 64,5% al 65,8%; e la provincia di Pisa, che al contrario riesce nel 2005 a posizionarsi al di sopra del risultato regionale passando dal 64,5% al 68,1%. Più in difficoltà le province di Lucca, Massa Carrara e Livorno.

La prima, anche se evidenzia un gap nei confronti del dato regionale, registra comunque una dinamica positiva, passando dal 61,4% del 2001 al 64,75 del 2005. Lo stesso, anche se con un tasso di attività più basso, vale per Massa Carrara che dal 59,7% del 2001 evidenzia nel 2005 un 61,7%.

Più preoccupante è la situazione per la provincia di Livorno, che registra un tasso di attività inferiore al livello regionale ed una situazione sostanzialmente invariata negli ultimi anni.

Tasso di attività popolazione 15-64 anni

Provincia	2001	2005
Grosseto	64,5	65,8
Livorno	61,1	61,2
Lucca	61,2	64,7
Massa-Carrara	59,7	61,7
Pisa	64,5	68,1
Toscana	64,4	67,4

Fonte dati ISTAT

Per quanto riguarda il tasso di occupazione si registra sia per le province costiere che per la Toscana una dinamica 2001-2005 positiva. Infatti il dato regionale registra un tasso di occupazione totale nel 2001 pari al 61,1% e passa al 63,7% nel 2005.

La costa toscana evidenzia le sue difficoltà rispetto al resto della Toscana. Infatti anche se la dinamica risulta per tutte le province positiva, solo Pisa riesce ad evidenziare una partecipazione al mercato del lavoro in linea con il trend regionale. (61,9% nel 2001 e 64,5% nel 2005).

Particolarmente in difficoltà sembrano essere le Province di Livorno e Massa Carrara che al 2005 registrano un tasso di occupazione ancora al di sotto del 60%.

Se andiamo ad analizzare la partecipazione femminile al mercato del lavoro possiamo osservare che questa è ancora inferiore a quella maschile su tutto il territorio costiero, ed in Toscana in generale. Nel 2005 il tasso di occupazione femminile in Toscana si attesta al 54,1%. Nella costa, invece, il tasso di occupazione non riesce ad arrivare al 50%.

Al di sopra troviamo soltanto le province di Pisa con il 55,9% - risultato anche migliore di quello toscano - e Lucca con il 51,9%. Da sottolineare che, comunque, in tutte le province costiere il tasso di occupazione femminile registra un incremento significativo negli ultimi 5 anni.

Questo dato, se da un lato risulta positivo perché evidenzia una maggiore partecipazione delle donne, pone interrogativi per quanto riguarda il mercato del lavoro in generale. La crescita dell'occupazione negli ultimi anni è stata dovuta sostanzialmente alla più attiva partecipazione femminile al mercato del lavoro.

Questo può far pensare ad un mercato non particolarmente attivo nel suo complesso. Inoltre i dati rilevati niente ci indicano sulla qualità e tipologia del lavoro. Una crescente occupazione trainata da quella femminile può far pensare a tipologie di lavoro flessibili e precarie. La strategia di Lisbona prevede la creazione di nuovi e migliori posti di lavoro. Se da un lato, quindi l'occupazione cresce particolare attenzione dovrebbe essere posta sulla qualità dei nuovi posti di lavoro offerti.

Interessante da analizzare è anche il tasso di disoccupazione. In Toscana la dinamica 2001-2005 risulta sostanzialmente stabile (5,2% nel 2001 e 5,3% nel 2005). Nelle province costiere Lucca conferma questa tendenza, attestandosi nel 2005 al 4,2%, mentre registrano un calo del tasso di disoccupazione le province di Grosseto e Livorno.

Al contrario, è in crescita il tasso di disoccupazione a Pisa e Massa Carrara, dove raggiunge il 9,0% nel 2005. Se analizziamo questi dati in relazione al tasso di occupazione possiamo notare che la Provincia di Pisa, particolarmente brillante sul piano dell'andamento occupazionale vede aumentare al tempo stesso anche il tasso di disoccupazione.

Al contrario la Provincia di Livorno, che ottiene negli ultimi 5 anni risultati modesti, vede il proprio tasso di disoccupazione diminuire passando dall'8,6% del 2001 al 5,7% del 2005. È importante sottolineare che il tasso di disoccupazione rileva solamente chi è in cerca attiva di un lavoro.

Si può quindi presumere un possibile effetto scoraggiamento per cui in presenza di forti difficoltà a trovare una occupazione, i disoccupati rinunciano a presentarsi sul mercato del lavoro. Si spiega così, in parte, perché dove si registrano maggiori opportunità lavorative, come ad esempio nella provincia di Pisa, sia alta anche la percentuale di persone che cercano lavoro rispetto a zone depresse dal punto di vista lavorativo ormai da lungo periodo.

Tasso di disoccupazione

Provincia	2001	2005
Grosseto	7,3	5,8
Livorno	8,6	5,7
Lucca	4,6	4,2
Massa-Carrara	6,9	9,0
Pisa	4,1	5,2
Toscana	5,2	5,3

Fonte: dati ISTAT

La partecipazione al mercato del lavoro nel 2005

Si tratta di un aggiornamento dei principali indicatori relativi alla partecipazione al mercato del lavoro¹ in base all'indagine sulle Forze di lavoro condotta dall'ISTAT in maniera continua.

1 Purtroppo questi dati non sono direttamente confrontabili con i dati già presentati nei paragrafi precedenti in quanto corrispondono ad una base di rilevazione e di aggregazione dell'informazione diversa (i successivi sono calcolati a campione e il dato è provinciale; i precedenti sono stati rilevati sul totale della popolazione e quindi permettono un livello di disaggregazione comunale). Ulteriore cautela deve essere posta in quanto il censimento 2001 aveva calcolato i vari indicatori relativi al mercato del lavoro sulla fascia di età 15 e oltre, mentre l'indagine permanente li calcola anche per il segmento 15-64 che è quello che viene utilizzato nel presente paragrafo.

Nonostante il livello territoriale di rappresentatività di questa indagine sia provinciale, in molti casi la popolazione dei SEL costieri copre oltre la metà della provincia e quindi le tendenze possono anche essere estrapolate all'area costiera.

Il *tasso di attività* toscano migliora notevolmente, la costa rimane comunque, per la maggior parte, al di sotto dei risultati medi regionali (67,4%) ma sostanzialmente in linea o addirittura miglior posizionata -a seconda delle province- se confrontata con il dato italiano (62,4%).

La provincia costiera che vede una maggior partecipazione (occupati e persone in cerca di un'occupazione) è Pisa -rappresentata per il 50% da popolazione costiera -risultando, tra l'altro, l'unica delle province affacciate sul mare con un tasso di attività superiore a quello Toscano.

Seguono le province di Grosseto e Lucca, entrambe al di sotto della media regionale ma al di sopra del dato italiano (65,8% e 64,7% rispettivamente). Infine, Massa Carrara e Livorno i cui tassi di occupazione, non raggiungendo il 62%, rimangono su livelli inferiori a quelli registrati dalla Regione e dalla stessa Italia.

Le quattro province che rilevano i tassi di attività più bassi nella nostra Regione corrispondono a province costiere, particolarmente spiccata la differenza tra le due ultime province (Livorno e Massa Carrara) e la prima (Pistoia, 71,3%) dove il gap quasi tocca i 10 punti percentuali. La popolazione residente nei SEL costieri rappresenta, in queste quattro province, oltre il 70% della popolazione totale quindi la situazione generale può dare buone indicazioni sull'andamento costiero.

Simili considerazioni emergono dall'analisi del *tasso di occupazione* il quale si presenta superiore al dato medio regionale (63,7%) unicamente nella provincia di Pisa (64,5%) dove però solo il 50% della popolazione risiede nell'area pisana (unico SEL affacciato sulla costa). Questa provincia,

seppur ancora lontana dagli obiettivi occupazionali di Lisbona -stabiliti in 70% per la popolazione totale e 60% per il segmento femminile- presenta una partecipazione al lavoro rosa del 55,9% e si posiziona al terzo posto solo dopo Firenze (58,7%) e Siena (59,7%).

Viceversa, restano le tre province costiere di Massa Carrara, Livorno e Grosseto (che sono quelle maggiormente caratterizzate da territori costieri) quelle che vedono il tasso di occupazione femminile più basso di tutta la Regione: 43,0%, 47,1%; 48,4% rispettivamente; con un gap Provincia-Regione quindi che oscilla tra gli 11 e i quasi 6 punti percentuali.

Un commento a parte merita il tasso di disoccupazione, il quale in Toscana si è posizionato poco al di sopra del 5%, su parametri quindi inferiori all'Italia (7,7%) e all'Europa a 25 (8,7%).

Sostanzialmente in linea con il risultato regionale, 4 delle 5 Province costiere: Lucca, 4,2%;

Livorno, 5,7%; Grosseto, 5,8% e Pisa (5,2%). Queste stesse province registrano, tra l'altro, livelli di disoccupazione -per il segmento maschile- pressoché fisiologici in quanto non superano il 4,0%.

Un'ulteriore indicazione viene fornita dalla variazione percentuale registrata dall'andamento del numero degli occupati nel 2005 rispetto al 2004. Di fronte ad un incremento registrato dall'intera Regione Toscana (+1,5%), l'andamento delle province costiere è spaccato: due le province su parametri positivi - Pisa (+4,4%) e Grosseto (+1,9%) -; altre due con un decremento - Livorno (-1,6%) e Lucca (-1,7%) - e infine Massa Carrara con una sostanziale stabilità (-0,6%).

In sintesi, se da un lato il mercato del lavoro è riuscito anche nell'ultimo periodo 2001-2005 a tenere meglio il passo grazie ad una sempre maggiore flessibilità delle forme contrattuali, che riescono in un modo o nell'altro a parare una situazione congiunturale sfavorevole, dall'altro il perdurare della crisi solleva molte preoccupazioni sulle possibilità della zona costiera, già in ritardo rispetto al resto della Toscana, di poter raggiungere gli standard di sviluppo regionali.

Si conferma quanto già esposto nel capitolo che riporta la sintesi degli studi Irpet: 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.

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.

Formazione

La qualità delle risorse umane è un fattore fondamentale per lo sviluppo del settore marittimo; qualità che si raggiunge con un sistema di istruzione forte e qualificato, nella prima parte delle vite delle giovani generazioni, ma anche con un sistema di formazione continua che accompagni ovunque e per tutta la vita i lavoratori. In relazione all'elaborazione di una politica marittima assume particolare rilievo il concetto di educazione ambientale basata su principi e valori propri dello sviluppo sostenibile che investa sia il sistema di istruzione scolastica obbligatoria sia il sistema di formazione continua (*life-long learning*).

Con particolare riferimento alle professioni del mare si individua la necessità di:

- favorire la formazione e la riconversione professionale di coloro che operano o opereranno nei settori collegati alle punte di eccellenza del sistema produttivo dei territori costieri;

- ridefinire ed innovare i profili professionali di chi opera nel settore marittimo in relazione alle nuove linee di sviluppo del sistema marittimo costiero;
- sperimentare modalità innovative di formazione professionale disegnate sulle specifiche caratteristiche dell'utenza ed orientate alla motivazione di chi opera nel settore.

Si ritiene inoltre fondamentale intervenire sul tema della sicurezza nei luoghi di lavoro, per arginare il gravissimo fenomeno delle “morti bianche”. Si tratta di individuare un progetto complessivo di intervento che abbia come obiettivo la qualità e coinvolga tutti gli interessati, per assicurare migliore qualità della vita per i lavoratori e la massima sicurezza sui luoghi di lavoro. A questo scopo appare opportuno anche necessario uniformare a livello internazionale gli standard di sicurezza e le norme di protezione che sono previste da molte normative degli stati europei, per coloro che operano nelle compagnie di navigazione e trasporto.

Cultura

Una politica marittima europea dovrebbe investire sul recupero di una tradizione del Mediterraneo, come mare d'incontro tra civiltà, sostenendo:

- 1) la cooperazione attraverso la creazione di reti tra regioni e soggetti interessati;
- 2) la valorizzazione e il recupero di un patrimonio comune tra le due sponde del Mediterraneo (secondo i principi del processo di Barcellona);
- 3) le iniziative specifiche (ad esempio, l'istituzione di una Giornata europea del mare) volte a diffondere una identità marittima europea sia presso le opinioni pubbliche nazionali sia verso il pubblico non europeo;
- 4) la cooperazione interuniversitaria e la formazione di sistemi educativi tra la sponda sud e nord del Mediterraneo.

La Toscana include due grandi direttrici storico-geografiche: quella della Toscana centrale, coincidente con la Valle del fiume Arno (e che rappresenta l'immagine della Regione prevalente all'estero, ossia l'ambiente collinare e rurale intorno ai maggiori centri storici) e quella della zona costiera del mar Tirreno. Questi due grandi percorsi di civiltà, entrambi legati a vie d'acqua, sono entrambi connessi a un'identità marittima della Toscana.

Come per l'Europa a livello continentale, la riappropriazione del patrimonio marittimo regionale si propone, a livello locale, di riaffermare un'identità che si estenda a tutta la Regione e che faccia leva sulla riconosciuta apertura della Toscana verso il mare Mediterraneo, che è tornato ad essere centrale negli ultimi anni. L'apertura della Toscana può essere rappresentata, su un piano simbolico, dalla città di Livorno: 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 di culto.

I flussi migratori hanno dunque rappresentato un elemento di ricchezza e un tratto costitutivo essenziale dell'identità marittima della Toscana del mare. Ancora oggi l'integrazione dei flussi migratori, opportunamente governati, può contribuire all'ulteriore maturazione di un'identità mediterranea.

Il patrimonio storico ed archeologico marittimo costituisce una componente fondamentale per la costruzione di una identità marittima e l'integrazione fra le culture del Mediterraneo.

Particolarmente significativo, in un'ottica di riaffermazione dell'identità marittima europea, è il progetto interregionale ArcheoMed finalizzato alla salvaguardia del patrimonio storicoarcheologico marittimo.

Tale progetto nasce per consolidare le esperienze di collaborazione realizzate nel corso degli ultimi anni fra Regioni e Istituzioni pubbliche che hanno partecipato a progetti europei con alcuni partenariati internazionali solidi, non finanziati da progetti europei, e orientati a dare continuità e sviluppare più compiutamente lo sforzo comune.

Il Consorzio ArcheoMed ha elaborato un proprio contributo al Libro Verde, che contiene alcuni indirizzi significativi per la definizione di una politica marittima:

- integrazione delle attività d'indagine e protezione ambientale e della gestione del territorio con quelle per la conoscenza, la salvaguardia e la valorizzazione del patrimonio archeologico e storico marittimo sommerso e/o terrestre;
- coordinamento della pianificazione degli interventi nelle aree portuali con la sistematica esecuzione di campagne di archeologia preventiva che garantiscano la conoscenza e la salvaguardia del patrimonio storico presente (in mare e in terra);
- integrazione della ricerca e del trasferimento tecnologico finalizzata al monitoraggio e alla modellazione dell'ambiente marino e delle coste con quella finalizzata all'indagine dei giacimenti archeologici subacquei;
- inserimento nell'offerta turistica della Toscana del segmento del patrimonio culturale marittimo nelle sue componenti fondamentali, dotato anche di proprie potenzialità economiche e occupazionali qualificate;
- integrazione delle informazioni dell'Atlante europeo dei mari con i dati relativi all'inventario dei siti archeologici sottomarini previsto dal Libro Verde che il Progetto ArcheoMed sta sviluppando per l'intera area del Mediterraneo occidentale;
- sollecitazione del governo e del parlamento italiano per l'adesione dell'Italia alla Convenzione dell'UNESCO per la protezione del patrimonio culturale sottomarino (2001).

Un ulteriore aspetto che contribuisce a rafforzare un senso di identità marittima può essere ravvisato in iniziative volte a creare strumenti di coordinamento tra i settori interessati alle problematiche della conservazione e dello studio delle risorse naturalistiche dell'ambiente marino operanti tra i vari territori.

Pensiamo al rafforzamento di un quadro di conoscenze e di un adeguato livello tecnicoscienctifico da gestire attraverso poli di eccellenza, i quali tengano conto del patrimonio complessivo delle risorse culturali ed ambientali.

Un esempio significativo è la costituzione dell'Osservatorio dei Cetacei, all'interno di una delle aree marine più importanti del Mediterraneo, con il quale la Regione Toscana intende creare un sistema integrato e coordinato tra l'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale (ARPAT), le Università, i Centri di

ricerca, le Associazioni di categoria delle attività produttive e quelle coinvolte nello studio e nell'osservazione dei mammiferi marini, nonché tutti i settori interessati alle problematiche della conservazione e dello studio dell'ambiente marino operanti nella regione.

La storia della costa toscana si è sviluppata anche in rapporto con le regioni della sponda sud, con le quali i legami sono stati molto intensi. È importante dunque approfondire e rilanciare tali rapporti per lavorare in una dimensione di cooperazione competitiva con altre realtà del Mediterraneo, italiane e non. È 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.

Il Piano integrato della Cultura 2008-2010, predisposto ai sensi della L.R. 27/2006, è lo strumento con il quale la Regione Toscana intende riprogettare le proprie politiche culturali, sostituendo i piani settoriali attualmente vigenti.

Il Piano è attuato tramite strumenti concertativi che garantiscano il raccordo fra programmazione regionale e programmazione locale e che, al tempo stesso, permettano il monitoraggio e la valutazione di efficienza/efficacia della spesa. Le modalità operative individuate sono:

- A. *i progetti di iniziativa regionale* per le attività direttamente funzionali a obiettivi o interventi di livello regionale (Interventi dall'alto (*top/down*). Cfr. art. 7, comma 1, L.R. 27/06;
- B. *progetti locali*, espressione della programmazione territoriale relativamente ai singoli ambiti e agli obiettivi specifici individuati dal Piano mediante l'azione congiunta dei *Progetti di iniziativa regionale* (Interventi *bottom/up*). Cfr. art. 8 comma1 L.R. 27/06.

A lato di tale strumento programmatorio si collocano gli interventi in ambito culturale che rientrano nei programmi delle attività della *cooperazione territoriale europea 2007-2013*, coordinati dal PIR 1.2 ("Internazionalizzazione, cooperazione, promozione, marketing territoriale") del PRS 2006-10. In particolare si segnala:

- *Programma operativo Mediterraneo*, aperto all'area di cooperazione mediterranea (possono partecipare tutte le province toscane).

Finanziamento totale: 255.000.000 E.

- *Programma operativo Cooperazione Interregionale*, cui possono partecipare tutti i 27 paesi UE +Norvegia e Svizzera (possono partecipare tutte le province toscane).

Finanziamento totale: 408.000.000 E.

- *Programma multilaterale di bacino Mediterraneo – ENPI*, aperto all'area di cooperazione marittima multilaterale (possono partecipare tutte le province toscane).

Finanziamento totale: 189.000.000 E.

Sicurezza

Sicurezza e fruibilità della costa toscana

Negli anni scorsi è stata portata avanti dalla Regione, in raccordo con soggetti locali (Comuni, Asl, Direzione marittima) una iniziativa pilota per la fruibilità e la sicurezza della fascia costiera, con particolare riferimento ad iniziative di prevenzione ed informazione rivolte a garantire una balneazione sicura anche fuori dalle spiagge date in concessione demaniale.

I punti qualificanti di tale progetto sono stati i seguenti:

- fornire una maggiore sicurezza al cittadino nelle aree di balneazione anche non sorvegliate;
- offrire una migliore spendibilità turistica del territorio;
- raccogliere dati sulle caratteristiche della fascia costiera toscana e sua definizione cartografica;
- definire standard minimi di prestazioni di soccorso e prevenzione;
- pubblicare materiale informativo a livello regionale e con specificità locali;
- allargare esperienze e buone pratiche svolte su tutta la costa Toscana.

Lo sviluppo di future iniziative per la sicurezza della balneazione e l'accessibilità della costa, obiettivo rilevante per una politica marittima integrata, potranno tener conto dell'esperienza fatta, in una logica di coordinamento sempre più efficace di politiche e di diversi soggetti sul territorio.

Sicurezza nei luoghi di lavoro relativi alle attività marittime

La questione delle competenze e delle professionalità 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 toscano ha approvato una 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 e appositi stanziamenti.

Da parte sua la Giunta regionale ha definito il testo di una legge sugli appalti pubblici, all'interno della quale vengono affrontati gli aspetti relativi alla sicurezza e alla regolarità del lavoro nei contratti pubblici. Naturalmente un progetto complessivo di intervento deve vedere coinvolte tutte le istituzioni, le categorie produttive, le forze sociali, gli istituti addetti alla prevenzione e al controllo, per ridurre l'abuso del subappalto e combattere il lavoro nero, abbinando alla qualità delle produzioni migliori condizioni per i lavoratori e la massima sicurezza sui luoghi di lavoro.

In termini di 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.

Isole minori

Si sottolinea la necessità di avere strumenti di intervento, sostenuti anche con risorse comunitarie, che riconoscano una specifica attenzione alle realtà insulari, prevedendo meccanismi compensativi e misure dedicate alle criticità delle isole minori, per intervenire a supporto e a sostegno di realtà segnate dagli svantaggi strutturali dell'insularità: economie locali configurate di fatto come economie separate, con ridotte sinergie con la terraferma, dove persiste la necessità di sviluppare sistemi autonomi per i servizi essenziali con particolare riferimento a rifornimento idrico, smaltimento rifiuti, e collegamenti marittimi.

Inoltre per assicurare uno sviluppo sostenibile delle piccole isole occorre:

- innescare processi virtuosi, nuove iniziative imprenditoriali, nuove forme di occupazione e formazione in relazione alla localizzazione nelle isole di centri di ricerca per la tutela della biodiversità marina, per lo sfruttamento ancora più intenso dell'energia solare, per lo studio dell'impatto antropico e infrastrutturale su questi territori;
- potenziare i sistemi portuali ed aeroportuali di collegamento;
- diversificare l'offerta turistica e dei servizi collegati e migliorarne le "prestazioni ambientali".

La Legge Finanziaria 2008 a livello nazionale ha previsto un nuovo documento unico di programmazione delle isole minori – Dupim, con relativo fondo pluriennale per le Isole minori, con risorse per 34 milioni di euro. Si potrà disporre di uno strumento semplice, ma efficace, come contenitore di tutti gli interventi pubblici e privati coerenti con gli obiettivi di sviluppo che i Comuni delle isole minori, d'intesa con le Regioni, si daranno, attraverso i Pist (Progetti integrati di sviluppo territoriale) che attuano il Dupim.

La Regione formula un parere sulle proposte presentate dai Comuni e potrà coordinare in un quadro programmatico complessivo (in raccordo con il Patto per lo sviluppo locale) le azioni dei diversi soggetti che intervengono sul territorio delle isole minori.

Fondo Sociale Europeo Programma Operativo Obiettivo 2 2007-13

Obiettivo Generale del Programma Operativo Regionale

Favorire la piena occupazione e la qualità del lavoro attraverso politiche volte ad accrescere gli investimenti nel capitale umano e nella ricerca, l'adattabilità dei lavoratori e delle imprese, lo sviluppo dell'imprenditorialità, l'integrazione e la coesione sociale, in un'ottica di *lifelong learning* e di perseguimento delle pari opportunità tra uomini e donne. L'obiettivo generale racchiude molteplici elementi, che possono essere sinteticamente declinati nei seguenti *temi prioritari*, tesi a rappresentare le direttrici d'intervento dell'azione regionale:

- *Qualità e produttività del lavoro* - miglioramento dell'adattabilità dei lavoratori e delle imprese, sostegno ai percorsi di ristrutturazione e aggregazione aziendale;
- *Piena occupazione* - promozione di politiche occupazionali finalizzate al pieno impiego e a ridurre il tasso di precarietà incentivando la stabilità e la tutela del lavoro discontinuo;
- *Pari opportunità e integrazione sociale* - promozione di politiche volte a contrastare le disparità di genere, ridurre i fenomeni di dispersione scolastica e formativa, agevolare l'integrazione dei soggetti a rischio di esclusione sociale;
- *Capitale umano* - rafforzamento del capitale umano attraverso l'aumento degli investimenti nella formazione lungo tutto l'arco della vita e nella ricerca;
- *Sistemi di istruzione, formazione e orientamento* - innovazione dei sistemi di istruzione, formazione e orientamento, per aumentare attraverso il rafforzamento delle competenze la rispondenza alle esigenze di una società basata sulla conoscenza e al fine di sostenere l'occupabilità.

I temi prioritari della strategia regionale sono sviluppati all'interno di una struttura di programma in termini di cinque *Assi prioritari*, sviluppati sulla base delle priorità indicate dal Fondo Sociale Europeo (Regolamento CE n. 1081/06, art. 3). Un sesto asse viene introdotto per accogliere le attività di assistenza tecnica, monitoraggio, valutazione, informazione e pubblicità.

- *Asse I – Adattabilità*
- *Asse II – Occupabilità*
- *Asse III – Inclusione sociale*
- *Asse IV – Capitale umano*
- *Asse V – Transnazionalità e interregionalità*
- *Asse VI – Assistenza tecnica*

La Regione Toscana definisce inoltre come fondamentale priorità strategica trasversale la promozione delle pari opportunità nella formazione, nell'istruzione e nel lavoro, attraverso la realizzazione di interventi finalizzati a migliorare l'accesso e la partecipazione delle donne al sistema integrato di *life long learning*.

In questo ambito assumono significativa importanza le azioni rivolte a contrastare i fenomeni di segregazione verticale ed orizzontale, alla eliminazione dei differenziali retributivi di genere e degli stereotipi basati sul genere che

costituiscono un ostacolo di natura culturale all'affermazione delle donne nel mercato del lavoro. Allo stesso tempo, si incentivano misure rivolte a rendere più compatibile l'ambiente di lavoro con la famiglia in modo da favorire la conciliazione tra vita familiare e professionale, sostenendo anche il ritorno e la permanenza delle donne al lavoro dopo un periodo di assenza.

La trasversalità del principio di pari opportunità richiede il consolidamento e l'attivazione di nuovi strumenti di *mainstreaming* di genere, a sostegno delle politiche attivate, quali le animatrici di parità provinciali e regionali e le referenti di parità nei Centri per l'Impiego.

In linea con quanto previsto dall'articolo 17 del Regolamento del Consiglio 1083/2006, il PO sarà attuato in piena coerenza con la strategia europea per lo sviluppo sostenibile e dei suoi principi, contribuendo anche attraverso alcune delle attività previste, in particolare nell'ambito della formazione, al perseguimento dei suoi obiettivi.

Pur non essendo presenti all'interno del POR elementi direttamente riconducibili al sistema mare, gli obiettivi che si pone si riflettono sulle politiche che lo hanno ad oggetto. Gli interventi relativi, attraverso il ruolo svolto dalle Province, saranno specificati negli strumenti di attuazione del POR.

Programma di Cooperazione Transfrontaliera Italia - Francia Marittimo **Asse prioritario 4 "Integrazione delle risorse e dei servizi " Strategia del Programma**

Obiettivo specifico	Esempi di azioni
Favorire la coesione istituzionale e lo scambio di buone pratiche in riferimento alle priorità del PO attraverso la creazione e il rafforzamento delle reti di territori, collettività locali e delle associazioni	Creazione di reti tematiche orientate all'integrazione dell'offerta di servizi al fine di diffondere le opportunità nel complesso dell'area transfrontaliera (cultura, sport, istruzione, sanità, commercio, spazi cenici ecc.)
Favorire la messa in rete di strutture e servizi per la conoscenza, l'innovazione, la formazione, la cultura, l'accoglienza turistica finalizzati ad accrescere la competitività e l'attrattività delle aree urbane	Creazione di dispositivi per la messa in rete di centri per l'impiego, agenzie di promozione turistica e informagiovani
Ridurre l'esclusione sociale e favorire l'integrazione sul mercato del lavoro, la messa in rete di strutture e servizi al fine d'accrescere la qualità della vita attraverso la costruzione di reti di « funzioni urbane » (ospedali, trasporti integrati, centri servizi comuni, servizi per l'impiego ...)	Realizzazione di azioni congiunte al fine di migliorare l'accessibilità della popolazione alle strutture sanitarie e sociali
	Creazione di reti associative e di amministrazioni pubbliche finalizzate a coordinare e armonizzare le azioni per la prevenzione dei rischi sociali giovanili
Promuovere politiche congiunte per migliorare l'accesso ai servizi pubblici urbani per le persone e le imprese che sono localizzate in zone rurali e rafforzare i collegamenti tra le aree urbane e rurali	Creazione di una rete di cooperazione tra le città dell'area transfrontaliera, finalizzata a governare le dinamiche policentriche presenti nell'area e al coordinamento delle politiche urbane

Strumenti di Programmazione negoziata attivati

Protocollo d'intesa Area Vasta della costa settentrionale Giugno 2002

Soggetti coinvolti: Regione Toscana, Province di: Livorno, Lucca. Massa Carrara, Pisa

Intesa istituzionale Area Vasta della costa settentrionale Luglio 2002

Soggetti coinvolti: Regione Toscana, Province di: Livorno, Lucca. Massa Carrara, Pisa, Comuni di: Massa, Carrara, Lucca, Viareggio, Pisa, Livorno, Piombino

Accordi di programma

Decreto Presidente della Giunta regionale n. 266 del 29 dicembre 2006 "Accordo di programma per la realizzazione di un impianto di dissalazione presso l'isola di Giannutri nel Comune di Isola del Giglio"

Risorse

Si tratta delle principali risorse già stanziati su alcune linee di intervento relative a questo asse e riferite specificamente alla Toscana del mare.

Cultura

Investimenti nei comuni costieri e nelle isole (Province di Grosseto, Livorno, Lucca, Massa Carrara, Pisa)

Prov.	Docup 2000-2006 Misura 2.2.1	Docup 2000- 2006 Misura 2.2.2	CIPE 36/2002	CIPE 17/2003	CIPE 20/2004	APQ 1999-2003	Progr. Plur. 2003- 2005	Progr. Plur. 2004- 2006	PISL	Totale
GR	2.031.975	149.134	0	0	3.434.732	2.123.671	0	0	1.546.416	15.423.532
LI	6.748.180	756.355	267.525	440.027	0	7.597.081	0	0	2.581.255	30.950.342
LU	6.217	0	0	0	0	3.759.806	2.388.947	1.397.204	0	15.400.385
MS	1.982.522	0	0	780.000	0	2.093.476	0	0	0	9.074.071
PI	1.247.231	1.139.284	517.216	100.000	2.665.295	2.065.828	840.000	1.020.637	0	19.234.731
Tot.	12.016.126	2.044.774	784.740	1.320.027	6.100.027	17.639.862	3.228.947	2.417.842	4.127.670	90.083.061

Patti per lo sviluppo locale (Pasl)

I patti per lo sviluppo locale (Pasl) sono stati delineati dalla L.R. 49/99 “Norme in materia di programmazione regionale” e confluiscono nel modello di programmazione regionale concertato, decentrato e negoziato con le forze sociali e il territorio.

I pasl sono uno strumento di programmazione che coordina priorità programmatiche multilivello (regionali e locali) che tendono, in un’ottica di governance cooperativa, a rendere coerenti i sistemi di programmazione sopra individuati.

La L.R. 49/99 definisce inoltre il pasl come strumento pattizio ad adesione volontaria. Tale impostazione è affermata anche nel nuovo Programma regionale di sviluppo 2006-2010 che individua i pasl “come lo strumento di negoziazione progettuale fra le priorità programmatiche contenute nei Progetti integrati regionali (contenuti nel PRS stesso) e quelle espresse dal territorio, sulla base della reciproca condivisione.

Nel PIR 4.1 - Partecipazione, governance, sistema delle autonomie, aree vaste, sicurezza del Prs vigente, i pasl sono richiamati negli obiettivi specifici relativi alla “Programmazione regionale e locale” con riferimento alla valorizzazione del ruolo delle province nella programmazione dello sviluppo.

Pasl - Interventi relativi alle politiche del mare

Interventi nella Provincia di GROSSETO

Priorità 1

PIR	TITOLO	SOGGETTI COINVOLTI
1.7	Completamento della Due Mari (S.G.C.Grosseto-Fano, tratto Grosseto-Siena)	Regione Toscana, Governo, EE.LL., ANAS
1.8	Corridoio Tirrenico (Asse autostradale Cecina-Civitavecchia)	Regione Toscana, Governo, EE.LL., ANAS
4.2	Completamento della rete provinciale a larga banda, per il progressivo annullamento del Digital Divide di primo livello nell’ambito del progetto regionale notificato all’UE	Regione Toscana, Provincia di Grosseto e altri

Priorità 2

PIR	TITOLO	SOGGETTI COINVOLTI
1.7	Interventi di raccordo con la grande viabilità	Regione Toscana, EE.LL., ANAS
	Interventi su strade regionali e provinciali	Regione Toscana, Provincia di Grosseto
	Completamento interventi per l'aeroporto civile	Regione Toscana, Provincia di Grosseto, EE.LL., CCIAA, Aeronautica militare
1.8	Corridoio multimodale di Monte Argentario	Regione Toscana, Provincia di Grosseto, Comune di Monte Argentario, Commissario della Laguna, Imprenditori privati, CIPE, Dipartimento Protezione civile
NO PIR	Erosione costiera	Regione Toscana, Provincia di Grosseto

Priorità 3

PIR	TITOLO	SOGGETTI COINVOLTI
1.8	Completamento delle SP 65 Panoramica Porto S. Stefano e SP 66 Panoramica Porto Ercole	Vari a seconda dell'intervento

Idee progettuali (sono riportati come idee progettuali quegli interventi per i quali, in mancanza di sufficiente definizione operativa da parte dei soggetti presentatori, è richiesta dagli stessi alla RT una condivisione sulle finalità.):

PIR	TITOLO	SOGGETTI COINVOLTI
1.7	Rete ferroviaria-Potenziamento collegamenti trasversali GR-SI-FI	Regione Toscana, provincia di Grosseto, Ministero dei Trasporti, RFI
1.8	Realizzazione piattaforma logistica	Regione Toscana, Provincia di Grosseto, Comuni interessati, Associazioni imprenditoriali, Sindacati

Interventi nella Provincia di LIVORNO

Priorità 1

PIR	TITOLO	SOGGETTI COINVOLTI
1.7	Completamento corridoio tirrenico (asse autostradale Rosignano-Civitavecchia) – Lotto 0	Regione Toscana, Provincia di Livorno e altri
1.8	Progetto Integrato potenziamento area industriale e logistico costiera di Guasticce (A)	Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comuni di Livorno e Collesalveti, Interporto di Guasticce, Rete ferroviaria, SPIL SpA, Privati
	Progetto Integrato potenziamento area industriale e logistico costiera di Guasticce (B)	Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Livorno e di Collesalveti, SPIL SpA, Privati
4.2	Completamento della rete provinciale a larga banda, per il progressivo annullamento del Digital Divide di primo livello nell'ambito del progetto regionale notificato all'UE	Regione Toscana, Provincia di Livorno e altri

Priorità 2

PIR	TITOLO	SOGGETTI COINVOLTI
1.8	Progetto Integrato per il collegamento Arcipelago Toscano	Regione Toscana, Provincia di Livorno, CM Arcipelago Toscano, Comuni interessati, Autorità Portuale, Ministero ambiente, Ministero infrastrutture e trasporti
2.8	Progetto Parchi Val di Cornia: localizzazione La Sterpaia	Comune di Piombino, Parchi Val di Cornia SpA
	Progetto Integrato per lo sviluppo sostenibile dell'Isola di Pianosa	Provincia di Livorno, Ministero Grazia e Giustizia e dell'Ambiente, Soprintendenza Archeologica di Firenze, UNIPI, CM Arcipelago Toscano, Comune di Campo Elba

Priorità 3

PIR	TITOLO	SOGGETTI COINVOLTI
2.8	Recupero zone archeologiche e storiche Arcipelago Toscano	Comuni di Rio nell'Elba, Marciana, Portoferraio, Capraia Isola, CM Arcipelago Toscano, Ministero degli Interni, UE, Privati
	Castello di Donoratico	Comune di Castagneto Carducci, Soprintendenza per i beni archeologici e per i beni architettonici
3.5	Progetto integrato per la riqualificazione strutture sociali – Arcipelago Toscano	Comune di Capoliveri, Rio nell'Elba, Marciana, Campo nell'Elba

Interventi nella Provincia di LUCCA

Priorità 1

PIR	TITOLO	SOGGETTI COINVOLTI
1.7	Potenziamento delle reti ferroviarie regionali, a partire dalla Pistoia-Lucca. Interventi: - Velocizzazione della linea ferroviaria PT-LUViareggio/PI	Regione Toscana, EE.LL., Provincia di Lucca, Ministero Trasporti, RFI spa Comuni di Pisa, Capannori, Porcari,
	- Interconnessione rete ferroviaria territorio lucchese - Adeguamento linea ferroviaria fra Lucca e Aulla - Potenziamento del materiale rotabile	Castelnuovo Garfagnana, Barga, Barga, Piazza al Serchio, San Romano, Coreglia Antelminelli, Aulla, AATO, Cons.Bonifica Bientina, Ass.Ind. Lucca
4.2	Completamento della rete provinciale a larga banda, per il progressivo annullamento del Digital Divide di primo livello nell'ambito del progetto regionale notificato all'UE	Regione Toscana, Provincia di Lucca e altri

Priorità 2

PIR	TITOLO	SOGGETTI COINVOLTI
1.3	Progettazione e realizzazione di un acquedotto industriale da stendere contestualmente alla stesura di una rete tecnologica a fibre ottiche sul territorio della Darsena di Viareggio: I° realizzazione dell'acquedotto; II° realizzazione di una rete tecnologica	Regione Toscana, Provincia di Lucca, Comune di Viareggio
1.6	Potenziamento dei servizi di rete del trasporto pubblico su gomma. Interventi: 1. ampliamento servizi di rete 2. prolungamento e rafforzamento linee esistenti	Regione Toscana, Provincia di Lucca, Enti locali, Stato, aziende
1.7	II° LOTTO: Asse di penetrazione e porto di Viareggio	Regione Toscana, Provincia di Lucca, Comune di Viareggio
	Urbanizzazione area industriale Cioche- Puntone (Seravezza)	Regione Toscana, Provincia di Lucca, Comune di Seravezza
2.8	Teatro Lago Puccini	Comune Viareggio
	Palazzo delle Muse	Comune Viareggio
4.2	Architettura di rete e DSS (sistema di supporto alle decisioni) per un osservatorio economico di servizio alla nautica toscana	Provincia di Lucca, Comitato SEL 4 Versilia, CCIAA Lucca

Priorità 3

PIR	TITOLO	SOGGETTI COINVOLTI
3.4	Adeguamento alla portata duecentennale della Gora di Stiava (messa in sicurezza)	Regione Toscana, Provincia di Lucca, Comune di Massarosa, Consorzio di bonifica di Versilia Massaciuccoli
	Adeguamento alla sezione idraulica a monte del ponte dell'Autostrada A11 fino al ponte della Strada Regionale Sarzanese – Valdera nel Comune di Camaiore	Comune di Camaiore, Provincia di Lucca, ANAS, Società Camuzzi, Società VEA, Società ASSP, ENEL, TE-LECOM

Idee progettuali (sono riportati come idee progettuali quegli interventi per i quali, in mancanza di sufficiente definizione operativa da parte dei soggetti presentatori, è richiesta dagli stessi alla RT una condivisione sulle finalità):

PIR	TITOLO	SOGGETTI COINVOLTI
1.4	Mercato dei Fiori (II° lotto)	Regione Toscana, Provincia di Lucca, Comune di Viareggio, CCIAA Lucca, Associazioni e consorzi delle imprese, Fondazioni ed Istituti bancari, Imprese, sponsor vari

*Interventi nella Provincia di MASSA CARRARA***Priorità 1**

PIR	TITOLO	SOGGETTI COINVOLTI
1.7	Raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese (Accordo Stato/Regione)	Regione Toscana, Ministero delle Infrastrutture
2.4	Nuovo Ospedale delle Apuane ed opere infrastrutturali connesse (previsto dal PRS 2006-2010)	Regione Toscana, Provincia di Massa-Carrara
4.2	Completamento della rete provinciale a larga banda, per il progressivo annullamento del Digital Divide di primo livello nell'ambito del progetto regionale notificato all'UE	Regione Toscana, Provincia di Massa-Carrara e altri

Priorità 2

PIR	TITOLO	SOGGETTI COINVOLTI
NO PIR	Progetto integrato contro l'erosione costiera	Regione Toscana, Provincia di Massa-Carrara, Comune Carrara e Massa
1.1	Competitività del Distretto Lapideo (Sottoprogetti: realizzazione di un centro prove sperimentali e test tecnologici per i materiali lapidei; La ietra che cambia - L'evoluzione dei distretti lapidei nel mondo)	Provincia di Massa-Carrara, Distretto Lapideo Carrara, Internazionale Marmi e Macchine Spa, Ass. Industriali Massa-Carrara
	Ricerca applicata e trasferimento tecnologico settore metalmeccanico e nautica - Nuova Erica	Provincia di Massa-Carrara, Distretto Lapideo Carrara, Internazionale Marmi e macchine
		Spa, Ass. Industriali Massa- Carrara
1.2	Sistema Lapideo - Programma del Distretto Lapideo di Carrara: I materiali, i prodotti, e le competenze del Distretto	IMM Carrara Spa, Cosmave, CCIAA, Toscana Promozione, OO.SS., Ass. categoria
1.3	Nautica da Diporto (Sottoprogetto: Realizzazione Centro Servizi/Incubatori in area Azoto ex Farmoplant)	Provincia di Massa-Carrara, Consorzio ZIA
1.4	Azioni di valorizzazione dei Centri Commerciali naturali	Regione Toscana, Provincia di Massa-Carrara, Comune Massa e Carrara, CCIA, CAT, Altri
	Infrastrutture per il turismo: completamento approdo turistico del Cinquale	Comune di Motignoso-Soggetti pubblici e privati
	Infrastrutture per il turismo: proposta porto turistico del Lavello	Comuni, Province, Privati
1.8	Strada dei marmi	Regione Toscana e Comuni interessati

Priorità 3

PIR	TITOLO	SOGGETTI COINVOLTI
1.4	Innovazione dei servizi turistici: realizzazione del "Convention Bureau" di area	Provincia di Massa-Carrara, CM Lunigiana, Comuni di Massa, Carrara, Montignoso, CCIAA Massa Carrara, APT Massa Carrara, Soggetti privati del Settore
	Creazione rete sulla diffusione dell'informazione e ell'accoglienza turistica	Provincia di Massa-Carrara, CM, Comuni Interessati, Altri soggetti-CCIAA
	Selezione Infrastrutture per il turismo	Regione Toscana, Provincia di Massa-Carrara, CM Lunigiana, CCIAA, Comuni di: Fivizzano, Mulazzo, Filattiera, Bagnone CCIAA

1.4	Infrastrutture per la valorizzazione dei Centri Commerciali Naturali della Costa: Riquilificazione centro storico in loc. Piazza	Regione Toscana, Comune Montignoso
1.7	Deviazione dei mezzi pesanti dalla zona pedemontana del Comune di Massa	Regione Toscana, Provincia di Massa-Carrara, Comune Massa, ANAS
	Stazione unica	Provincia di Massa-Carrara, Comune Massa e Carrara, Trenitalia
	Costruzione rotatoria a servizio dell'area artigianale/industriale di Porta e viabilità connessa	Provincia di Massa, Comune Montignoso, ANAS

Idee progettuali (sono riportati come idee progettuali quegli interventi per i quali, in mancanza di sufficiente definizione operativa da parte dei soggetti presentatori, è richiesta dagli stessi alla RT una condivisione sulle finalità):

PIR	TITOLO	SOGGETTI COINVOLTI
NO PIR	Studio di fattibilità per la valorizzazione dell'area del campo d'aviazione di Marina di Massa, nel rispetto dell'ambiente circostante, della naturalità dei luoghi e nella salvaguardia delle esigenze della Protezione civile, valutando la compatibilità di possibili usi collegati all'economia turistica, ed in particolare ad attività che possano favorire l'allungamento della stagionalità e l'incremento dell'occupazione. Lo studio dovrà tener conto del percorso di approvazione della proposta di Piano di indirizzo territoriale e, conseguentemente, dell'allegato Masterplan degli aeroporti, attualmente all'esame del Consiglio Regionale.	Provincia di Massa-Carrara, Comune Massa

Interventi nella Provincia di PISA

Priorità 1

PIR	TITOLO	SOGGETTI COINVOLTI
1.8	Sviluppo della cantierista sul Canale dei Navicelli nell'ambito della Piattaforma logistica costiera e del sistema toscano della nautica. Interventi sponde Navicelli e progetto esecutivo sovrappasso	Comune di Pisa, altri comuni area costiera, operatori economici
	Integrare i collegamenti stradali con i porti tramite il completamento del Corridoio Tirrenico e dei collegamenti Livorno-Pisa-Firenze, come previsto dal PRS 2006-2010	Regione Toscana, Provincia di Pisa, Provincia di Livorno
	Completare l'intermodalità dei collegamenti tra il porto di Livorno, la Darsena di Pisa e l'Interporto di Guasticce, tramite l'adeguamento delle vie navigabili, come da previsione PRS 2006-2010	Regione Toscana, Provincia di Pisa, Provincia di Livorno
4.2	Completamento della rete provinciale a larga banda, per il progressivo annullamento del Digital Divide di primo livello nell'ambito del progetto regionale notificato all'UE	Regione Toscana, Provincia di Pisa e altri

Priorità 2

PIR	TITOLO	SOGGETTI COINVOLTI
1.1	AREA 6 - Cittadella Galileiana della Scienza e Tecnologia (no arredi)	Università di Pisa, Privati (Sviluppo Italia Toscana) Comune di Pisa, Provincia Pisa
2.8	Museo Navi romane	Provincia di Pisa, Comune di Pisa
4.2	Anello infrastrutturale della provincia di Pisa diffusione banda larga su tutto il territorio	Provincia di Pisa, Comuni della Provincia, Università di Pisa
NO PIR	Difesa e riqualificazione del litorale pisano	Regione Toscana, Provincia di Pisa, Parco Naturale Migliarino San Rossore Massaciuccoli

Priorità 3

PIR	TITOLO	SOGGETTI COINVOLTI
1.8	Sviluppo del litorale pisano	Provincia di Pisa, Comuni, operatori economici, Parco San Rossore Migliarino Massaciuccoli, ATO 2
NO PIR	Corridoi ecologici e ambiti di studio e fruizione cicloturistica e pedonale tra il Parco di M.S.R.M., l'A.N.P.I.L. di S.Giuliano Terme e lungo il Serchio	Provincia di Pisa, Parco Migliarino San Rossore M, Comuni di S.Giuliano, Vecchiano e Pisa, Università Pisa

Idee Progettuali (sono riportati come idee progettuali quegli interventi per i quali, in mancanza di sufficiente definizione operativa da parte dei soggetti presentatori, è richiesta dagli stessi alla Regione Toscana una condivisione sulle finalità):

PIR	TITOLO	SOGGETTI COINVOLTI
NO PIR	Valorizzazione della risorsa turistica del territorio pisano con riferimento al turismo sostenibile e all'offerta di servizi turistico culturali, alle carte dei principi sul turismo etico, ai codici di responsabilità civile e sociale di impresa e al sistema escursionistico provinciale	Comuni dell'area provinciale, Apt di Pisa, Provincia di Pisa, Associazioni di categoria: CNA, Confesercenti, Confcommercio, Opera Primaziale Pisana, Soprintendenza di Pisa e Livorno, Camera di Commercio di Pisa, Fondazione Cassa di Risparmio di Pisa, Consorzio Apice, Consorzio Turistico Area Pisana, Parco Naturale Migliarino, S. Rossore, Massaciuccoli, Associazioni Escursionistiche, Comunità Montana Valdicecina, Pro loco

La programmazione della Regione Toscana muove da una visione strategica generale indicata dal Programma regionale di sviluppo (PRS). 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.

A tal fine, è stata proposta una *governance* la cui efficacia si misuri nei termini di una programmazione concertata e negoziata, incentrata su una maggiore partecipazione dei territori, come avviene nelle forme attivate per i processi di Agenda 21.

Il disegno strategico regionale e le sue opzioni di programmazione integrata sono costruiti, dunque, con iniziative di promozione e coordinamento, attraverso l'ascolto, la negoziazione, la concertazione delle politiche e delle loro traduzioni progettuali con le istituzioni del territorio (Province e Comuni).

Per coordinare la propria programmazione con quella dei livelli di governo locale, la Regione si è dotata di uno strumento denominato Patto per lo sviluppo locale (PASL). Questo strumento di programmazione negoziata e territoriale, creato per selezionare e individuare priorità di sviluppo condivise dai vari livelli di governo coinvolti, in una logica di compartecipazione anche dei soggetti di natura privata, sarà molto utile per partecipare attivamente alle scelte strategiche di livello nazionale ed europeo (nuovi programmazione UE), sostenendo politiche di innovazione.

La Regione opera in relazione con le autonomie locali sostenendo anche reti di istituzioni locali e di cooperazione a livello sovraprovinciale. L'obiettivo generale è costruire un sistema condiviso delle autonomie locali che sia capace di integrare risorse, interessi e competenze, nonché di realizzare una macchina amministrativa semplificata.

Tutto ciò dovrebbe garantire l'innovazione e la competitività senza compromettere la coesione sociale e uno sviluppo equilibrato.

La competitività territoriale equilibrata si presenta come un'opportunità di crescita sostenibile nel rispetto della diversità e della tutela ambientale. La *governance* locale – in quanto istituzionale, sociale e al contempo territoriale – può consentire alla costa toscana di divenire un nodo su scala europea, capace di partecipare ad una politica marittima dell'Unione, grazie alla capacità della Regione di attivare reti di cooperazione territoriale e transfrontaliera, nonché politiche di prossimità.

In questo senso, una importante opportunità è quella offerta dai nuovi scenari della cooperazione territoriale europea.

Le finalità dell'intervento regionale nel campo della cooperazione territoriale europea consistono: nel rafforzare la presenza del sistema regionale nella cooperazione transfrontaliera, transnazionale, interregionale ed esterna di prossimità; nel promuovere 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; nel definire priorità di intervento settoriali e partenariati di concerto con gli altri ambiti di intervento (competitività e occupazione), su cui integrare azioni di cooperazione interregionale.

Il Programma Regionale di Sviluppo prevede uno specifico progetto integrato “Internazionalizzazione, cooperazione, promozione, marketing territoriale”, diviso in due sottoprogetti: il secondo di essi, dedicato alla cooperazione, promuove l’obiettivo generale di incrementare e valorizzare la partecipazione dei sistemi locali e delle eccellenze della Toscana nei network europei e internazionali, attraverso la promozione e il potenziamento di reti istituzionali di Regioni, reti di alta tecnologia, reti ambientali, partenariati territoriali ed economici di interesse regionale per la competitività e lo sviluppo, con particolare riferimento alle priorità strategiche regionali in materia di accessibilità e trasporti, innovazione e ricerca, ambiente, risorse culturali, prevenzione dei rischi e sicurezza.

In questo contesto, assume un particolare ruolo il raccordo con le politiche del nuovo Obiettivo “Cooperazione Territoriale” dei Programmi europei 2007-2013, con una specificità per la cooperazione in ambito marittimo delle regioni frontaliere mediterranee, per quanto riguarda gli obiettivi inerenti la creazione di una rete di servizi per il trasporto integrato a livello di area, per la sicurezza in mare, lo sviluppo di un sistema di gestione di risorse ambientali, lo sviluppo di sistemi di imprese e filiere, le politiche dei beni culturali e l’alta formazione.

Agenda annuale e Consulta del mare

L’*Agenda annuale della Toscana del mare* sarà lo strumento di aggiornamento del presente documento triennale sulle politiche integrate per il mare. L’*Agenda* conterrà gli esiti più significativi della politica marittima integrata, riferita all’anno precedente, e la previsione delle azioni più rilevanti che saranno realizzate nel periodo successivo. Sia in termini di rendiconto che in termini previsionali, l’*Agenda* farà riferimento alle priorità progettuali contenute nei Patti per lo sviluppo locale, sottoscritti tra Regione e Province della costa.

L’*Agenda* verrà adottata dalla Giunta regionale, con il coinvolgimento di livelli di governo locale, attraverso la *Consulta della Toscana del mare*, organismo consultivo di raccordo tra Regione e istituzioni locali, per il coordinamento nella definizione delle politiche integrate per il mare, la verifica del loro stato di realizzazione e lo sviluppo di progetti sperimentali, sulla scia di analoghe esperienze sviluppate in altre Regioni europee. Questo organismo avrà anche il compito di valorizzare in rete le diverse, specifiche competenze e vocazioni dei vari territori provinciali toscani.

La *Consulta* si riunirà almeno una volta all’anno sulla proposta di *Agenda della Toscana del mare* e potrà essere convocata anche su altri argomenti attinenti le politiche integrate del mare.

La *Consulta* sarà anche uno strumento di raccordo tra l'Area vasta della Toscana nord occidentale e l'Area vasta della Toscana centro meridionale, per le iniziative concernenti le politiche del mare comuni alle due aree.

Saranno chiamati a far parte di questa *Consulta* rappresentanti delle Province costiere, dei Comuni costieri e delle isole. Nella fase di creazione di tale organismo, saranno coinvolte le associazioni rappresentative degli enti territoriali (Anci, Upi, Ancim, Uncem), che si esprimeranno in merito alla rappresentatività e al miglior funzionamento della *Consulta*.

Monitoraggio e verifica

Le politiche per il mare della Regione Toscana si caratterizzano per un approccio trasversale fondato sulla programmazione integrata, ispirato a criteri di promozione, valorizzazione e messa a sistema di interventi e progetti presenti negli strumenti ordinari della programmazione regionale – al cui interno vengono messi in atto i processi programmazione, finanziamento e attuazione - in modo che essi possano cooperare nella maniera più efficace allo sviluppo dell'economia del Mare.

Coerentemente, un sistema di monitoraggio e valutazione dei risultati conseguiti dalle politiche regionali d'intervento a sostegno del "sistema mare" terrà conto di questo contesto, collocandosi in maniera trasversale - ma al tempo stesso integrata - rispetto agli specifici sistemi di monitoraggio dei singoli strumenti di programmazione, andando a cogliere da tali sistemi gli elementi relativi in particolare a interventi o filoni di intervento attuativi delle politiche per il mare.

Secondo tale impostazione, e tenuto conto del quadro di strumenti di programmatici che mobilita iniziative progettuali che hanno rilevanza per le politiche del mare, i sistemi di monitoraggio cui fare riferimento sono i seguenti:

- Sistema di monitoraggio strategico del PRS 2006-2010 ("Tableau de Bord"), avviato con Decisione della Giunta regionale del settembre 2006;
- Sistemi di monitoraggio dei piani e programmi settoriali della Regione Toscana;
- Sistemi di monitoraggio dei programmi di investimento:
 - Programmazione dei fondi strutturali 2000-2006 e 2007-2013;
 - Accordi di programma quadro dell'Intesa istituzionale di programma;
 - Programma straordinario degli investimenti della Regione Toscana;
- Sistema di monitoraggio dei PaSL (in corso di impostazione da parte delle Amministrazioni provinciali e della Regione Toscana);

Per ogni intervento o filone di interventi, le informazioni rilevabili da tali sistemi sono le seguenti:

- Informazioni anagrafico-programmatorie: identificazione dell'intervento (titolo, descrizione, destinatari), soggetto attuatore (ed eventuali soggetti partecipanti), localizzazione, piano finanziario (risorse regionali, statali, UE, enti locali, ...);
- Informazioni di monitoraggio, articolate in tre dimensioni:

- realizzazione finanziaria: andamento degli impegni e dei pagamenti del soggetto attuatore, responsabile dell'attuazione del progetto;
- realizzazione procedurale: scomposizione dell'intervento in fasi/azioni significative (cronogramma), di cui è rilevata la percentuale di avanzamento;
- realizzazione fisica: indicatori di realizzazione significativi durante il ciclo di vita del progetto.

A questi può aggiungersi la rilevazione (stimabile ex ante e verificabile ex post, dopo la conclusione dell'intervento) dell'impatto e degli effetti prodotti dall'intervento, anche in questo caso attraverso l'individuazione di indicatori significativi in rapporto alle finalità dell'intervento.

Le informazioni fornite dal sistema di monitoraggio saranno utilizzate a fini di reporting verso i diversi soggetti coinvolti nella governance regionale e il loro organismo consultivo, e saranno parte integrante della prevista Agenda annuale sulla Toscana del mare (v. infra).

