

**Piano strategico
per lo sviluppo
della Costa Toscana**

2016 - 2020

Indice

1.	Introduzione.....	2
	<i>Un approccio integrato allo sviluppo della Costa Toscana.....</i>	<i>2</i>
	<i>Differenziali di sviluppo e approccio scalare.....</i>	<i>4</i>
	<i>Programmazione regionale e strumenti intermedi di gestione.....</i>	<i>6</i>
	<i>La fase di ascolto.....</i>	<i>10</i>
2.	L'approccio strategico.....	13
	Direttrice di sviluppo 1 - Promuovere la strutturazione delle relazioni interne all'area costiera attraverso il consolidamento del profilo metropolitano, dell'accessibilità esterna e della connettività digitale.....	17
	Direttrice di sviluppo 2 - Attuare politiche integrate a sostegno dell'innovazione nelle traiettorie di sviluppo socioeconomico dell'area della costa, favorendo la convergenza delle specializzazioni produttive verso modelli di sviluppo fondati su tecnologie a basso impatto ambientale, utilizzo sostenibile delle risorse (materiali, energia, territorio), capitale umano e occupazione ad elevata qualificazione.....	23
	Direttrice di sviluppo 3 - Tutelare la qualità ambientale e le risorse naturalistiche dell'area della costa attraverso azioni di mitigazione degli effetti delle attività antropiche, interventi sulle criticità idrogeologiche e degli equilibri costieri, nonché promuovendo l'uso sostenibile delle risorse.....	34
	Documenti utilizzati.....	41

1. Introduzione

Un approccio integrato allo sviluppo della Costa Toscana

I processi di sviluppo sono percorsi complessi che coinvolgono molti e diversi ambiti delle società e delle economie locali; per questo motivo quando si parla di politiche di sviluppo regionale queste sono anche denominate “politiche integrate”. E’ proprio ai livelli locali che i vari elementi dell’azione pubblica, regionale, europea e nazionale, possono essere integrati nei processi di definizione delle priorità e tenendo conto delle particolarità dei contesti istituzionali.

Questo percorso implica l’analisi di tutti i livelli di programmazione che vedono coinvolta la Regione Toscana, a partire da quei documenti che forniscono gli orientamenti generali per le politiche di sviluppo, come: il Piano di sviluppo regionale (PRS), il Piano di indirizzo territoriale (PIT) con valenza di piano paesaggistico, e il Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM). In aggiunta a questi documenti, che contengono gli obiettivi della strategia regionale per l’attuale legislatura - oltre a qualche riferimento territoriale specifico, come i progetti speciali del PRS o le schede di ambito del PIT o i documenti di monitoraggio del PRIIM -, vi sono poi importanti riferimenti che definiscono un quadro più operativo, come i documenti della programmazione comunitaria¹, che comprendono anche un insieme coerente di azioni. Nel quadro della programmazione comunitaria vi sono poi anche alcuni programmi che riguardano direttamente l’area costiera della regione, in primo luogo il Programma Operativo Marittimo, e inoltre il Programma Interreg MED, che valorizzano la particolare collocazione geografica della Toscana e il potenziale che può emergere dall’integrazione della Costa con gli altri territori che si affacciano sul bacino dell’alto Tirreno e sul Mediterraneo in generale.

Ma anche laddove i programmi operativi dei fondi strutturali comunitari introducono una decisa strategia territoriale integrata, la sua concreta attuazione dipende dalla capacità della Regione e dei singoli territori di organizzare un approccio sistemico, in grado di utilizzare coerentemente (in relazione agli obiettivi) gli strumenti di intervento contenuti nei diversi programmi operativi. Sul piano operativo, infatti, l’azione regionale procede ancora secondo una logica settoriale. La capacità di gestire al meglio l’insieme delle fonti finanziarie e normative disponibili in relazione alle priorità dello sviluppo locale poggia dunque sul nesso tra programmazione centrale e locale, sul dialogo tra il livello decentrato delle amministrazioni coinvolte e i piani e programmi strategici concepiti, realizzati e gestiti dai livelli più alti, e distanti dai luoghi, dell’amministrazione pubblica (in primo luogo Regione e Stato).

Il processo di integrazione di un percorso di sviluppo procede evidentemente anche sul piano territoriale. Come emerge chiaramente dall’analisi di contesto la Costa Toscana non è un’area omogenea, ma comprende sistemi locali molto diversi tra loro, non solo rispetto alle aree interne o collinari dell’immediato entroterra, ma anche lungo stessa linea costiera, dalla Versilia fino alle propaggini meridionali della Maremma.

¹ L’integrazione di questi strumenti della programmazione regionale è prevista anche nella Legge regionale 1/2015 al capo secondo, articolo 6.

Uno degli aspetti che motivano la particolare attenzione verso il processo di sviluppo dell'area costiera dipende inoltre da un fenomeno chiaramente delineato dall'analisi di contesto socio-economico regionale, ovvero, il divario di sviluppo della Costa rispetto al nucleo più produttivo della regione, l'area della Toscana centrale che gravita attorno a Firenze e alla cintura metropolitana. Il collegamento tra l'area metropolitana della Toscana centrale e il polo urbano costiero (Pisa – Lucca – Livorno) costituisce infatti uno dei nodi strategici regionali; mentre il rafforzamento delle connessioni e delle sinergie interne al polo urbano costiero costituisce una delle priorità del processo di sviluppo e consolidamento dell'assetto strategico per l'area metropolitana della Costa. La mappatura nazionale delle aree con criticità di sviluppo che gravitano sulla costa (aree di crisi industriale complessa, area di crisi semplice, aree interne) e le progettualità puntuali che scaturiscono evidenzia e conferma la ragione di un progetto unitario ed integrato, che individua negli interventi di potenziamento infrastrutturale, di recupero e miglioramento della qualità ambientale e del sostegno all'investimento delle imprese una componente essenziale della strategia di crescita e sviluppo qualificato.

Le politiche integrate sono dunque politiche che mirano a produrre, in parte per via attiva e in parte per impatti indiretti, effetti d'integrazione sui problemi che costituiscono l'oggetto dell'intervento (ad es., il divario di sviluppo o il deficit infrastrutturale). Si parte dunque dall'idea che i problemi specifici di un territorio complesso non siano efficacemente aggredibili da una prospettiva settoriale, ma che tra le diverse dimensioni (economica, sociale, ambientale) di un problema di sviluppo esistano delle connessioni che possono aumentare l'impatto dell'intervento pubblico. Tali connessioni possono costituire un problema nella misura in cui non si riesce a trattarle nelle politiche. Si teme, per converso, che politiche non integrate finiscano per produrre effetti perversi e lascino fuori controllo variabili cruciali.

Gli ambiti in cui procedono le prassi di integrazione sono molteplici, ad es.: i mercati del lavoro, della subfornitura, le reti di imprese e centri di competenza per l'internazionalizzazione, per l'innovazione tecnologica, i circuiti regionali della conoscenza. Il superamento della gestione settoriale degli ambiti dell'intervento pubblico è uno dei temi centrali delle politiche di coesione così come sono state programmate almeno negli ultimi due decenni. Già con l'avvio del processo "Europa 2020", e la spinta a concentrare gli interventi dei programmi operativi regionali intorno a poche priorità, vi è stato un ulteriore stimolo a rafforzare le pratiche di integrazione all'interno delle strategie di sviluppo regionali. L'esperienza regionale nelle politiche per il trasferimento tecnologico, da un lato, e di queste con quelle per l'alta formazione, dall'altro – processo che si va consolidando attraverso la strategia regionale di specializzazione intelligente RIS3 (<http://www.regione.toscana.it/smart-specialisation-strategy>) – costituisce un esempio di progressiva integrazione di politiche che per lungo tempo sono state concepite e gestite in modo separato.

L'adozione di un approccio integrato rappresenta una strategia di risposta di tipo sistemico all'incremento dei differenziali territoriali di sviluppo rilevato in Toscana negli ultimi anni. Poiché la reazione dei territori alla crisi globale non è stata uniforme, a partire dal 2008 si è registrato infatti un significativo aumento delle disparità territoriali all'interno della Regione. A partire da quell'anno le distanze tra la Toscana costiera e quella metropolitana hanno ricominciato ad aumentare. La minore capacità di esportazione della zona costiera complessivamente intesa – nella quale il saldo commerciale di beni e servizi negativo è stato solo parzialmente compensato da quello turistico –

ha prodotto un nuovo allargamento del differenziale di sviluppo rispetto al resto della Toscana in generale ed alla sua componente metropolitana in particolare. Basti dire che tra il 2010 ed il 2014 il PIL a prezzi correnti è aumentato dell'1,5% nell'area costiera e del 5,5% nel resto della Toscana.

Nella zona costiera le cadute produttive più ingenti si sono registrate nel settore industriale complessivamente inteso (manifatturiero e costruzioni). La contrazione della domanda interna ha a sua volta concorso a determinare ricadute fortemente negative sul piano occupazionale, in particolare per la componente giovanile. Tali ricadute sono state soltanto parzialmente compensate dalla ripresa dell'export, ripresa particolarmente significativa solo per alcuni sistemi locali della costa. Sebbene i dati Istat e Irpet forniscano indicazioni differenti circa le caratteristiche intrinseche dei processi in corso – anche in ragione della non sovrapposibilità degli aggregati territoriali presi in considerazione dalle due diverse fonti –, entrambi gli istituti convergono nell'indicare, con riferimento alla Toscana costiera, la presenza di condizioni di maggiore debolezza strutturale: tutti gli indicatori più importanti (PIL procapite, produttività del lavoro, tasso di occupazione) indicano una maggiore difficoltà di quest'area rispetto all'area metropolitana della Toscana centrale.

Differenziali di sviluppo e approccio scalare

Occorre precisare che quando si parla di Toscana costiera come aggregato unitario devono essere adeguatamente considerate le notevoli articolazioni interne che costituiscono questa porzione di territorio regionale. Il territorio costiero presenta infatti numerose specificità e – di conseguenza – potenzialità di sviluppo articolate: la costa settentrionale, più densamente abitata, si connota per le rilevanti criticità ambientali e gli elevati livelli di saturazione (sia per le residenze che per le attività produttive) nelle aree pianeggianti; l'area pisana-livornese, funzionalmente estendibile e collegabile con l'area lucchese, assume potenzialmente le caratteristiche di una polarità urbana; l'area meridionale, meno popolata, presenta a sua volta dinamiche e potenzialità di sviluppo peculiari. Ciascuna di queste porzioni di territorio dispone inoltre di rapporti differenziati – sia qualitativamente che quantitativamente – con le rispettive aree interne.

La complessità delle traiettorie evolutive dell'area costiera può essere meglio compresa adottando una prospettiva analitica di tipo scalare. L'analisi scalare (*rescaling*) pone attenzione al modo attraverso il quale le trasformazioni del sistema economico danno vita a relazioni sociali spazialmente determinate e differenziate. All'interno di questo quadro concettuale le unità spaziali non sono più concettualizzate come un oggetto auto-evidente, ma devono essere studiate tenendo conto delle interazioni che esse intrattengono con altre scale ed unità di analisi, anch'esse da concepire in modo non statico ed in termini relazionali.

Rispetto a questa prospettiva di analisi negli ultimi anni la Toscana - regione tradizionalmente policentrica - ha visto accentuarsi in misura significativa le distanze tra l'area metropolitana centrale (Firenze-Prato-Pistoia) e il resto della regione². D'altra parte, la dominanza dell'area metropolitana

² Rispetto alla configurazione dell'area metropolitana centrale, la cosiddetta legge Delrio (Legge n.56 del 7 aprile 2014), che introduce "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni", di fatto, adottando l'ambito territoriale dell'ex Provincia, non incide in maniera efficace sulla organizzazione territoriale dei flussi, servizi, relazioni e strategie di sviluppo che riguardano le città di Firenze-Prato e Pistoia e i loro territori. Il "caso estremo" della città metropolitana di Firenze esprime chiaramente un "limite per difetto" rispetto alla capacità di rappresentazione di un territorio metropolitano funzionalmente integrato (cfr. Urban@it, Rapporto sulle città, 2015). Ne emerge, da un lato, una generale difficoltà della politica nazionale ad uscire da una logica delle emergenze e affrontare le questioni ordinarie sollecitate dalla gestione dei servizi, mobilità, territorio e *governance* (cfr. Vitali 2014), dall'altro, una sterile contrapposizione tra città metropolitane e regioni, dove le prime spesso non comprendono e soprattutto non interpretano il ruolo di capitale regionale.

centrale non ha impedito il progressivo dispiegarsi di un'altra rilevante polarità, quella rappresentata dall'asse Pisa-Livorno-Lucca (area metropolitana costiera). Caratterizzata dalla notevole articolazione della base produttiva e dalla maggiore incidenza al suo interno di attività ad elevata specializzazione, l'area metropolitana costiera rappresenta un possibile motore d'innovazione per le attività produttive dei territori limitrofi, ed in particolare di quelli costieri (che intrattengono minori rapporti con la polarità metropolitana centrale). Le potenzialità di sviluppo sono rappresentate in particolare dalla logistica, dalla filiera turistica e dalle attività di R&S, quest'ultima con ampie potenzialità di ricaduta innovativa sui sistemi produttivi locali e limitrofi (come il polo cartario di Lucca, il polo conciario di Santa Croce e quello dei mezzi di trasporto e della meccanica di Pontedera). Lungo l'asse Lucca-Pisa-Livorno si va in effetti dispiegando un significativo processo di "metropolizzazione", processo che non coincide con lo sviluppo di una singola entità metropolitana, ma si manifesta attraverso la crescita di un sistema reticolare di nodi urbani, che si fonda sul coordinamento orizzontale per specializzazione funzionale, attraverso un approccio tipico delle città medie, come quelle della Galizia, in Spagna, o del modello adottato nel progetto di ecosistema metropolitano dell'area dell'Ouest Atlantique, in Francia. La dimensione sistemica identificabile in un polo con siffatte caratteristiche può collocare questa "città di città" in una posizione strategica sia rispetto ai traffici marittimi (merci e passeggeri) del Mediterraneo, sia nel quadro delle reti di trasporto trans-europee (TEN-T, lungo l'asse est-ovest). Ed è proprio qui che si manifestano le maggiori potenzialità di sviluppo dell'area: nel suo costituirsi non già come un'entità statica, ma come "un nodo localizzato nel quadro di circuiti globalmente organizzati" di scambio e circolazione delle merci e dei saperi (laddove lo stesso globale non va identificato come un'entità statica ma si costituisce attraverso "reti di città e città-regioni interconnesse"; Brenner 2011: 28). In questo quadro la collocazione al centro del Mediterraneo costituisce uno spazio intermedio tra i grandi corridoi della mobilità ed allo stesso tempo rappresenta una potenziale cerniera tra le regioni forti del Nord Europa (comprese le regioni della pianura Padana) ed il Sud Europa.

Occorre peraltro osservare che nella prospettiva che informa tutto il presente documento – una prospettiva orientata a delineare un processo sviluppo integrato ed interdipendente dell'intera area costiera – le potenzialità di rilancio non si situano soltanto nei processi di "metropolizzazione" appena descritti. Anche le altre porzioni dei territori costieri offrono potenzialità di sviluppo peculiari: se opportunamente governate ed incentivate, tali potenzialità possono trasformarsi in specializzazioni territoriali, caratterizzate dall'accumulo di funzioni e competenze distintive sia rispetto alla collocazione di queste aree nel quadro dell'economia regionale, sia nel più ampio contesto nazionale ed internazionale. La matrice collocata alla fine di questo documento esplicita alcune delle direttrici di sviluppo che potrebbero assolvere in prospettiva le caratteristiche di altrettante specializzazioni territoriali: si pensi ad esempio alle opportunità connesse allo sviluppo dell'economia circolare e ai processi di riqualificazione ambientale – sia per l'eventuale riuso a fini produttivi che per l'incremento delle potenzialità turistiche.

Nel suo complesso l'area costiera e le sue articolazioni interne si configurano come un insieme assai composto di opportunità, vincoli e traiettorie di trasformazione. Da questo punto di vista la mobilità interna ed esterna costituisce lo snodo fondamentale della strategia di rilancio. L'intervento sulle infrastrutture si configura come una leva funzionale all'incremento della proiezione nazionale e internazionale del contesto locale. Per questo motivo, le linee strategiche di questo documento delineano interventi finalizzati innanzitutto ad elevare la capacità connettiva del territorio costiero e delle sue aree interne rispetto ai flussi di capitali e di persone che attraversano

la Toscana. È infatti a partire dal deficit infrastrutturale – che concerne con diversi gradi di rilevanza tanto le componenti più urbane (quella a Nord e quella che si estende tra Lucca-Pisa-Livorno), quanto la parte meridionale, caratterizzata da livelli più ridotti di accessibilità – che vanno considerati anche gli interventi ambientali, sul sistema produttivo e sul capitale umano. Ciascuno di questi ultimi si configura infatti come un sottoinsieme di fattori potenzialmente in grado di aumentare il grado di attrattività della costa e delle sue connessioni con le scale geo-economiche superiori (dall'area metropolitana centrale fino alle destinazioni transcontinentali).

Programmazione regionale e strumenti intermedi di gestione

D'altra parte, se l'analisi scalare mette in evidenza le interazioni tra attori e livelli spaziali differenti, nonché le possibili ricomposizioni che dai processi di trasformazione in corso possono derivare, non si può comunque ignorare il piano della regolazione, e quindi i riflessi di tali trasformazioni sulla 'tenuta' e sulla capacità operativa delle unità politico-amministrative (dalle municipalità urbane ad altre configurazioni in via di definizione). Se è vero che le interazioni tra i fattori macro-strutturali ed i quadri di regolazione politico-amministrativa si sviluppano di volta in volta in modo peculiare, l'insieme dei mutamenti che si verificano nella distribuzione di poteri e delle competenze tra livelli regolatori e attori (verso l'alto, con il trasferimento di funzioni all'UE, ma anche verso il basso, con la ri-articolazione delle competenze tra autorità locali) costituisce un nodo ineludibile di qualsiasi strategia di rilancio.

Tale nodo pone in chiara evidenza la tensione tra "fatto" giuridico-istituzionale e "fatto" socio-economico. È in questa luce che vanno considerati i temi della *governance*: e ciò sia per quanto attiene ai problemi noti (la frammentazione amministrativa, la carenza di risorse pubbliche dovuta alle politiche austeritarie), sia per quelli legati alla transizione dell'assetto istituzionale verso nuovi modelli che il Piano strategico per la Costa potrebbe sperimentare nella proposta di *governance*. A tal fine è importante mettere alla prova il potenziale strategico di due cambiamenti in corso nell'assetto di *governance* regionale: la riallocazione in capo all'ente Regione di molte delle competenze amministrative in precedenza attribuite alle province ed il processo di semplificazione del sistema di programmazione regionale, centrato sulla riduzione dei piani e dei programmi settoriali da 18 a 10 (con contestuale attribuzione di una funzione più operativa al PRS e di una funzione più attuativa ai DEFR annuali ed alle relative Note di aggiornamento infra-annuali).

Sul piano della ***governance dello sviluppo dell'area costiera*** della regione si pongono almeno due importanti temi che riguardano il riassetto istituzionale del territorio e che non coinvolgono solo la Regione, ma semmai il ridisegno nazionale dell'assetto amministrativo del territorio. Il primo si applica proprio alla dimensione della programmazione dell'azione politica, degli interventi infrastrutturali, della progettazione e gestione dei servizi in un'area vasta come quella che abbiamo definito "area metropolitana costiera". Il secondo riguarda invece le altre aree della Costa, caratterizzate da polarità urbane di minore dimensione, ma che svolgono una importante funzione intermedia sia nei confronti delle cosiddette "aree interne", mantenendo nel territorio un presidio di servizi e di istituzioni che ne contrasta lo spopolamento, sia nei confronti dei principali centri urbani, sviluppando la dimensione dell'interdipendenza delle funzioni di governo del territorio. In entrambi i casi si evidenzia come non vi sia corrispondenza tra i confini amministrativi e la geografia dei processi in corso nel territorio e nella società. In altre parole, se gli attuali confini amministrativi non tengono più, allo stesso modo emerge con forza il tema della *governance* dei processi:

“emergono nuovi attori, nuove geografie, nuove reti e i confini istituzionali non sono capaci di dare loro risposte e soluzioni. Dunque la scala conta anche nella capacità - o incapacità - di trovare una geografia univoca di trattamento delle dinamiche e dei processi in corso. È anche l’assenza di una governance adeguata a costruire una parte rilevante degli attuali problemi dell’urbano in Italia.” (Cfr. Urban@it, Rapporto sulle città, 2015).

Nel caso dell’area metropolitana costiera si tratta di trovare la forma attraverso cui realizzare un ambito di coordinamento e di rappresentanza dei comuni coinvolti rispetto ad alcune delle scelte strategiche che riguardano il miglioramento del livello dei servizi, il percorso di progressiva integrazione tra i poli urbani coinvolti, le scelte cruciali rispetto alle infrastrutture da realizzare e non ultimo, le prospettive di sviluppo del territorio. Questa prospettiva rientra realisticamente nell’ambito della cosiddetta *governance multilivello* (coinvolgere i Comuni, ma anche la Regione ed eventualmente altri soggetti) e multi-attoriale (raggiungere diversi ambiti dell’economia e della società); non prevede la creazione di istituzioni *ad hoc*, quanto piuttosto il ‘ri-disegno’ di un nuovo sistema di governance³: un approccio simile a quello descritto nel lavoro dell’OECD per la macro-regione transfrontaliera dell’Öresund: “*governance without government.*” (Cfr. Nauwelaers, Maguire, Ajmone Marsan, 2013) nel quadro di un complessiva ricomposizione della forma Stato (P, Le Galès . N.Vezinat, *L’Etat recomposé*, 2014) che coinvolge inevitabilmente Regioni ed enti locali. Si tratta di un *Comitato* che comprende le autorità locali e regionali delle due sponde, danese e svedese. Fondato nel 1993 il Comitato è una organizzazione volontaria di carattere politico che promuove gli interessi della macro-regione, comprende Comuni e Regioni, e si riunisce due volte l’anno – mentre un altro comitato, più ridotto e di carattere esecutivo, si riunisce quattro volte l’anno. Nel tempo si sono poi aggiunte altre organizzazioni che promuovono l’integrazione dei mercati del lavoro, dei servizi pubblici, della ricerca e della cultura. Secondo la Commissione Europea, ad es., il territorio delle macro-regioni transfrontaliere deve essere individuato non tanto su criteri amministrativi ma bensì *funzionali*. La macro-regione si definisce in funzione di sfide e opportunità comuni che richiedono un’azione collettiva e che devono essere affrontate attraverso la costruzione di un piano di azione.

Esperienze più prossime a quella che si propone per il sistema urbano della Costa sono rappresentate dal processo di metropolizzazione avviato in Galizia, a partire dalla messa in rete delle città medie della Regione, come dal progetto di eco-sistema metropolitano che coinvolge le due città medie costiere della Regione francese Ouest-Atlantique.

Il percorso di definizione di un *Piano strategico per lo sviluppo della Costa Toscana* rappresenta dunque la sperimentazione di una articolazione intermedia nel processo di programmazione regionale⁴ che, a partire dal PRS (e dal progetto regionale 3 “Rilancio della competitività della costa”), prefiguri una modalità di organizzazione e controllo dell’attuazione di questa priorità

³ “Il termine *governance*, tradizionalmente, fa riferimento ad un modello organizzativo e decisionale multiattoriale riguardante la gestione dei flussi di risorse – materiali ed immateriali, locali e non – disponibili in specifici ambiti geografici. Le idee e le pratiche di *governance* si differenziano dai modelli gerarchici di decisione; in quest’ultimo caso la funzione di guida del soggetto pubblico opera in modo separato dai soggetti privati, attraverso strumenti di regolazione, incentivazione e controllo. Nel concetto di *governance*, al contrario, la rappresentazione di interessi pubblici e privati trova un’arena di mediazione e di regolazione” (Di Iacovo, 2011: 13).

⁴ Nel preambolo alla Legge regionale 1/2015 si definisce la *programmazione* come “il metodo per l’elaborazione, il monitoraggio e la valutazione di obiettivi strategici di breve, medio e lungo periodo delle politiche regionali; per l’individuazione dei risultati attesi e degli strumenti per raggiungerli, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile dell’economia e della società toscane.”

strategica regionale nel corso della legislatura. Ma allo stesso tempo si aprono anche nuove prospettive per la governance dei territori coinvolti che vanno al di là della portata di questo primo documento e che dovranno trovare nella pratica politica adeguate forme di sperimentazione, sin dalla fase di governo del processo di attuazione e gestione delle progettualità che si intendono realizzare sulla Costa. Si è in presenza di una proposta che definisce proposte progettuali non puntuali quanto sistemiche, che richiede conseguentemente una governance sistemica.

Gli scopi di questo documento sono pertanto i seguenti:

⇒ [redacted]. Un primo passaggio in questa direzione è costituito dall'analisi degli archivi regionali che comprendono gli investimenti infrastrutturali e quelli che riguardano gli aiuti di Stato alle imprese.

⇒ [redacted]. Il percorso di definizione degli interventi da promuovere deve essere inserito nel quadro di una lettura e analisi dell'intervento regionale nei vari settori di competenza, tanto nell'ambito degli investimenti pubblici, quanto in quello degli *aiuti di Stato*. La classificazione della spesa regionale (che include i Programmi Operativi dei fondi strutturali) viene messa in relazione con la struttura degli obiettivi del Piano strategico per lo sviluppo della Costa e in tal modo consente di collocare gli interventi in un quadro quanto più possibile integrato.

⇒ [redacted]. L'attuazione degli interventi del Piano sarà sostenuta da una programmazione di dettaglio definita con cadenza annuale, nel cui ambito saranno stabiliti i progetti da realizzare e i cui risultati saranno sistematicamente monitorati e valutati nelle successive annualità, sulla base di indicatori di realizzazione fisica, finanziaria e di risultato individuati ad hoc. L'attività di monitoraggio delle policy promosse dal Piano sarà necessariamente supportata da un processo di integrazione dei sistemi informativi afferenti alle diverse politiche settoriali coinvolte, in modo da consentire l'analisi degli effetti combinati di interventi di diversa natura sui fabbisogni di sviluppo espressi dai territori della costa. La strutturazione di un sistema dedicato per la valutazione e il monitoraggio risponde all'esigenza di consentire la verifica periodica, di concerto con la Giunta regionale, dello stato di avanzamento degli Accordi di Programma e degli interventi del Piano.

⇒ [redacted]. La strategia del Piano, ponendosi come componente essenziale del processo di sviluppo e di rafforzamento della coesione territoriale regionale, interseca, per questa sua natura, parti rilevanti del complesso degli strumenti di programmazione che la Regione mette in campo per la realizzazione dei propri obiettivi; sarà cruciale, pertanto, individuare specifiche modalità di raccordo con il livello della programmazione attuativa, in particolare con i dispositivi di attuazione dei programmi operativi dei fondi europei, che dovranno essere orientati in modo più cogente a sostenere le priorità del Piano. Particolare attenzione, dato il forte allineamento con gli obiettivi perseguiti dal Piano, dovrà essere prestata alla valorizzazione delle opportunità offerte ai territori della costa toscana dal Programma di

cooperazione transfrontaliera Italia/Francia "Marittimo", che per il periodo 2014-2020 si focalizza su tematiche centrali per il Piano, quali: il sostegno all'accessibilità, all'innovazione e alla valorizzazione delle risorse naturali e culturali nella prospettiva di favorire occupazione e sviluppo sostenibile.

⇒

[Redacted text]

in primo luogo lo Stato e l'UE (vedi l'Art. 6 della LR 1/15).

La fase di ascolto

Il processo di definizione della strategia per il rilancio della costa è stato sostenuto da una fase preliminare di ascolto condotta dalla Commissione con i principali stakeholder. Gli esiti di tale percorso hanno permesso di fare emergere indicazioni rilevanti circa le priorità e i fabbisogni di sviluppo. Tali indicazioni sono state recepite e integrate nel Piano, consentendo così di rafforzarne la pertinenza in relazione ai bisogni e alle peculiarità dei diversi sistemi locali dell'area.

Nel periodo compreso tra febbraio e giugno del 2016 la Commissione ha promosso una serie di incontri ai quali hanno partecipato i principali attori politici, economici e sociali dei diversi territori (Piombino, Lucca, Livorno, Massa Carrara, Pisa, Grosseto e Portoferraio). Sono state, inoltre, effettuate tredici audizioni, mirate ad approfondire aspetti specifici con: Irpet (12 ottobre 2015); i Sindaci (19 ottobre 2015); le associazioni balneari (9 novembre 2015); le categorie economiche (11 gennaio 2016); Organizzazioni sindacali e Centri per l'Impiego (21 gennaio 2016); Associazioni Cooperative Toscana e Organizzazioni Agricole Toscana (4 febbraio 2016); Prof. Paolo Dario – Istituto di Biorobotica SSSUP (18 febbraio 2016); Dott. Giovanni Bonadio - Presidente di Logistica Toscana e Toscana Aeroporti S.p.a. (17 marzo 2016); Assessore Vincenzo Ceccarelli (31 marzo 2016); Fondazione Teatro di Pisa/Azienda Teatro del Giglio di Lucca/Fondazione Teatro Goldoni di Livorno (14 aprile 2016); Autostrade per l'Italia S.p.a./SALT Società Autostrade Ligure Toscana/ Anas S.p.a. (28 aprile 2016); Assessore Federica Fratoni "Programma regionale degli interventi per il recupero e il riequilibrio della fascia costiera" (5 maggio 2016); Prof. Marco Luise - Presidente Associazione "Toscana Spazio" (16 giugno 2016); Dott. Davide Benedetti – Presidente di Decomar (22 settembre 2016).

In fase preliminare e di impostazione della fase di ascolto, è stato utilizzato anche un sondaggio Ipsos dal Pd regionale sulle opinioni dei residenti della costa toscana, uscito nell'ottobre del 2015 ed effettuato sulla base di un campione stratificato e casuale composto da 798 persone residenti nelle province della costa di 18 anni ed oltre. I cittadini hanno evidenziato il tema del lavoro e della crisi occupazionale come l'ambito principale sul quale intervenire (con circa il 60% delle risposte), seguito in termini di peso reale dalla sensazione di insicurezza che ne deriva. Molto elevata anche la percentuale di risposte critiche rispetto alla mobilità.

Grafico 1 - I principali problemi nazionali e locali

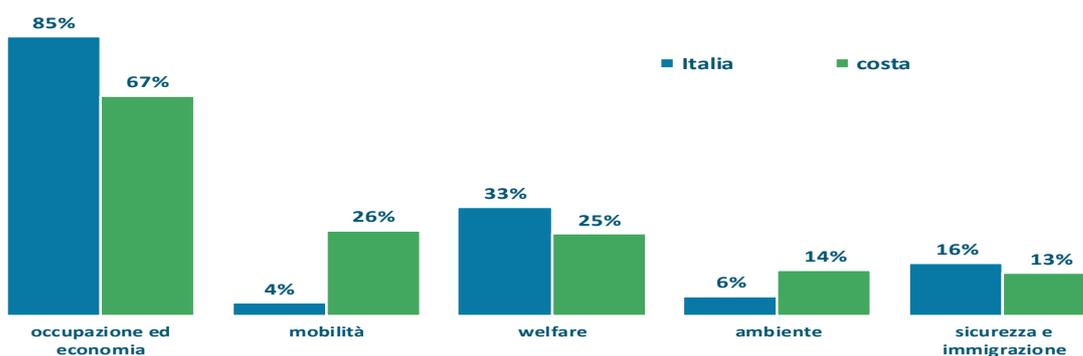
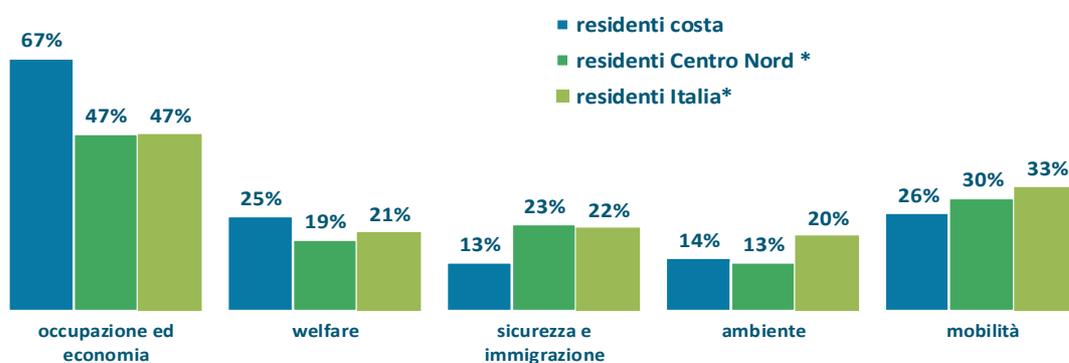
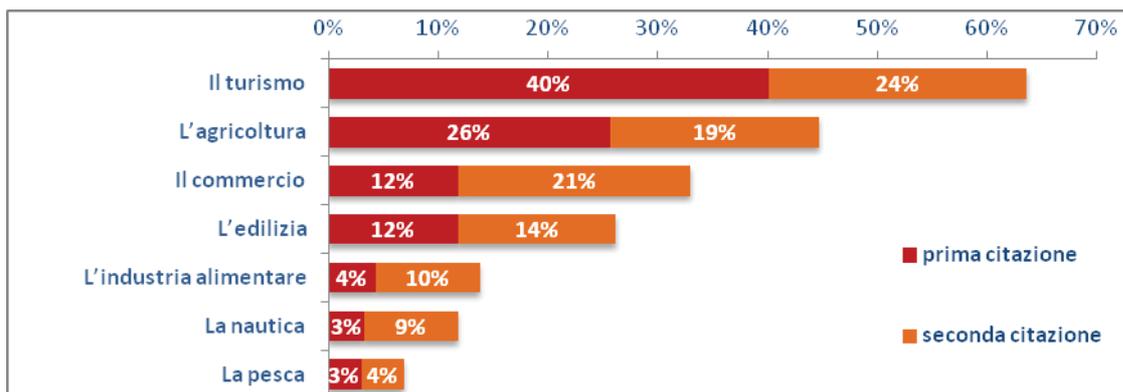


Grafico 2 - L'agenda delle priorità



Tra gli assi strategici su cui investire maggiormente per rilanciare l'economia e cercare di rispondere alla crisi in corso, i cittadini evidenziano innanzitutto il turismo, con, in seconda battuta, l'agricoltura. Più distanziati e con percentuali minori tutti gli altri settori. Molto basso il livello di conoscenza degli strumenti operativi e di governance attivati (solo il 22% ne ha sentito parlare mentre per il 78% sono completamente sconosciuti), anche se è abbastanza elevato il livello delle aspettative circa un loro utilizzo positivo (per il 36% saranno utili a migliorare le cose e per il 21% saranno un volano allo sviluppo).

Grafico 3 - Gli assi strategici



Inoltre, sono state effettuate due sedute della Commissione per la presentazione e discussione della relazione effettuata da Irpet: Presentazione della relazione “Gli interventi di rilancio per la costa toscana. Una politica di sviluppo territoriale” (29 settembre 2016); Discussione e approfondimento della Relazione (20 ottobre 2016).

Tra i vari temi emersi (tra cui, quello cruciale del rafforzamento del sistema portuale di Livorno e Piombino e del miglioramento dei collegamenti viari/ferroviari tra Lucca e l’area metropolitana e tra la Lucchesia e l’aeroporto di Pisa e il porto di Livorno, la velocizzazione della linea ferroviaria LI-PI-FI) un rilievo particolare va dato al piano di sviluppo dell’innovazione digitale e della robotica presentato da Paolo Dario che, a partire dalla valorizzazione e messa in rete dei diversi centri di ricerca toscani, ha proposto l’idea di una Toscana “Regione imprenditoriale” in grado di integrare fondi statali e politiche settoriali su tre specifici ambiti di intervento: salute e welfare; industria e servizi; ambiente.

	4) Interventi per la valorizzazione delle aree destinate a insediamenti produttivi, tra cui completamento censimento aree e infrastrutture; realizzazione aree industriali strategiche
	5) Interventi di riqualificazione funzionale e rafforzamento della struttura insediativa locale e del sistema dei servizi
	6) Attrattività
	1) Realizzazione nuova darsena "Piattaforma Europa" e altri interventi previsti dal piano regolatore del porto di Livorno
	2) Potenziamento dei raccordi ferroviari per il trasporto merci del Porto di Livorno: (a) Completamento del Progetto raccordi ferroviari Nodo Intermodale (collegamento diretto Darsena Toscana - Direttrice Tirrenica; realizzazione della nuova stazione sulla Darsena e di un ulteriore binario di collegamento) ; (b) Raccordi per il collegamento diretto tra Porto e Interporto di Guasticce; c) Raccordi ferroviari corridoio Scandinavo Mediterraneo (collegamento tra Interporto Guasticce e linea Pisa-Collesalveti-Vada e bypass con linea Pisa Firenze); d) Realizzazione di un Collegamento diretto tra distretto cartario lucchese e Porto di Livorno
	3) Infrastrutturazione e sviluppo porto di interesse nazionale Piombino
	4) Riqualificazione e potenziamento porto di interesse nazionale di Marina di Carrara (Progetto di riqualificazione "Interfaccia porto-città"; Progetto di dragaggio per l'approfondimento dei fondali)
	5) Costituzione di una autorità unica di sistema della logistica dell'Alto Tirreno
	1) Banda ultralarga e ultraveloce
	2) Copertura aree interne
	1) Aiuti alle imprese per l'innovazione: Progetto Industria 4.0 in raccordo con il Piano nazionale
	2) Aiuti alle imprese per l'internazionalizzazione
	3) Promozione economica: pacchetti localizzativi e riordino dei protocolli di insediamento
	4) Misure a sostegno dell'occupazione realizzate nel quadro di piani di reindustrializzazione sostenibile (percorsi di riqualificazione e outplacement lavoratori coinvolti in processi di crisi, ristrutturazione e riconversione)
	5) Sostegno all'attuazione dei Piani di sviluppo e di rilancio della competitività definiti nel quadro di intervento per le aree di crisi non complessa
	6) Formazione post-laurea e assegni di ricerca; percorsi di formazione continua e di istruzione e formazione tecnica superiore a sostegno dei processi di innovazione e di internazionalizzazione delle imprese. Collegamento tra mondo delle imprese e dell'innovazione con istituti tecnici e università per favorire il collegamento tra domanda e offerta.
	1)Rafforzamento del sistema del trasferimento tecnologico. Azioni di sistema: a) coordinamento poli tecnologici della costa, b) presenza coordinata del sistema della ricerca pubblica; c) costituzione di un rete costiera di competenze integrate su Industria 4.0, d) promozione della rete dei Fab_lab coordinati dal

	Polo di Navacchio
	2) Sostegno alla governance integrata del SRTT, Sistema Istruzione e formazione, Sistema servizi al lavoro
	3) Sostegno allo sviluppo dell'Economia Circolare: <ul style="list-style-type: none"> • Promozione dell'Iniziativa pilota della Regione Toscana sulla Economia Circolare • Costituzione di un polo costiero sull'economia circolare • Attività di cluster per lo sviluppo delle "filieri di simbiosi industriale" – Economia circolare
	4) Polo tecnologico e formativo sull'agro-alimentare (centro di Rispecchia)
	5) Reti e cluster transnazionali nel quadro di strategie di specializzazione intelligente nel settore delle tecnologie marine, e del turismo costiero e marittimo
	6) Azioni di Pre-Commercial Public Procurement per promuovere lo sviluppo di prototipi, testare nuovi prodotti e servizi, con priorità al tema dell'economia circolare
	Sviluppo turismo sostenibile, Marketing turistico - Brand Costa di Toscana: <ul style="list-style-type: none"> • Costa degli Etruschi; • Area Pisano-Livornese; • Versilia e Riviera Apuana; • Maremma; • Isola d'Elba e Arcipelago Toscano • Via Francigena
	3) Turismo poli culturali
	4) Promozione e valorizzazione integrata turistica dell'offerta culturale
	5) Progetto turismo aree interne
	6) Itinerari ciclopedonali
	3) Turismo poli culturali
	1) riqualificazione ambientale di aree destinate a insediamenti produttivi attraverso la realizzazione di interventi volti alla riduzione degli inquinamenti ed alla messa in sicurezza della falda e dei terreni
	2) Interventi volti a mitigare l'effetto delle attività antropiche (riduzione delle emissioni di gas, di agenti inquinanti e ad elevato impatto ambientale). Sostegno all'agricoltura biologica
	3) Ripristino potenziale forestale a causa di calamità e prevenzione in aree boscate
	1) Interventi sul reticolo idraulico, di ripristino e messa in sicurezza dai danni connessi al dissesto idrogeologico
	2) Interventi sulla dinamica degli equilibri costieri per la tutela e la valorizzazione della biodiversità e dell'ambiente marino, compresi gli interventi di contrasto all'erosione costiera
	3) Valorizzazione del settore agricolo come elemento per la sicurezza del territorio e la lotta all'abbandono terreni (es. Progetto Banca della Terra)
	1) Interventi di efficientamento energetico del patrimonio pubblico (nelle strutture, negli impianti di illuminazione pubblica e nelle reti di teleriscaldamento) e del patrimonio privato (investimenti e incentivi sugli edifici e sui consumi energetici)
	2) Sostegno alla diffusione delle energie rinnovabili, con particolare attenzione alla diversificazione delle fonti. Distretto

	europeo della geotermia
	1) Interventi di tutela e conservazione della risorsa idrica in termini di raccolta, stoccaggio ed efficientamento
	2) Interventi di promozione del sistema di raccolta differenziata, di riduzione del volume di rifiuti prodotti per il conferimento in discarica e di sostegno al consolidamento della filiera del recupero e del riciclo (economia circolare)

L'impianto strategico del Piano, trae inoltre fondamento da una visione sistemica dell'area costiera, mirando ad assicurare condizioni di contesto che favoriscano, attraverso un processo di consolidamento delle relazioni e dei servizi di rango urbano nell'area Lucca-Pisa-Livorno, di densificazione delle relazioni con gli altri poli urbani costieri e tra le diverse aree del territorio regionale, lo sviluppo di un sistema reticolare di nodi urbani. L'idea di fondo è che solo attraverso la dimensione sistemica (integrazione) sia possibile superare i divari esistenti, rafforzare l'impatto di una serie di interventi individuali ed insistere sulla capacità di competere sulle traiettorie di sviluppo.

Direttrice di sviluppo 1 - Promuovere la strutturazione delle relazioni interne all'area costiera attraverso il consolidamento del profilo metropolitano, dell'accessibilità esterna e della connettività digitale

Il processo di integrazione degli aggregati urbani, o di *metropolizzazione*, riferito in particolare al sistema urbano costiero che da Livorno e Pisa si connette fino a Lucca, riguarda tanto le attività economiche, che le relazioni sociali, le attività legate alla vita quotidiana dei cittadini e i saperi e le competenze della popolazione e delle imprese. Questo processo si concretizza quando le singole parti e le loro risorse vengono organizzate in relazione alle diverse funzioni, secondo una struttura di coordinamento di carattere funzionale rispetto alle specifiche specializzazioni e specificità (in termini di polarità delle funzioni urbane, della dotazione di servizi, dei nodi della rete di comunicazione, oltre che delle specializzazioni produttive e/o formative) che, superando le frammentazione [e talvolta la duplicazione] delle competenze articolate per unità amministrative, sperimenta forme di gestione integrata e coordinata.

In questa prospettiva la Regione Toscana prefigura la strutturazione di due polarità metropolitane, una centrale (area fiorentina) ed una costiera, rispetto alle quali delineare una strategia territoriale e di sviluppo che consenta di costituire la necessaria massa critica di funzioni, competenze e risorse tale da poter competere con le macro-aggregazioni urbano-territoriali europee. Questa scelta consente di valorizzare alcune delle funzioni strategiche proprie degli aggregati urbani (servizi qualificati, centri di produzione di conoscenza, produzioni avanzate) anche al fine di rafforzare il posizionamento dei territori regionali sui mercati.

La diagnosi del quadro di riferimento socioeconomico e ambientale ha fatto emergere anche la presenza di un **deficit infrastrutturale**, cui vanno ascritti i bassi livelli di accessibilità esterna e interna, in relazione a quelli della Toscana centrale. L'area si caratterizza e si integra in primo luogo mediante il processo di mobilità al suo interno (infrastrutture di trasporto: viabilità, ferrovia, trasporti pubblici), sia verso l'esterno (nodi modali: 3 porti, un aeroporto internazionale, lo snodo ferroviario di Pisa e il raccordo Viareggio/Lucca); il superamento di questo ritardo rappresenta infatti la preconditione per favorire sia l'apertura verso i mercati nazionali e internazionali (in primo luogo con l'arcipelago e l'area dell'alto Tirreno⁵) che la diffusione sul territorio delle opportunità, la valorizzazione del capitale umano e dei fattori di crescita peculiari dei contesti extra-urbani. Altrettanto importante, alla luce della conformazione territoriale delle singole province costiere e dell'importanza sociale, economica e produttiva che rappresentano anche le loro aree interne, sarà il tema di una più efficiente connessione tra queste ultime (Amiata, Val di Cecina, Valdarno, Valdera, Garfagnana, Lunigiana) e le zone del litorale, da perseguire prioritariamente attraverso il potenziamento dei collegamenti viari e ferroviari.

Per quanto riguarda la rete viaria, particolare attenzione sarà riservata agli interventi per la riqualificazione e messa in sicurezza dei collegamenti tra la Costa e le zone interne, ad esempio la

⁵ Il bacino dell'alto Tirreno e il sistema delle aree costiere che vi si affacciano costituiscono l'ambito di intervento del PO Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020. Le relazioni con l'arcipelago Toscano devono anche considerare i contenuti del Progetto regionale 2: "Politiche per il mare per l'Elba e l'arcipelago toscano", che si propone di "promuovere lo sviluppo delle zone costiere e delle isole toscane, sistemi economici caratterizzati dall'economia del mare, in maniera compatibile con la tutela della qualità ambientale".

68, che collega la zona costiera a Siena. Non di meno sarà importante portare a completamento opere strategiche come La Tangenziale Nord-Est di Pisa e gli Assi Viari di Lucca che i rispettivi territori attendono ormai da anni per consentire un aumento nella efficienza e un sensibile miglioramento dei collegamenti interni.

Occorre inoltre procedere all'ammodernamento della Fi-Pi-Li, arteria fondamentale per i collegamenti tra la Costa e la parte interna della Regione e opera simbolo delle relazioni e della circolazione di persone e merci. Una superstrada che, trasversalmente, interessa territori differenti e che necessita di interventi per garantire sia sicurezza che velocità degli spostamenti, risolvendo problemi come quelli della penetrazione in ambito portuale da un lato ma anche, guardando alla parte interna della Regione, alla risoluzione di questioni come quelle dello svincolo e dell'area di Scandicci.

Con riferimento ai collegamenti ferroviari appare necessario avviare un dialogo ed un confronto tra Regione e Trenitalia per incrementare la frequenza dei treni sulla tratta Tirrenica Sud "Livorno-Grosseto". Un intervento importante che rafforzerebbe anche l'offerta turistica guardando, ad esempio, ai territori della Val di Cecina e della Val di Cornia ma che garantirebbe anche di guardare al presente ed al futuro dei presidi ferroviari di Livorno e Grosseto.

A complemento delle componenti appena richiamate si collocherà lo sviluppo del sistema della connettività digitale (banda ultra larga).

La struttura dei territori metropolitani richiede di fatto un'alta mobilità; un aspetto cruciale diventa dunque la gestione efficiente dell'intermodalità, la flessibilità dei mezzi e degli orari e l'organizzazione dei trasporti di lunga percorrenza (ferroviari, aerei, e navali). In sostanza – come scrive Francesco Indovina in uno studio sulla struttura territoriale policentrica della regione geografica compresa tra le città di Venezia, Padova e Treviso - comunicazioni di lungo raggio e comunicazione di breve raggio devono costituire, integrate, coordinate, organizzate, resi efficienti ed efficaci, la struttura portante per la mobilità delle persone e delle merci. "Non meno importante è la realizzazione di efficienti rete telematiche per i flussi di informazioni, ordini, conoscenze, relazioni, confronti, ricerche, ecc. È proprio la realizzazione di tale rete, la costituzione per suo mezzo dei relativi nodi, collegamenti, ecc. che come si è visto costituisce il fondamento dell'attuale fase economica." (Indovina⁶, 2009: 155).

⁶ Il volume coordinato da Francesco Indovina, "Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano", poggia sul lavoro svolto da un gruppo di ricerca che ha esplorato ed analizzato sistematicamente la struttura territoriale policentrica del Veneto centrale, sviluppando una riflessione che riguarda più in generale la trasformazione della città contemporanea: l'analisi dei cambiamenti nel territorio ha portato all'elaborazione della nozione di *arcipelago metropolitano*. "Il territorio della città diffusa si arricchisce di centri di governo e di poli di eccellenza, che si collocano nei centri di media e media piccola dimensione esistenti al proprio interno [...] ciascuna di queste nuove localizzazioni serve, tendenzialmente, tutta l'area [...]. In sostanza il territorio si de-gerarchizza e i flussi di persone, merci e informazioni diventano multipolari. Non bisogna commettere l'errore di considerare eliminata ogni forma di gerarchia ma, piuttosto, si ha un forte indebolimento delle gerarchie territoriali [...]. Queste nuove localizzazioni rafforzano il processo di densificazione che non elimina la diffusione, ma l'organizza meglio [...]. Il paesaggio che si presenta allora appare come un paesaggio ricco e articolato, denso di funzioni, esasperato nella sua mobilità, ma che offre ai suoi abitanti una dimensione di vita metropolitana, anche se non concentrata." (Indovina, 2009: 27).

Nell'area della costa sono presenti tre porti di interesse nazionale, il cui potenziamento (infrastrutturale, logistico e funzionale) costituisce per il Piano un ambito di intervento di particolare rilevanza strategica.

Rientrano in questo quadro le seguenti azioni prioritarie:



Con riferimento alla mobilità interna nell'area costiera Toscana, l'Irpet sottolinea come, pur dando per acquisiti i miglioramenti della rete stradale e ferroviaria già programmati (realizzazione della terza corsia sulla A11, completamento della Tirrenica e della Grosseto-Fano; raddoppio della linea ferroviaria Pistoia-Lucca), l'analisi dei dati disponibili evidenzia la scarsa competitività del treno rispetto all'automobile su alcune tratte cruciali, tra cui il collegamento Pisa-Lucca e quello sulla direttrice Pisa-Livorno-Cecina-Campiglia/Piombino-Grosseto. "Nel primo caso si ha un vero e proprio deficit infrastrutturale nel collegamento con un'area molto vicina e in territorio densamente abitato, che abbassa la sostenibilità degli spostamenti quotidiani locali e agisce da barriera all'implementazione di strategie di sviluppo cooperative (offerta turistica delle città costiere, collegamento del polo industriale cartario con porto e aeroporto, università e centri di ricerca). Nel secondo caso, il problema è probabilmente da individuarsi soprattutto nella scarsa frequenza giornaliera di treni che colleghino in tempi ridotti i centri principali, come Pisa con Grosseto. La riduzione dei tempi di percorrenza medi potrebbe anche in questo favorire lo scambio di informazioni, beni e servizi tra l'area a maggior sviluppo urbano della costa e il principale polo della Toscana meridionale, con effetti positivi sulla riduzione dei divari territoriali." (Irpet, 2016: 28). Sempre in questa prospettiva occorrerà verificare la possibilità di avviare una sperimentazione per l'utilizzo della linea ferroviaria Pisa – Collesalveti – Vada anche per il trasporto passeggeri.

In questo quadro si colloca anche la questione nodale dei collegamenti tra la terraferma e le isole dell'arcipelago e dello sviluppo di un sistema dei porti turistici, la cui integrazione con la piattaforma logistica regionale rappresenta una leva privilegiata per il rafforzamento dell'accessibilità e della fruibilità turistica della costa e delle isole. Su questo tema sono due le principali direttrici da seguire, consolidando le azioni già intraprese negli ultimi anni: l'adeguamento delle infrastrutture portuali – sia ad uso commerciale che diportistico – e la qualificazione dei servizi di trasporto marittimo di linea. Sul primo punto occorre consolidare gli interventi riguardanti la riqualificazione funzionale ed ambientale delle infrastrutture esistenti, realizzando le necessarie opere di manutenzione ordinaria e straordinaria e gli interventi connessi (rifacimento degli scivoli pubblici, adeguamento agli standard nautici ed alle norme sull'accessibilità dei disabili). Sul secondo punto occorre rendere effettivo il principio della continuità territoriale, migliorando la qualità e la regolarità del contratto di servizio marittimo in essere (anche con interventi volti ad incrementare la qualità del naviglio) ed al tempo stesso favorendo politiche tariffarie capaci di rendere effettivamente fruibile la mobilità da e per l'arcipelago toscano. Con specifico riferimento all'Isola d'Elba, inoltre, è prevista l'attuazione di interventi di adeguamento infrastrutturale, delle procedure e dotazioni di sicurezza dell'aeroporto di Marina di Campo, nell'ottica di allineamento agli standard necessari al mantenimento dei voli commerciali sullo scalo.

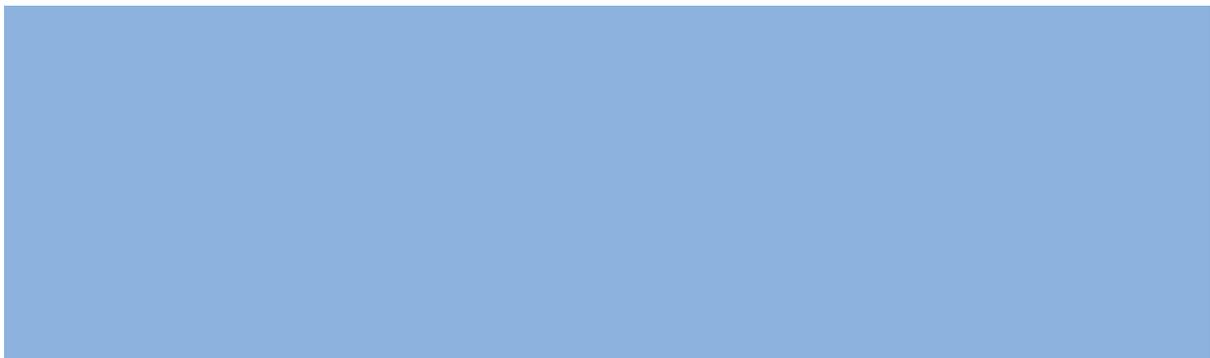
Il processo di metropolizzazione deve essere condotto anche in relazione ai fattori di localizzazione che esso può dispiegare per l'attrazione degli investimenti esterni al sistema. L'analisi della concentrazione territoriale dell'alta tecnologia in Italia (cfr. Burrone e Trigilia, 2011) ha evidenziato, ad es., come i meccanismi generativi dei principali sistemi locali dell'innovazione siano riconducibili a fattori di contesto (dotazione di risorse naturali, economie esterne materiali e immateriali che sono disponibili nelle dotazione storica delle città, la presenza di imprese di grandi dimensioni) e fattori di agenzia (imprenditorialità economica e scientifica, intervento pubblico con politiche intenzionali, disponibilità di istituzioni finanziarie che promuovono l'impresa innovativa, *venture capital*). Questi fattori hanno determinato la concentrazione delle attività di alta tecnologia nei principali poli urbani, in alcune città medie universitarie (tra queste Pisa) e in altri centri come i distretti industriali. I fattori di localizzazione su cui occorre promuovere una politica di *upgrading*

territoriale (cfr. Camagni, 2011) della Costa Toscana sono molteplici ed insistono non solo sui centri urbani, ma semmai sulla gestione integrata del policentrismo costiero e delle sue risorse. Il consolidamento dell'accessibilità esterna e della mobilità interna, le particolari competenze presenti sia nelle istituzioni di ricerca ed alta formazione che nella forza lavoro, la presenza di una

Diretrice di sviluppo 2 - Attuare politiche integrate a sostegno dell'innovazione nelle traiettorie di sviluppo socioeconomico dell'area della costa, favorendo la convergenza delle specializzazioni produttive verso modelli di sviluppo fondati su tecnologie a basso impatto ambientale, utilizzo sostenibile delle risorse (materiali, energia, territorio), capitale umano e occupazione ad elevata qualificazione

Coerentemente con la strategia *Industria 4.0* e con gli indirizzi regionali in materia di *Smart specialisation* il Piano strategico intende avviare un insieme di interventi coordinati volti a recuperare il deficit di competitività dell'area, agendo contestualmente sulla leva tecnologica (investimenti per l'integrazione digitale e dell'*operation technology* nei processi produttivi) e su quella della qualità nell'offerta formativa, di competenze e servizi. Tale strategia assume un carattere trasversale alle diverse specializzazioni produttive e nel promuovere investimenti in innovazione e capitale umano, riserva una specifica priorità all'affermazione dell'**economia circolare**. In tal senso si propone lo sviluppo di un Polo integrato sull'economia circolare che metta insieme le competenze presenti sul territorio e la integrazione con i processi di reindustrializzazione delle aree di Piombino e di Livorno. Alla base di questo orientamento vi è la convinzione, infatti, che il sostegno della competitività e della resilienza dei sistemi socioeconomici e ambientali debba passare necessariamente attraverso l'uso efficiente delle risorse e la diffusione di modelli (di impresa, di mercato e di consumo), in cui i beni prodotti possano mantenere il loro valore aggiunto il più a lungo possibile e generare nuovo valore attraverso il riuso dei materiali di scarto. Un contributo rilevante in questa direzione potrà essere fornito da politiche di incentivazione di attività di *cluster* specificamente mirate a favorire la simbiosi industriale, così come dall'utilizzo mirato della leva del *Pre-commercial public procurement*. Le esperienze in Toscana di applicazione del paradigma dell'economia circolare rappresentano casi di eccellenza nel contesto nazionale ed europeo: nell'ambito del riciclaggio delle plastiche critiche, nella gestione degli impianti di compostaggio, la diffusione del compost di qualità prodotto dai rifiuti toscani, le collaborazioni nel cartario per il riciclaggio del *tetrapack*, le proposte per il riutilizzo delle scorie di lavorazione delle acciaierie di Piombino. Questi modelli potranno trovare applicazione all'interno di piani di reindustrializzazione sostenibile elaborati per la soluzione e gestione di alcune delle emergenze ambientali – tra cui il recupero dei SIN della Costa regionale - nonché delle situazioni di crisi presenti nell'area.

Proposta di Iniziativa Pilota sull'Economia Circolare, basata su un piano di acquisti pubblici pre-commerciali e sulla dimostrazione di processi di disassemblaggio.





Un altro snodo cruciale per il perseguimento delle finalità strategiche di questa direttrice di sviluppo, è rappresentato dal processo di riorganizzazione e ulteriore razionalizzazione del sistema del trasferimento tecnologico regionale (STTR), avviato dalla Regione con l'obiettivo di ridurre le distanze dal sistema produttivo, e focalizzarne le attività sulle funzioni di diffusione tecnologica e di matching tra domanda e offerta di innovazione negli ambiti tecnologici e produttivi individuati come strategici per lo sviluppo del territorio regionale. A partire dal consolidamento e dalla valorizzazione delle peculiarità del STTR (presidio tecnologico diffuso, articolazione territoriale, qualità dell'offerta espressa dal sistema della ricerca) saranno sostenuti processi di aggregazione sistemica organizzati su base tecnologica, di filiera produttiva, o su base territoriale. In questo quadro si inscrivono la recente costituzione di un unico Distretto tecnologico "Advanced manufacturing 4.0" - quale esito dell'aggregazione dei Distretti tecnologici Fortis e Meccanica & Automotive - e l'avvio della sperimentazione concernente la promozione di *Reti regionali specializzate di sostegno al sistema manifatturiero* sui seguenti temi: *Advanced manufacturing 4.0*; sistema moda; nautica; nanotecnologie; tale sperimentazione sarà estesa anche ai settori del turismo e dell'industria agroalimentare⁷.

⁷ L'evoluzione della strategia regionale per l'innovazione parte da considerazioni largamente condivise circa la scarsa efficacia dei finanziamenti pubblici in R&S in Italia - che trova una delle cause nella scarsa capacità selettiva degli strumenti pubblici di incentivo, che spendono mediamente meno e coinvolgono un numero più alto di imprese rispetto ad altri paesi europei. Le politiche pubbliche, dunque, dovrebbero tenere conto maggiormente del processo di costruzione

L'idea è di promuovere una la nuova fase dello sviluppo produttivo della Costa che coniughi reindustrializzazione e digitalizzazione, come specifica applicazione del paradigma di Industria 4.0 (o della Fabbrica Intelligente), un *Rinascimento Digitale* inteso come forma ma anche come contenuto delle politiche di sviluppo territoriale. Per quanto riguarda gli aspetti più strettamente inerenti la governance dei centri di competenza, il Piano, in coerenza con gli indirizzi in materia di riorganizzazione e in recepimento della mozione n. 137 del Consiglio Regionale del 1° Dicembre 2015, intende promuovere soluzioni societarie che favoriscano la razionalizzazione e l'efficienza gestionale ricorrendo a forme avanzate di partenariato pubblico/privato. Un primo passo concreto in questa direzione è costituito dall'adozione (avvenuta con D.G.R. n.418/2016) del **Protocollo di intesa per la promozione della gestione unitaria del sistema del trasferimento tecnologico della Toscana costiera**, che prefigura un percorso, da realizzare con il coinvolgimento del sistema della ricerca pubblica e di soggetti qualificati, di integrazione funzionale e/o gestionale degli incubatori/poli tecnologici presenti sul territorio della Costa. Tale protocollo si configura come spazio politico aperto ai poli del trasferimento tecnologico già presenti sulla costa e alle progettualità in corso - incluse quelle individuate nel presente documento - proponendosi quale contenitore operativo ed attuativo della strategia di sviluppo della Costa, nonché come condizionalità per l'accesso ai finanziamenti regionali.

Le prospettive di crescita e di rilancio economico sono certo legate a fattori ineludibili quali la ricerca, l'innovazione, il trasferimento tecnologico, la crescita dimensionale delle aziende, gli investimenti in formazione e competenze, l'internazionalizzazione. Sulla costa toscana, non è inusuale ritrovare questi fattori ben strutturati in settori che qualcuno, erroneamente, definisce "maturi" e che trovano un loro esempio di particolare rilevanza nei distretti riconosciuti a livello regionale e nazionale come veri e propri comparti di eccellenza (quello lapideo di Massa-Carrara, quello cartario di Lucca e quello della pelle e del cuoio in provincia di Pisa).

E' dunque indubbia la necessità di una loro tutela e valorizzazione, accompagnata alla messa in atto di tutti gli strumenti (anche, come precedente riportato, a livello infrastrutturale) necessari alla loro competitività sui mercati nazionali ed internazionali.

Tra questi un riferimento particolare, derivante anche dalla sua collocazione geografica, merita il comparto conciario che caratterizza e definisce l'economia del Valdarno Inferiore. Un comparto che sta, a pieno titolo, in strettissima relazione con il comparto moda in senso lato, quindi con una delle punte avanzate e più riconoscibili del "made in Italy". Il settore conciario esprime da sempre un suo dinamismo e la capacità di rispondere ai mercati che hanno, in questo ambito, andamenti "ondulati" e ciclici. Il comparto merita attenzione per l'apporto che è ancora in grado di dare al PIL regionale, per la capacità che ha avuto di strutturarsi in distretto, per le varie sperimentazioni – tecnico-produttive, degli assetti gestionali e delle modalità di relazione tra pubblico e privato – che qui hanno raggiunto la dignità di vero e proprio modello, studiato ed apprezzato. Per questo, dobbiamo evitare che il suo collocarsi territorialmente in una zona di confine (politico-amministrativa) tra la Toscana costiera e quella centrale possa limitarne le opportunità rispetto all'impegno della Regione Toscana a sostenerne la progettualità, il dinamismo e la capacità di crescita quali-quantitativa.

sociale dell'innovazione, promuovendo la formazione di reti tra imprese, e tra imprese e strutture di ricerca, in modo da accrescere le capacità di apprendimento delle aziende (cfr. Trigilia e Ramella, 2010: 28-33).

Gli investimenti a favore delle aree di crisi

A scala nazionale sono state formalmente individuate ai fini della ripartizione di aiuti economici europei, nazionali e regionali due tipologie di aree di crisi: a) le aree di crisi industriale complessa, individuate a partire dal D.L.83/2012 “Misure urgenti per la crescita del Paese” e b) le aree di crisi di interesse regionale, classificate solo recentemente come aree di crisi industriale non complessa. La definizione dei criteri per l’individuazione di tali aree, infatti, è stata stabilita con decreto del Ministero dello Sviluppo del 4 ottobre 2016 e le candidature proposte dalle diverse regioni devono essere inviate entro il 3 novembre.

Costituiscono **Area di crisi industriale complessa** quei territori in cui la recessione economica e la perdita occupazionale assumono, per la loro gravità, rilevanza a livello nazionale (riconoscimento statale). Si assume che tale livello di crisi non sia risolvibile con risorse e strumenti di sola competenza regionale. Per le risorse dedicate si fa in particolare riferimento alla L.181/89. Ottengono tale riconoscimento le aree colpite da una crisi di una o più imprese di grande o media dimensione, con effetti sull’indotto; oppure da una grave crisi di uno specifico settore industriale molto radicato e diffuso sul territorio. La crisi ha una rilevanza nazionale quando ha un impatto significativo sulla politica industriale nazionale. Questo accade nei casi di settori industriali con eccesso di capacità produttiva o con squilibrio strutturale dei costi di produzione, o di settori industriali che necessitano di un processo di riqualificazione produttiva al fine di perseguire un riequilibrio tra attività industriale e tutela della salute e dell’ambiente. Il riconoscimento dello stato di crisi complessa spetta al Ministero dello sviluppo economico, che cura l’attuazione delle politiche e dei programmi per la reindustrializzazione e la riconversione tramite la stipula di appositi Accordi di Programma di adozione di PRRI (Programmi di Riconversione e Riqualificazione Industriale). In Toscana, sono state dichiarate aree di crisi industriale complessa:

- l’area industriale di **Piombino**, per la quale è stata ravvisata “la straordinaria necessità e urgenza di adottare interventi di implementazione infrastrutturale, riqualificazione ambientale e reindustrializzazione con l’obiettivo principale di mantenere e potenziare i livelli occupazionali dell’area siderurgica, superare la grave situazione di criticità ambientale dell’area e garantirne uno sviluppo sostenibile”. L’area è stata riconosciuta con D.L.26 aprile 2013, n. 43 e comprende i Comuni di Piombino, Campiglia M., San Vincenzo, Suvereto. Diverse versioni di PRRI sono state approvate nel 2014 e nel 2015.
- l’area industriale di **Livorno**, per la quale è stata definita una manovra unitaria di intervento tramite l’attuazione di un piano di rilancio della competitività, che prevede il completamento infrastrutturale del nodo intermodale, l’integrazione della piattaforma logistica costiera e la riqualificazione produttiva dell’area, ricomprendendo anche l’interporto di Collesalvetti e lo sviluppo del parco produttivo di Rosignano Marittimo. L’area è stata riconosciuta con D.M. 7 agosto 2015 e comprende i Comuni di Livorno, Collesalvetti, Rosignano. Con D.G.R. n.525 del 7 aprile 2015 è stato approvato l’Accordo di programma per il rilancio competitivo dell’area costiera di Livorno.
- Esiste poi un Protocollo di intesa per **Massa–Carrara** (22 maggio 2015), con il quale è stato individuato “un percorso condiviso per dar corso a tutte le azioni necessarie alla

definizione e realizzazione di un progetto di riqualificazione ambientale, sviluppo e reindustrializzazione dell'area produttiva, con particolare riferimento alla Zona Industriale Apuana -ZIA-“.

Area di crisi industriale non complessa: vi rientrano quei territori in cui la recessione economica e la perdita occupazionale hanno un impatto significativo per lo sviluppo, ma in forma meno grave e diffusa rispetto ai casi di crisi complessa. Solo recentemente, il Ministero ha disciplinato le condizioni e le modalità per l'attuazione degli interventi per tali aree. In breve, le Regioni sono tenute a proporre al livello centrale (entro il 3 novembre 2016) l'elenco dei Sistemi Locali del Lavoro (SLL) da candidare in base ad alcuni indicatori individuati da Istat (a. specializzazione produttiva prevalente; b. combinazione del tasso di occupazione e disoccupazione 2014; c. variazione di occupazione e disoccupazione rispetto alla media 2008-2014; d. valore aggiunto per addetto 2012). Nei 30 giorni successivi il Ministero pubblica l'elenco delle aree ammesse e definisce le procedure per le richieste di agevolazione. Le risorse di riferimento sono ancora quelle della L.181/89. In Toscana, l'elenco delle aree candidate, approvato con DGR 976 dell'11 ottobre 2016, è quello riportato in tabella. Sono state introdotte anche specifiche premialità o riserve di fondi nei bandi regionali a sostegno delle imprese che realizzano investimenti nelle aree elencate. Per ognuna di queste aree occorrerà procedere, entro il termine di sei mesi, all'elaborazione di un piano nel cui ambito siano individuati i principali driver di sviluppo, essenziali per sostenere il processo di rilancio della competitività di questi territori.

Carrara	Carrara
Massa	Massa, Montignoso
Viareggio	Camaiole, Massarosa, Viareggio
Pistoia	Marliana, Pistoia, Quarrata, Serravalle P.
Castelfiorentino	Castelfiorentino, Certaldo, Gambassi T., Montaione
Volterra	Montecatini V.C., Volterra
Cortona	Castiglion Fiorentino, Cortona
Piancastagnaio	Abbadia S.Salvatore, Castiglione O., Piancastagnaio, Radicofani
Sinalunga	Foiano C., Lucignano, Marciano C., Sinalunga, Torrita, Trequanda
Follonica	Follonica, Gavorrano, Massa Marittima, Montieri, Scarlino
Sansepolcro	Anghiari, Caprese Michelangelo, Monterchi, Pieve S. Stefano, Sansepolcro
Chiusi	Cetona, Chiusi, S. Casciano B.
La Spezia	Aulla, Casola, Comano, Fivizzano, Fosdinovo, Licciana, Podenzana, Tresana
Pontremoli	Bagnone, Filattiera, Mulazzo, Pontremoli, Villafranca, Zeri
San Marcello P.se	Cutigliano, Piteglio, S. Marcello
Bibbiena	Bibbiena, Castel F., Castel S. Niccolò, Chitignano, Chiusi V., Montemignaio, Ortignano R., Poppi, Pratovecchio, Stia, Talla

*si tratta in realtà di un sottogruppo dei SLL eligibili, perché il Ministero ha fissato una soglia di popolazione non superabile, pari 747mila residenti.

Al fine di massimizzare l'attrattività delle aree maggiormente colpite dalla crisi, con il conseguente obiettivo di dare a quelle zone anche un nuovo slancio occupazionale, dovranno essere elaborate proposte in grado di prevedere all'interno delle aree di crisi non complessa, così come del Polo Tecnologico Unico dell'Area Costiera, agevolazioni fiscali, finanziamenti ad hoc e facilitazioni per il riutilizzo di fondi sfitti di ex-attività, eventualmente finalizzate all'apertura, da parte dei giovani, di nuove imprese.

Il percorso tracciato dal Piano strategico, di transizione verso un modello di competitività e sostenibilità fondato sull'innovazione, richiederà la disponibilità di una forza lavoro qualificata e la presenza di un profilo imprenditoriale e di management in grado di gestire la natura complessa e multidisciplinare dei processi di innovazione che si intendono innescare attraverso l'introduzione delle nuove tecnologie. Le politiche nel settore dell'istruzione e formazione, rivestiranno pertanto un ruolo fondamentale nel favorire una più stretta connessione tra tecnologie abilitanti e specializzazioni produttive del sistema della costa. La *cooperazione tra università, scuole, servizi per il lavoro e per la formazione, imprese e attori del sistema regionale di trasferimento tecnologico* nello sviluppo di programmi di formazione, potrà fornire un contributo determinante ai processi di innovazione e riorganizzazione dei sistemi produttivi locali.

Per quanto concerne le politiche per lo **sviluppo delle aree rurali del sistema costiero** l'orientamento del Piano è quello di focalizzare gli interventi sulla **diffusione di innovazioni congruenti con la necessità di rafforzare il profilo multifunzionale del ruolo dell'agricoltura**, al fine di migliorarne la capacità di risposta alla crescente diversificazione della domanda di beni e servizi proveniente dalla società e dall'economia nel suo complesso. In questa ottica sarà privilegiato un approccio globale che collochi le politiche di sostegno all'innovazione e all'internazionalizzazione per il rilancio del settore agricolo e di quello agroindustriale all'interno di un quadro organico di intervento centrato sullo sviluppo di processi di diversificazione sia verticale – caratterizzati dallo sviluppo di nuove funzioni incorporate all'interno del prodotto agricolo, ad es. vini di qualità, prodotti biologici, allevamenti zootecnici che rispettano il benessere degli animali, ecc. – che orizzontale – orientato alla produzione di beni e servizi che hanno un mercato diverso da quello dei prodotti agricoli: servizi ambientali, ricreativi e educativi svolti dalle aziende agricole. La politica di promozione della multifunzionalità viene estesa al rafforzamento delle diverse funzioni assolve dal settore primario: *funzioni territoriali* (cura del paesaggio, conservazione delle risorse); *funzioni produttive* (sicurezza e salubrità degli alimenti, qualità, valorizzazione delle risorse naturali e culturali); *funzioni sociali* (vitalità delle aree rurali, argine allo spopolamento, recupero delle tradizioni); *funzioni ambientali* (biodiversità, smaltimento e riciclo dei rifiuti, bilancio delle immissioni di gas).

Per il **rilancio dell'economia del turismo** l'orientamento della Regione è quello di intervenire attraverso un mix di politiche coordinate finalizzate a promuovere modalità di gestione sostenibili e modelli di accoglienza attiva nel quadro di una strategia unitaria di valorizzazione dell'"*Altra Toscana*" (borghi, aree rurali, piccoli centri), che si colleghi in modo sinergico alle azioni nazionali e regionali di marketing e di destination management rivolte alle città d'arte e agli altri asset strategici consolidati della Toscana. Tale obiettivo sarà sostenuto intervenendo contestualmente a livello di imprese e sul piano degli strumenti di governance, facendo leva sull'innovazione e sull'integrazione. Saranno inoltre attuate iniziative mirate di delocalizzazione e destagionalizzazione dei flussi turistici, volte a aumentare e differenziare, durante tutto l'arco dell'anno, la fruizione del patrimonio naturale e culturale dell'area tra la costa e l'entroterra, contrastando al tempo stesso i rischi di abbandono o, al contrario, di sfruttamento selvaggio di questa porzione di territorio.

A tal proposito si individuano alcune direttrici, da inquadrare in strategie più ampie di destagionalizzazione, incentrate su sport, cultura e enogastronomia:

1. Supporto a investimenti per le strutture alberghiere e ricettive della Costa, affinché possano adeguarsi per affrontare i mesi non estivi, soprattutto per specializzarsi in accoglienza legata a biciclette e sport del mare;
2. Supporto della Regione nell'organizzazione di iniziative sportive nei mesi non estivi che consentano di utilizzare arenile, impianti sportivi (es. ampi tratti di spiaggia tra San Vincenzo, Donoratico e Bibbona e poi Vada e, in prospettiva, alle opportunità che arriveranno a Cecina che riqualificherà gli impianti sportivi con i PIU).
3. Analisi e proposta per favorire un sistema di mobilità adeguato verso la Costa per facilitare l'attrazione e lo spostamento dei flussi dalle città d'arte puntando anche su di un'offerta culturale e turistica incentrata, ad esempio, sugli Etruschi e sul fascino della loro storia e dei luoghi dove è ancora rintracciabile il tratto caratterizzate di una popolazione che ancora affascina e cattura l'attenzione di studiosi e turisti.

4. Puntare sulla ciclopista tirrenica come un'opera infrastrutturale fondamentale per il territorio, valorizzando e puntando sulle interconnessioni presenti. Questo rappresenterebbe un asset importante anche per il rafforzamento dell'offerta turistica, incrociandolo anche con il potenziamento dei collegamenti ferroviari sulla tratta Tirrenica Sud (Livorno-Grosseto).

In questa stessa prospettiva assumono centralità, anche in termini di filiera target della strategia di sviluppo sostenibile del turismo il progetto di itinerario sulla civiltà degli Etruschi, il progetto della via dei Cavalleggeri, il progetto di potenziamento del tracciato della via Francigena (riconoscimento tracciato, ospitalità low-cost, mobilità dolce con i 3 itinerari escursionistico, ciclo-turistico ed

Per quanto riguarda le problematiche relative al Demanio Marittimo, dovrà completarsi il percorso che la Regione ha avviato sui temi della Direttiva Bolkestein, in attesa degli interventi normativi del Governo, secondo quanto previsto dagli indirizzi tracciati nelle linee guida emanate dalla giunta regionale Toscana (DGR n. 554/2016).



Direttrice di sviluppo 3 - Tutelare la qualità ambientale e le risorse naturalistiche dell'area della costa attraverso azioni di mitigazione degli effetti delle attività antropiche, interventi sulle criticità idrogeologiche e degli equilibri costieri, nonché promuovendo l'uso sostenibile delle risorse

Il rilancio del sistema costiero passa necessariamente attraverso la realizzazione di incisivi processi di riqualificazione ambientale. Coerentemente con la visione sistemica e integrata che caratterizza l'impianto strategico del Piano, la dimensione ambientale viene sostenuta sia tramite un approccio di mainstreaming, con un principio di sostenibilità che informa in modo trasversale tutti gli assi strategici, sia attraverso una serie di interventi specificamente dedicati, previsti nell'ambito del perseguimento del terzo obiettivo globale, espressamente rivolto al tema della tutela dell'ambiente.

Tali interventi costituiscono la declinazione sul territorio dell'area costiera del macro-obiettivo fissato dalla Regione Toscana concernente il *sostegno alla transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio, al fine di contrastare i cambiamenti climatici attraverso un uso più efficiente delle risorse energetiche e della materia in generale e la diffusione dell'energie rinnovabili e delle tecnologie collegate*. L'elevata concentrazione di gas clima alteranti e il conseguente incremento della temperatura media (aumentata di quasi 1° in Toscana tra il 1955 ed il 2007; si veda *Piano ambientale ed energetico regionale. Libro bianco sui cambiamenti climatici in Toscana*, Regione Toscana, 2013) impongono l'adozione di strategie di prevenzione e adattamento in grado di rafforzare la capacità di resistenza dei sistemi naturali, nonché – ove necessario – la riparazione dei danni verificatisi (per effetto – ad esempio – di fenomeni meteorologici estremi, eventi non rari nel territorio costiero). Sono questi, del resto, i temi e gli obiettivi oggetto dell'accordo quadro sottoscritto al termine della XXI Conferenza sui cambiamenti climatici (la COP 21) e della strategia regionale delineata nel Libro Bianco della Regione Toscana approvato congiuntamente al *Piano Ambientale ed Energetico Regionale (PAER)* con la DCR n.10 dell'11 febbraio 2015.

Le misure di riqualificazione ambientale previste dal Piano strategico per lo sviluppo della costa tengono conto delle caratteristiche socio-demografiche e del peso dei diversi motori produttivi (manifattura, turismo, agricoltura) nei territori oggetto di intervento. L'area a nord (dal versante apuo-versiliese fino al quadrante 'metropolitano' pisano-livornese) è molto più insediata ed antropizzata della parte meridionale.

Nella parte meridionale, caratterizzata da livelli di insediamento decisamente inferiori – con l'eccezione del polo manifatturiero piombinese –, gli interventi di riqualificazione ambientale costituiscono altrettante opportunità di valorizzazione e sviluppo dell'attrattività dei luoghi, e ciò sia con riferimento alla vocazione turistica, sia per quanto attiene alla vocazione agro-alimentare – i due tradizionali *driver* di sviluppo dell'area.

Il livello di saturazione delle aree pianeggianti è particolarmente elevato nella zona compresa tra Carrara e Viareggio. Per questa parte del territorio la priorità è la messa in sicurezza del territorio ed il recupero/riconversione delle aree urbanizzate dismesse, siano esse a destinazione produttiva o residenziale.

Più in generale, per tutte le aree costiere caratterizzata da elevata incidenza degli insediamenti produttivi una particolare rilevanza assumono gli interventi di bonifica volti a promuovere la

transizione verso traiettorie di sviluppo sostenibili. A titolo esemplificativo si ricordano qui alcuni degli interventi più importanti programmati o in corso di attuazione in questo ambito:

- l'avvio della progettazione preliminare per la messa in sicurezza della falda del SIN/SIR di Massa Carrara, che contempla i primi interventi di riduzione degli inquinamenti nella stessa area;
- la definizione di un Accordo di Programma per gli interventi di bonifica nell'area SIN/SIR di Livorno;
- l'accordo di programma "Disciplina degli interventi per la riqualificazione e la riconversione del polo industriale di Piombino" con l'intervento affidato ad INVITALIA per la messa in sicurezza della falda e dei terreni dell'area ex Lucchini a Piombino.

A seguito del sopra richiamato Accordo di Piombino dell'aprile 2014, che prevede tra l'altro il progetto di riconversione, efficientamento energetico e miglioramento ambientale del ciclo produttivo dello stabilimento siderurgico, si è in qualche modo sviluppato un modo nuovo di operare in Toscana sul tema delle bonifiche. Si è infatti introdotto chiaramente il concetto che la bonifica della falda e dei terreni delle principali aree industriali della Costa è da intendersi non solo quale strumento di riqualificazione dell'ambiente ma anche quale azione propedeutica alla creazione di condizioni ideali volte a favorire il riuso di quelle aree a fini dello sviluppo sociale, produttivo ed economico.

Emblematica, a questo fine, risulta l'applicazione dell'art. 252 bis del Dlgs 152/06 sull'area di Piombino (la seconda in Italia dopo Trieste). L'articolo introduce la possibilità di stipulare appositi Accordi di Programma con le amministrazioni interessate al fine di adottare un progetto integrato di bonifica e di riconversione industriale dell'area. Si tratta quindi di un approccio nuovo, che non a caso vede coinvolti sia il Ministero dell'Ambiente che quello per lo Sviluppo Economico, che lega, coordina ed integra le azioni di riconversione industriale con quelle più prettamente ambientali legate alla bonifica. Secondo questa nuova impostazione strategica è stato firmato nel luglio del 2016 anche l'Accordo di Programma per Massa Carrara. Anche in questo caso l'intervento di bonifica della falda, il cui costo previsto si aggira sui 20 milioni di euro, unito ad interessanti interventi di bonifica delle aree come quello di Syndial, risulta uno strumento di promozione industriale e di calmierazione dei prezzi delle aree. Nella stessa ottica va intesa anche la scelta del Ministero dell'Ambiente di destinare 42 milioni di euro alla bonifica della Laguna di Orbetello che consentirà, oltre al recupero ambientale di una delle più belle aree naturali della Toscana, anche di valorizzarne i luoghi in termini eco-turistici e dell'industria agricolo-alimentare .

3.1 Riqualificazione ambientale delle aree produttive ed interventi finalizzati alla mitigazione degli effetti delle attività antropiche	
	2) Interventi sulla dinamica degli equilibri costieri per la tutela e la valorizzazione della biodiversità e dell'ambiente marino, compresi gli interventi di contrasto all'erosione costiera

Contestualmente alla questione inerente gli interventi di bonifica, le strategie definite per il perseguimento dell'obiettivo in esame intendono affrontare il tema del potenziale conflitto di 'vocazioni' tra interventi di riqualificazione ambientale e tradizioni manifatturiere (problema che – come detto – appare assai meno rilevante nella costa meridionale rispetto a quella Nord). Un esempio importante di attività 'storica' ma ad alto impatto è rappresentato dalle cave, tema sul quale si vanno delineando importanti novità sia in termini di vincoli normativi e ambientali, sia in termini di modalità di svolgimento dei controlli (si pensi all'istituzione di una banca dati centralizzata in cui confluiranno le informazioni inviate dai Comuni, dall'Ente Parco, dalle ASL e dall'ARPAT nell'esercizio delle rispettive funzioni in materia). Con il Piano Regionale Cave – che definisce i fabbisogni in materia, individuando altresì i giacimenti escavabili – si sta procedendo alla ridefinizione del quadro d'intervento regionale, riconfigurando l'assetto di governance alla luce del superamento del ruolo svolto precedentemente dalle Province (legge regionale 35/2015 e relativo

regolamento attuativo). Recependo gli orientamenti comunitari e nazionali in materia, il nuovo sistema mira a “promuovere la tutela, la valorizzazione e l’utilizzo dei materiali di cava in una prospettiva di sviluppo durevole e sostenibile, privilegiando il riuso dei materiali assimilabili, in coerenza con le politiche ambientali e paesaggistiche e con attenzione alle politiche di promozione delle filiere produttive locali, rafforzando inoltre il sistema dei controlli” [PRS 2016-2020, Progetto Regionale 3, *Rilancio della competitività della costa*].

Gran parte della costa è inoltre caratterizzata dalla presenza di vincoli ambientali, particolarmente incisivi nella sua componente settentrionale e nell’arcipelago. In parte per ragioni di natura morfologica, in parte a causa della scarsità di aree libere residue e dell’indisponibilità di ulteriori spazi di espansione, in alcune aree assume particolare rilevanza il nodo del rischio idrogeologico, con il suo portato di problemi legati alle frane, alle alluvioni ed alla tenuta dei versanti.

All’interno di questa direttrice strategica una forte attenzione è dedicata al tema del dissesto idrogeologico, che riguarda molti dei nostri Comuni, laddove frane, assenza di casse di espansione e altro generano un problema enorme che rischia di minare a monte la reale possibilità di offrire un ambiente sicuro e gradevole, condizione necessaria per tutto quanto sopra. In questo lo stimolo della Commissione Costa può essere importante e fondamentale per richiamare la necessità di attuare e concretizzare interventi attuali e futuri che, oltre agli aspetti sopraindicati, possono creare anche occasioni di creazione di occupazione e lavoro.

Gli obiettivi della prevenzione e della mitigazione del rischio idraulico ed idrogeologico possono essere realizzati sviluppando e consolidando la via già intrapresa, quella degli investimenti finalizzati alla salvaguardia dell’efficienza del reticolo idraulico naturale e artificiale (anche attraverso un’opera costante e diffusa di manutenzione). In questo ambito occorrerà dare piena attuazione all’accordo di programma anche per quanto concerne la messa in sicurezza ed il miglioramento della funzionalità idraulica dello scolmatore. Un’opera che rappresenta forse l’opera strategicamente più importante dal punto di vista idraulico che Regione Toscana ha promosso. Insieme agli enti locali, all’autorità di bacino e all’Autorità portuale di Livorno, Regione Toscana si è fatta promotrice di questa opera, la cui centralità non investe solo l’aspetto di sicurezza idraulica dei Comuni di Pisa, Cascina e Collesalveti, ma anche in rapporto alla gestione portuale di Livorno contiene le prospettive di miglioramento funzionale della Darsena Toscana. Lo stesso Accordo finanziava la sola progettazione preliminare del nuovo ponte mobile “del Calambrone” sul Canale Scolmatore, affidata alla Provincia di Livorno ed oggi conclusa. L’ulteriore sviluppo di tale opera dovrà essere oggetto della revisione dell’attuale Accordo in quanto fondamentale ai fini dello sviluppo portuale e dei relativi collegamenti ferroviari con l’entroterra.

Un’altra importante linea di azione concerne il problema dell’erosione costiera (in dieci anni sono stati persi 147.000 m² di spiaggia, il fenomeno interessa poco meno della metà della costa) e la difesa/manutenzione del litorale e dell’ambiente marino, tema particolarmente rilevante – ai fini della valorizzazione turistica – in tutta l’area costiera e nelle isole dell’arcipelago. L’ampiezza delle spiagge rappresenta di per sé un elemento di protezione ambientale, che dev’essere proseguito assicurando l’integrazione con gli interventi di tutela della qualità delle acque balneabili e della biodiversità (in coerenza con la Direttiva quadro 2008/56/CE, successivamente recepita in Italia con il d.lgs. n. 190 del 13 ottobre 2010). Gli interventi di tutela dei tratti critici della costa sono indicati nella DGR 433/2016 e comprendono in particolare il recupero, il riequilibrio e il ripascimento dell’arenile di molti segmenti costieri (Massa, Bocca d’Arno, Vada, San Vincenzo, Baratti, Follonica,

Scarlino, Punta Ala, Castiglione della Pescaia) e dell'Isola d'Elba. La stessa delibera riserva inoltre un'attenzione particolare alle foci dei fiumi e ad alcuni fossi, corsi d'acqua che presentano una significativa rilevanza rispetto al problema dell'erosione. In questo quadro si collocano anche gli interventi finalizzati al raggiungimento dell'equilibrio eco-sistemico della laguna di Orbetello, interessata da mutamenti climatici che determinano l'innalzamento della temperatura delle acque, del Lago di Massaciuccoli e, più in generale, dell'intero parco di Migliarino, San Rossore e Massaciuccoli.

All'interno dell'obiettivo ambientale devono necessariamente trovare spazio anche gli interventi dedicati all'efficientamento energetico ed alle energie rinnovabili. Per quanto riguarda il primo aspetto, occorre sviluppare le azioni finalizzate ad accrescere le strategie di recupero energetico, già in parte avviate con impianti di teleriscaldamento, e le forme di utilizzo del calore a fini produttivi. In questo ambito la priorità è rappresentata dagli investimenti volti a ridurre il consumo energetico del patrimonio edilizio privato e pubblico (ospedali, plessi scolastici, sedi delle amministrazioni) e degli impianti produttivi (circa il 50% dei consumi è costituito dai cosiddetti "consumi termici" - riscaldamento e raffreddamento). Come indicato nel PAER, con specifico riferimento al patrimonio pubblico un ruolo importante può essere svolto dalla normativa regionale volta ad attuare le disposizioni comunitarie e nazionali (Direttiva 2010/31 UE e Legge 90/2013).

Per quanto riguarda il secondo aspetto, la strategia di rilancio della costa concorre al perseguimento degli obiettivi fissati dalle strategie di *burden sharing* toscano per il 2020 in tema di produzione di energia da fonti rinnovabili. Su questo punto assume grande rilevanza strategica la risorsa geotermica, non solo perché essa rappresenta una fonte "continua, regolare e altamente efficiente" (PAER, Disciplinare di Piano, p. 53), ma anche perché costituisce un vero e proprio *asset* di connessione tra le aree più propriamente costiere e quelle interne immediatamente adiacenti⁸. Due sono in particolare le direttrici di azione più importanti in questo settore: da un lato, gli interventi volti a contrastare – attraverso l'impiego di tecnologie impiantistiche e pratiche gestionali altamente efficienti – gli effetti non virtuosi che talune tipologie di coltivazione delle risorse geotermiche possono determinare sui territori; dall'altro, le strategie finalizzate a consolidare una vera e propria filiera del calore, sia attraverso lo sfruttamento della media e bassa entalpia (con i connessi effetti di risparmio energetico derivanti da possibili progetti di attivazione di pompe di calore), sia attraverso il contributo offerto dalle innovazioni tecnologiche in questo settore al consolidamento del nascente distretto tecnologico per le rinnovabili e l'efficienza energetica.

Nell'ambito degli obiettivi specifici 3.3 (efficientamento energetico ed energie rinnovabili) e 3.4 (interventi per la promozione dell'uso sostenibile delle risorse) una collocazione di particolare rilievo va attribuita al *Piano d'azione per l'energia sostenibile dell'Isola d'Elba*.

Piano d'azione per l'energia sostenibile dell'Isola d'Elba



⁸ Le aree geotermiche sono convenzionalmente divise in due parti: l'area tradizionale (Zona Geotermica Tradizionale, ZGT), ubicata più a nord, comprende nove Comuni; quella amiatina (Zona Geotermica Amiatina, ZGA), ubicata più a sud, ne comprende cinque.



L'ultimo insieme omogeneo di azioni della terza direttrice di intervento del Piano Strategico per la Costa riguarda gli interventi per la **promozione dell'uso sostenibile delle risorse, nella prospettiva dello sviluppo dell'economia circolare**. Anche in questo caso sono due le linee di intervento principali: la prima è quella concerne la tutela della qualità della risorsa idrica e la sua conservazione, sia in termini di raccolta, stoccaggio ed efficientamento in vista del suo uso e riuso, sia con riferimento alla copertura del fabbisogno depurativo; il secondo attiene agli interventi di riduzione del volume dei rifiuti prodotti, alla diffusione degli incentivi finalizzati all'aumento della raccolta differenziata, nonché alla minimizzazione dello smaltimento.

Il tema della risorsa idrica costituisce una questione di importanza strategica, che intreccia i temi della sostenibilità. La Commissione stimola la Regione a ricercare soluzioni come quelle, ad

esempio, della creazione di nuovi invasi (es. Pian di Goro), che potrebbero portare beneficio non solo alla Bassa Val di Cecina ma anche alla zona di Volterra, attivando procedure per intercettare linee di finanziamento a livello europeo.

Per quanto riguarda i rifiuti, lo sviluppo dell'economia circolare presenta numerose opportunità di applicazione e diffusione di soluzioni tecnologiche innovative sia per uso privato/domestico che per uso produttivo. Tra queste si richiamano: la produzione di bioetanolo a partire dai processi di fermentazione delle biomasse, che può determinare interessanti ricadute in campo energetico sia per la produzione di benzine, sia per l'impiego dello stesso bioetanolo come combustibile in ragione del suo potere calorifico (su questo tema un ruolo rilevante può essere assunto dal polo ambientale di Pontedera); il cosiddetto *landfill mining*, ovvero l'insieme delle attività finalizzate a bonificare siti di discariche inquinanti. In quest'ultimo caso lo scavo dei rifiuti stoccati e la loro successiva inertizzazione attraverso specifici trattamenti concorrono al tempo stesso a ridurre i rischi di inquinamento della falda ed a recuperare superfici utili sia in vista di un eventuale ulteriore deposito di rifiuti, sia al fine di recuperare aree di valore in zone di pregio.

Come appare evidente dalle linee d'intervento appena descritte, e dalla loro lettura integrata rispetto agli altri due obiettivi globali del Piano strategico, la riconversione delle attività produttive della costa in direzione dell'adozione di tecnologie a basso impatto ambientale e dell'utilizzo sostenibile di materiali, energia e territorio rappresenta una sfida la cui portata risulta evidente ove si consideri la centralità del nesso tra dimensione ambientale e *deficit* infrastrutturale. Quest'ultimo tema non rileva infatti solamente sotto il profilo intrinseco della necessità di migliorare l'accessibilità interna ed esterna di tutte le componenti del territorio costiero; si tratta anche – come segnalato dalle analisi fornite da Irpet – di fornire alle imprese dei settori più impattanti maggiori opportunità di connessione con i centri universitari e di ricerca applicata, e ciò al precipuo fine di individuare “soluzioni innovative tese a ridurre l'impatto ambientale delle attività produttive” [Casini Benvenuti S., Iommi S., Gli interventi per il rilancio della costa toscana, Irpet, p. 26].

Documenti utilizzati

Oltre ai documenti e agli incontri con i referenti regionali e le altre strutture intermedie una fonte di particolare interesse per la ricostruzione del percorso di partecipazione e di discussione che ha caratterizzato il lavoro della Commissione consiliare è costituito dagli archivi che raccolgono i verbali e i documenti allegati delle sedute e audizioni consiliari nonché delle visite sul territorio.

Di seguito un elenco dei principali studi e documenti di programmazione che sono stati analizzati:

a) Studi

Neil Brenner (2011), "The Urban Question and the Question Scale", in Glick Schiller N., Çağlar A., a cura di, *Locating Migration: Rescaling Cities and Migrants*, Cornell University Press, New York, pp. 23-41.

Luigi Burrone e Carlo Trigilia, *Le città dell'innovazione. Dove e perché cresce l'alta tecnologia in Italia* (Rapporto di Artimino sullo sviluppo locale), Mulino, Bologna 2011.

Roberto Camagni, *Coesione territoriale: Quale futuro per le politiche territoriali europee ?*, in: Laura Resmini e Andre Torre, a cura di, *Competitività territoriale: determinanti e politiche*, Angeli, Milano 2011

Francesco di Iacovo, *Governance dell'innovazione nelle aree rurali: un'analisi interpretativa del caso dell'agricoltura sociale*, Rete Rurale, 2011

Francesco Indovina, *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, Angeli, Milano 2009

IRPET, Lattarulo P. (a cura di), *Qualità e innovazione urbana come fattore di competitività regionale. Rapporto sul Territorio*, IRPET, Firenze, 2011

IRPET, Agnoletti Iommi S., Lattarulo P. (a cura di), *Configurazioni urbane e territori negli spazi europei*, IRPET, Firenze, 2015

IRPET, *Circolo virtuoso. Opportunità e sviluppo possibile nel Sud della Toscana*, Regione Toscana, Gennaio 2016

IRPET, Sabrina Iommi e Donatella Marinari, *Le diverse componenti della costa Toscana*, Documento di lavoro, 2016

IRPET, *Gli interventi per il rilancio della costa toscana. Una politica di sviluppo territoriale*, Firenze, Settembre 2016 (documento presentato alla Commissione il 29 Settembre 2016)

ISTAT, *La nuova geografia dei sistemi locali*, Roma 2015

Fondazione Cassa di Risparmio di Volterra, *Studio di fattibilità "Terre Etrusche". Verso il piano strategico di area vasta. Modello di sviluppo sostenibile per il territorio della Val di Cecina e Val di Cornia derivante dal sistema "Arcipelago Toscano - Costa - Città d'arte"*, Studio Agorà, Febbraio 2016

Nauwelaers, C., Maguire K., Ajmone Marsan G. (2013), "The case of Oresund (Denmark-Sweden) – Regions and Innovation: Collaborating Across Borders", *OECD Regional Development Working Papers*, 2013/21, OECD Publishing.

Francesco Ramella e Carlo Trigilia, a cura di, Imprese e territori dell'alta tecnologia in Italia. (Rapporto di Artimino sullo sviluppo locale), Il Mulino, Bologna 2010

Urban@it, a cura di Marco Cremaschi, Rapporto sulle città. Metropoli attraverso la crisi, Mulino, Bologna 2016

Vitali, W. (a cura di) Un'agenda per le città. Nuove visioni per lo sviluppo urbano. Bologna, Il Mulino 2014

Consorzio Quinn, a cura di Andrea Bonaccorsi e Giacomo Petrini, Analisi degli ambiti prioritari di domanda e offerta di tecnologie per la "Fabbrica Intelligente", Irpet 2015

AIRI, Nota di approfondimento su Industria 4.0, Aprile 2016

b) Documenti di programmazione

REGIONE TOSCANA, Piano di Sviluppo Regionale 2016-2020, in particolare il Progetto regionale 3 "Rilancio della competitività della costa"

REGIONE TOSCANA, PIT con valenza di piano paesaggistico, Documento di Piano

(<http://www.regione.toscana.it/-/piano-di-indirizzo-territoriale-con-valenza-di-piano-paesaggistico>)

Elaborati di livello d'ambito; Schede riferite a ciascun ambito, in particolare: Ambito 2. Versilia e costa apuana; Ambito 8. Piana Livorno-Pisa-Pontedera; Ambito 13. Val di Cecina; Ambito 16. Colline Metallifere e Elba; Ambito 18. Maremma grossetana; Ambito 20. Bassa Maremma e ripiani tufacei

REGIONE TOSCANA, Documento di monitoraggio del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM), 2016

REGIONE TOSCANA, POR FESR

<http://www.regione.toscana.it/porcreo-fesr-2014-2020>

REGIONE TOSCANA, POR FSE

<http://www.regione.toscana.it/por-fse-2014-2020>

REGIONE TOSCANA, Piano di Sviluppo Rurale

<http://www.regione.toscana.it/psr-2014-2020>

REGIONE TOSCANA, PO Marittimo

<http://interreg-maritime.eu>

Interreg MED programme

<http://interreg-med.eu/en/what-is-the-interreg-med-programme/>

REGIONE TOSCANA, Strategia di ricerca e innovazione per la *Smart specialisation* in Toscana, documento allegato alla Delibera N 1018 del 18-11-2014

REGIONE TOSCANA, DG Attività produttive, Indirizzi per il consolidamento e la valorizzazione del Sistema Regionale del Trasferimento Tecnologico (aggiornamento indirizzi di cui alla delibera G.R. n. 566 del 7.7.2014), documento allegato alla Delibera N 855 del 06-09-2016

REGIONE TOSCANA, DG Attività produttive, Toscana Industria 4.0. Il sistema manifatturiero regionale verso l'economia digitale, Documento di lavoro, Marzo 2016

REGIONE TOSCANA, Risoluzione N. 82/2016 approvata nella seduta del Consiglio regionale del 28 settembre 2016 collegata alla deliberazione 28 settembre 2016, n. 79 (Documento di economia e finanza regionale 2017).

REGIONE TOSCANA, Risoluzione N. 35/2015 approvata nella seduta del Consiglio regionale del 21 dicembre 2015 collegata alla deliberazione 21 dicembre 2015, n. 89 (Documento di economia e finanza regionale 2016).

Comuni dell'Isola d'Elba in collaborazione con la Provincia di Livorno, Piano d'azione per l'energia sostenibile dell'isola d'Elba

Aree di crisi industriale complessa

Piombino

- Con il decreto legge 26 aprile 2013, n. 43, convertito, con modificazioni, nella legge 24 giugno 2013, n. 71, all'articolo 1 l'area industriale di Piombino è stata riconosciuta come area di crisi Industriale complessa.
- Accordo di Programma per la riqualificazione e riconversione del polo industriale di Piombino del 24 aprile 2014.
- Accordo di Programma per Piombino con AFERPI S.p.A. per l'attuazione del progetto integrato di messa in sicurezza, riconversione industriale e sviluppo economico produttivo nell'area della ex-Lucchini S.p.A. ai sensi art. 251bis, del 30 giugno 2015.
- Accordo di Programma per il Progetto di Riconversione e Riqualificazione Industriale dell'area di crisi industriale complessa di Piombino del 7 maggio 2015.

Livorno

- Piano di rilancio della competitività, con il completamento infrastrutturale nodo intermodale e integrazione piattaforma logistica costiera e la riqualificazione produttiva dell'area, ricomprendendo anche Collesalveti e lo sviluppo del parco produttivo di Rosignano Marittimo.
- Accordo di Programma per Livorno per il rilancio competitivo dell'area costiero livornese dell'8 maggio 2015.

Massa Carrara

- Protocollo di Intesa per Massa Carrara interventi per la riqualificazione e la riconversione dell'area industriale di Massa Carrara del 22 maggio 2015.