

**REGIONE TOSCANA  
GIUNTA REGIONALE**



**L.R. 3 GENNAIO 2005 N. 1  
"NORME PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO"**

**AVVIO DEL PROCEDIMENTO PER  
L'ADEGUAMENTO DEL PIANO DI INDIRIZZO  
TERRITORIALE REGIONALE**

**Luglio 2005**

## MODELLO ANALITICO

### ELEMENTI IDENTIFICATIVI DEL PIANO/PROGRAMMA

DENOMINAZIONE

### ADEGUAMENTO DEL PIANO DI INDIRIZZO TERRITORIALE

DURATA  
2005-2010

RIFERIMENTI NORMATIVI

L.R. 3 GENNAIO 2005 N. 1 "NORME PER IL GOVERNO DEL  
TERRITORIO"

L.R. 11 AGOSTO 1999 N. 49 "NORME IN MATERIA DI  
PROGRAMMAZIONE REGIONALE"

RIFERIMENTI PROGRAMMATICI

PROGRAMMA DI GOVERNO 2005-2010

DIREZIONE GENERALE

POLITICHE TERRITORIALI E AMBIENTALI

SETTORE COMPETENTE

INDIRIZZI DELLA PIANIFICAZIONE

### 1. FASE PRELIMINARE DI DEFINIZIONE DEL PIANO/PROGRAMMA

#### 1.1 Motivazioni della scelta di procedere all'adeguamento del P.I.T. e riferimenti normativi e programmatici

Il progetto di adeguamento del P.I.T. vigente muove dall'esigenza di adeguare lo strumento di pianificazione regionale ai nuovi contenuti della legge per il governo del territorio approvata nel gennaio 2005.

La legge 1/05 ha a sua volta recepito le principali innovazioni legislative degli ultimi anni costituite da:

- la riforma del Titolo V della Costituzione, introdotta dalla legge costituzionale n. 3/01 con particolare riferimento ai principi di pari dignità, di sussidiarietà, di adeguatezza e di differenziazione tra soggetti pubblici.
- l'entrata in vigore della Direttiva 42/2001/CEE sulla valutazione ambientale strategica.

- l'entrata in vigore del D.Lgs. 42/04 "Codice dei beni Culturali e del paesaggio" che pone a capo delle regioni la competenza del piano paesaggistico.

- le modifiche introdotte alla legge regionale 49/99 sulla programmazione.

Questo quadro normativo di riferimento ha dunque generato l'esigenza di una reinterpretazione complessiva delle leggi e delle norme che hanno fin qui regolato le materie inerenti il territorio e, contemporaneamente un riposizionamento dei principali strumenti di programmazione e pianificazione di livello regionale. Questo ha comportato, non solo di ripensare al rapporto tra gli enti istituzionali, ma anche di ridefinire i contenuti, il ruolo e l'efficacia degli strumenti ordinari della pianificazione al fine di rendere coerente il rapporto tra le politiche, le azioni e la programmazione dello sviluppo del territorio.

In questo scenario si colloca dunque la necessità dell'adeguamento del piano di indirizzo territoriale vigente per riallinearne i contenuti a partire dalla sua struttura, attraverso la distinzione tra una parte statutaria, ovvero la rappresentazione strutturale del territorio toscano come patrimonio collettivo unico e indivisibile in un'ottica di lungo periodo e quale proiezione al futuro delle regole non negoziabili, e di una strategica che rappresenta la visione al futuro per la Toscana e costituisce il contenuto territoriale del Programma regionale di sviluppo e delle conseguenti politiche di settore definendo gli aspetti operativi e gestionali, conformi allo statuto, attraverso l'individuazione di strategie e azioni in connessione con la programmazione dello sviluppo e la partecipazione "dal basso" degli enti locali.

Inoltre la legge regionale n. 61/04, di modifica della precedente L. R. 49/99, ha introdotto il raccordo con la pianificazione del territorio compiendo così il rafforzamento dei rapporti tra strumenti della pianificazione territoriale e atti della programmazione settoriale regionale.

Da un punto di vista programmatico il progetto di adeguamento del P. I. T. sviluppa gli indirizzi contenuti nel Programma di Governo per la legislatura 2005-2010 per il rafforzamento del "sistema toscano" che fa della coesione sociale, della governance, della sostenibilità economica coniugata alla sostenibilità ambientale, della integrazione nel contesto territoriale europeo, della qualità del vivere, del produrre e del comunicare i punti di forza di un modello di sviluppo capace di superare le difficoltà derivanti dagli scenari indotti da fattori quali la globalizzazione dei mercati, la perdita di competitività nella scena economica internazionale, l'allargamento dei confini europei.

## **1.2 Definizione degli indirizzi generali: contesto, finalità, obiettivi**

### *Il contesto*

Il contesto di riferimento in cui si inserisce il progetto di adeguamento del P. I. T. è rappresentato dalla realtà territoriale toscana con le sue connotazioni fisiche, economiche e sociali e dalle sue relazioni con le dinamiche in atto ai diversi livelli, dalla scala globale, a quella dello spazio europeo ed interregionale.

In questo scenario assumono particolare rilevanza gli effetti connessi alla globalizzazione dei mercati e alla sempre maggiore competitività dei paesi di

nuova industrializzazione che richiedono la definizione di strategie territoriali finalizzate ad accrescere il ruolo delle regioni europee.

I processi di integrazione in atto a livello europeo sia sul piano politico istituzionale che sul piano finanziario e monetario rafforzano l'idea che lo spazio europeo sia la sede privilegiata entro la quale le diverse realtà regionali hanno la possibilità di costruire gli scenari per il proprio sviluppo partecipando direttamente alla definizione degli atti comunitari di indirizzo e al tempo stesso contribuendo in maniera sinergica ed integrata al conseguimento degli obiettivi comunitari condivisi.

Lo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo, al fine di accrescere la qualità complessiva del territorio europeo, individua alcuni temi "forti" di orientamento rivolti alle politiche regionali:

- un modello di sviluppo territoriale policentrico basato sul potenziamento della rete delle città;
- la ricerca di una nuova partnership, basata su di rapporto equilibrato, tra città e sistemi rurali in cui favorire forme di sviluppo endogeno basate sulla diversificazione in relazione alle risorse locali;
- la garanzia di un buon livello di accessibilità da conseguire attraverso l'integrazione ed il potenziamento delle reti della comunicazione, sia in riferimento alle infrastrutture per la mobilità ed il trasporto delle merci che a quelle immateriali per la diffusione dei saperi e lo scambio delle conoscenze;
- la conservazione e lo sviluppo del patrimonio naturale e culturale delle regioni europee.

L'adeguamento del P. I. T. non può prescindere da tali indicazioni e prevede uno scenario di sviluppo futuro fortemente relazionato al raggiungimento di obiettivi riferiti al territorio regionale da conseguire attraverso quattro progetti strategici.

Sempre nell'ambito delle politiche comunitarie, i nuovi orientamenti della P. A. C. 2006-2013, che risentono dell'allargamento dei confini europei, determinano l'esigenza di definire strategie per lo sviluppo del territorio rurale strettamente integrate con la valorizzazione delle identità e delle risorse locali, anche in relazione alla forte valenza paesaggistica propria del territorio regionale, che possano costituire orientamento per la tutela attiva del paesaggio, la valorizzazione del ruolo economico dell'agricoltura ed il riferimento per programmazione delle misure di finanziamento.

Una prima immagine del contesto di riferimento relativo alla realtà toscana emerge dagli studi elaborati ai fini dell'aggiornamento del quadro conoscitivo del PIT, che pur non costituendo una ricognizione esaustiva di tutti gli aspetti della dimensione regionale, tendono a rappresentare un'immagine della regione desunta dalla lettura ragionata dei contenuti degli atti di pianificazione e di programmazione prodotti ai diversi livelli istituzionali (Regione-Province-Comuni).

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

- i contenuti strategici della pianificazione comunale, con particolare attenzione alla relazione tra obiettivi, strategie ed azioni e al

dimensionamento dei piani. La quantità dei dati raccolti attraverso l'analisi dei piani strutturali vigenti, sistematizzati e resi comparabili, costituisce uno strumento per apprezzare lo scenario futuro dei territori toscani quale espressione delle scelte strutturali compiute dalle singole comunità e dunque delle intenzionalità condivise dalle collettività locali.

- i contenuti strutturali dei piani attraverso una duplice lettura; da un lato quella rivolta alla restituzione sistematica dei grandi temi come l'interpretazione del territorio provinciale attraverso la definizione dei sistemi territoriali e funzionali, l'esplicitazione degli obiettivi generali e delle invarianti strutturali, gli indirizzi programmatici per la localizzazione ed il dimensionamento. Dall'altro l'analisi di dettaglio delle politiche provinciali per ciascun sistema territoriale da porre in relazione con gli obiettivi esplicitati per i diversi sistemi.
- i contenuti paesaggistici dei piani territoriali di coordinamento provinciale mediante l'analisi ed il confronto dell'impostazione concettuale e metodologica seguita dai dieci piani provinciali nella definizione dei sistemi di paesaggio e della relativa disciplina nell'ambito delle competenze attribuite a tali strumenti dalla L. R. 5/95.
- i contenuti dei piani di settore regionali attraverso un'analisi rivolta ad evidenziare per ciascuna politica gli indirizzi strategici, le interazioni con le altre politiche settoriali regionali, le relazioni con gli altri soggetti istituzionali ai fini dell'attuazione dei piani e gli ambiti territoriali di applicazione.

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

#### *Le finalità e gli obiettivi*

In coerenza con quanto espresso dal Piano Regionale di Sviluppo 2003-2005, dalle indicazioni programmatiche per il governo della Toscana (programma di governo 2005-2010) e dalle indicazioni dei Patti per lo sviluppo Locale l'adeguamento del P. I. T. è indirizzato a:

- consolidare il modello toscano di governo del territorio fondato sulla tutela delle risorse, la valorizzazione delle identità locali e delle diverse eccellenze dei suoi territori;
- rafforzare il progetto di *governance* valorizzando la collaborazione e la sinergia con gli enti locali attraverso un'azione collaborativa e inter-istituzionale che coinvolga stabilmente la Regione, le Province e i Comuni al fine di individuare priorità di sviluppo condivise e mirate alla specificità dei diversi territori;
- contribuire al miglioramento della competitività del sistema produttivo attraverso la riqualificazione dei luoghi della produzione, il miglioramento delle infrastrutture e dei servizi, rafforzando le relazioni tra i tre poli universitari toscani e tra questi e il mondo delle imprese;

- contribuire alla promozione della innovazione e della ricerca con finalità rivolte alla qualità dei sistemi insediativi;
- definire strategie di rango regionale che possano accrescere la competitività del sistema regionale nell'ambito dello Schema di Sviluppo dello Spazio europeo attraverso la individuazione di quattro progetti strategici.
- attribuire al piano di indirizzo territoriale il ruolo di strumento di governo del territorio regionale da costruire in stretta sinergia con il PRS riaffermando la centralità del ruolo dell'integrazione tra pianificazione e programmazione quale metodo nelle azioni di governo delle città e del territorio.
- alla rappresentazione di immagini locali, alla riconsiderazione dei luoghi della produzione, del vivere, dello scambio delle informazioni e conoscenze, come attitudini territoriali uniche di unici ambienti regionali, in modo da assicurare una maggiore articolazione delle politiche territoriali e di una migliore integrazione delle stesse con gli atti della programmazione di settore per i diversi ambiti della Toscana;

### **Obiettivi generali**

1. Elaborare un piano di indirizzo territoriale in stretta sinergia con il PRS affinché le politiche del P. I. T. possano rappresentare il contenuto strategico territoriale del piano regionale di sviluppo con riferimento all'arco della legislatura, passando da un modello di politiche settoriali, organizzate sull'intero territorio regionale secondo logiche autoreferenziali, a modelli di politiche integrate e coerenti che facciano perno sull'intersectorialità, sul partenariato e sul radicamento con le domande, i progetti e le specificità e territorialità di singoli e ben definiti spazi regionali.
2. Attribuire al piano di indirizzo territoriale il ruolo di quadro di riferimento ove le politiche dei diversi livelli istituzionali si confrontino ed arrivino alla coerenza, attraverso un'azione collaborativa e interistituzionale che coinvolga stabilmente la Regione, le Province e i Comuni; che rimetta al centro del governo delle città e del territorio il metodo della pianificazione e della programmazione.
3. Adeguare il piano di indirizzo territoriale in considerazione:
  - degli indirizzi strategici formulati dallo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo al fine di accrescere la competitività del sistema regionale;
  - delle intervenute modifiche costituzionali e alla normativa nazionale in materia di paesaggio;
  - dei contenuti della legge regionale per il governo del territorio e della legge regionale sulla programmazione.

## Obiettivi specifici

- Assumere il territorio e le sue risorse come il "luogo" per la ricomposizione delle politiche settoriali attualmente organizzate in modo indifferenziato per l'intero territorio regionale e definite secondo logiche autoreferenziali.
- Assumere il territorio, in coerenza con i principi della nuova legge per il governo del territorio, come risorsa unitaria e complessa che al tempo stesso costituisce la base per la valutazione degli esiti complessivi delle politiche territoriali e dei piani e programmi e rappresenta l'elemento generatore di progetti di sviluppo locale condivisi.
- Assumere i sistemi territoriali locali quali unità minime per la definizione delle politiche territoriali e come gli ambiti più adeguati per la valutazione dei progetti territoriali e delle azioni finanziarie.
- Definire quattro strategie di rango regionale:
  - *la mobilità e la logistica*: la strategia è finalizzata allo sviluppo della piattaforma logistica costiera (sviluppo delle potenzialità del porto e del retro porto livornese) nel quadro del riequilibrio e dell'integrazione fra i vari modi di trasporto ed in relazione al quadro degli interventi nazionali e regionali sull'alta capacità e alla rete transeuropea dei trasporti (tra i progetti prioritari della rete transeuropea dei trasporti si ricorda l'asse ferroviario Berlino – Verona/Milano – Bologna – Napoli – Messina - Palermo, l'asse ferroviario Lione – Trieste – Budapest - frontiera ucraina, le autostrade del mare, con particolare riferimento alle autostrade del mare dell'Europa sud-occidentale<sup>1</sup>).
  - *la qualità del sistema insediativo e l'area centrale metropolitana*: finalizzato al rafforzamento del ruolo della rete delle città capoluogo quali capisaldi del sistema insediativo toscano attraverso una migliore integrazione con le altre risorse regionali per consentire una maggiore coordinazione delle diverse politiche settoriali in ragione dei diversi contesti locali; il miglioramento dei sistemi di mobilità interni e trans-regionali al fine di favorire efficaci connessioni tra i luoghi della residenza, del lavoro, del tempo libero; il riferimento ai diversi caratteri dei contesti paesaggistici per la definizione delle azioni di tutela valorizzazione e progettazione dei nuovi scenari locali<sup>2</sup>.
  - *la ricerca applicata e l'innovazione tecnologica*: finalizzato al rafforzamento della sinergia della rete degli atenei toscani con il sistema economico regionale per innalzare il livello di innovazione

---

<sup>1</sup> Vedi scheda 1.

<sup>2</sup> Vedi scheda 2.

tecnologica, suscitare nuove opportunità di impresa al fine di accrescere il grado di competitività dell'intero sistema<sup>3</sup>.

- *le reti ecologiche ed i grandi corridoi ambientali*: finalizzato al riconoscimento del sistema delle aree protette come risorsa di rango regionale per rafforzare, in collaborazione con le altre regioni e le istituzioni locali la rete delle continuità ambientali e i territori montani con particolare riferimento all'Appennino tosco-emiliano<sup>4</sup>.
- recepire i contenuti del nuovo "Codice dei Beni Culturali" relativi alla disciplina paesaggistica (art. 135), inserendo a questo livello di governo i contenuti del piano paesaggistico.
- riformulare i contenuti del piano di indirizzo territoriale in base alla legge regionale 1/05 che stabilisce per ogni strumento della pianificazione la necessità di distinguere una parte statutaria, che definisce la struttura identitaria del territorio regionale e ne fissa le regole d'uso e le invarianti costituendo il riferimento per la definizione delle strategie promosse dal PRS e per la verifica delle politiche di settore, da quella strategica che definisce le strategie e le azioni in connessione con la programmazione dello sviluppo.

#### **Azioni conseguenti**

- definire le regole statutarie per la tutela e la conservazione delle risorse ed i beni regionali attraverso l'individuazione delle invarianti strutturali;
- definire la struttura identitaria del territorio toscano attraverso la rappresentazione dei sistemi territoriali e funzionali;
- stabilire i principi per l'utilizzazione delle risorse essenziali e le prescrizioni relative ai livelli prestazionali e di qualità;
- definire la disciplina del piano paesaggistico regionale, con contenuto descrittivo, prescrittivo e propositivo, composta da:
  - l'individuazione dei beni paesaggistici;
  - le prescrizioni per la loro tutela;
  - i criteri per l'individuazione degli ambiti di paesaggio e per la definizione dei relativi obiettivi di qualità;
- promuovere lo sviluppo del territorio toscano attraverso la definizione di un quadro complessivo di strategie sia di rango regionale (i quattro progetti strategici per accrescere la competitività del sistema regionale) che di livello locale da concordare con le province toscane (progetti integrati d'area) anche attraverso l'individuazione degli ambiti territoriali sul cui territorio localizzare interventi di competenza regionale;
- definire le prescrizioni relative all'individuazione dei tipi di intervento e dei relativi ambiti territoriali che, per i loro effetti sovracomunali, sono

---

<sup>3</sup> Vedi scheda 3.

<sup>4</sup> Vedi scheda 4.

oggetto di concertazione fra i vari livelli istituzionali anche in relazione alle forme di perequazione tra comuni.

### **Effetti territoriali e ambientali attesi**

- la conservazione e la valorizzazione delle risorse territoriali ed ambientali;
- la valorizzazione delle identità territoriali;
- la tutela del patrimonio culturale e del paesaggio;
- l'applicazione di criteri di sostenibilità alle politiche di settore regionali;
- il potenziamento della competitività del sistema territoriale regionale nell'ambito dello spazio europeo;
- la valorizzazione ed il potenziamento delle tendenze locali allo sviluppo;
- la maggiore efficacia delle strategie territoriali a tutti i livelli della pianificazione;
- la capacità di incidere attraverso gli indirizzi della pianificazione sul sistema economico e sulla efficacia del sistema dei servizi e delle infrastrutture;
- lo sviluppo di un sistema di città equilibrato e policentrico;
- favorire l'equilibrio e l'integrazione tra i diversi territori della regione.

### **1.3 Relazione con altri piani e programmi regionali e con precedenti atti di programmazione**

Il progetto per l'adeguamento del P. I. T. dovrà relazionarsi a tutti i piani e programmi regionali vigenti che abbiano una ricaduta diretta o indiretta in termini di effetti territoriali.

Ed in particolare dovrà fare riferimento a:

- piano regionale di sviluppo (2003-2005);
- piani di settore regionali:
  - foreste:
    - Programma Forestale Regionale (2001-2005)
    - Piani operativi Pluriennali anti-incendi boschivi (L. R. 39/2000)
  - tutela della qualità delle acque:
    - Piano di tutela delle acque (DCR n. 6 del 25. 01. 05)
  - tutela della qualità dell'aria:
    - Piano regionale di rilevamento della qualità dell'aria (DCR n. 381/1999)

- energia:
  - o Piano energetico regionale 2001-2010 (DCR n. 1 del 18. 01. 00)
  - o Piano di indirizzo energetico regionale (all'esame del Consiglio)
- rifiuti:
  - o Piano regionale dei rifiuti,
  - o Piano di bonifica dei siti inquinati,
  - o Piano regionale dei rifiuti speciali e pericolosi
- trasporti
  - o Piano regionale della mobilità e della logistica
- abitazione:
  - o Programma regionale di edilizia residenziale pubblica
- formazione:
  - o Piano integrato regionale
- politiche sociali:
  - o Piano sociale regionale
- salute:
  - o Piano sanitario regionale
- cultura:
  - o Accordo di programma quadro per il settore dei beni e delle attività culturali
  - o Programma pluriennale degli interventi strategici nel settore dei beni culturali
- agricoltura:
  - o Piano di sviluppo rurale 2000-2006 e relativi Piani locali di Sviluppo rurale
- sviluppo economico:
  - o Piano regionale della Pesca marittima e dell'Acquacoltura
  - o Piano Regionale per le Attività Estrattive e di Recupero
- innovazione:
  - o Programma regionale di azioni innovative 2002-2003
  - o Piano regionale di sviluppo economico

#### **1.4 Livelli istituzionali, degli enti e degli organismi pubblici che si prevede di coinvolgere nel processo di formazione del P. I. T.**

Nel processo di formazione del P. I. T. sarà coinvolto un vasto numero di enti ed organismi pubblici che saranno chiamati a fornire gli apporti tecnici e conoscitivi idonei ad incrementare il quadro conoscitivo anche ai fini dell'effettuazione della valutazione integrata.

Tra questi si segnala in particolare:

- le Agenzie regionali: ARPAT, ARSIA; Toscana Promozione, ARTEA;

- l'Istituto Regionale per la Programmazione Economica e Territoriale;
- i Comuni
- le Province;
- le Autorità di Bacino nazionali e regionali;
- gli Enti Parco;
- le Comunità Montane;
- le Università degli Studi di Firenze, Pisa, Siena;
- le regioni contermini: Liguria; Emilia-Romagna, Marche, Umbria, Lazio;
- il Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti e suoi organi periferici e funzionali;
- il Ministero per i Beni e le Attività Culturali attraverso gli organi periferici;
- il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio.

Inoltre ai fini dell'approvazione del P. I. T. sarà necessario stipulare intese e accordi con i seguenti enti ed organi pubblici per gli aspetti di competenza:

- Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti e suoi organi periferici e funzionali, per gli aspetti relativi sia al sistema della portualità che al sistema delle infrastrutture per la mobilità.
- Ministero per i Beni e le Attività Culturali attraverso gli organi periferici e Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio, per gli aspetti relativi all'elaborazione del piano paesaggistico ai sensi dell'art. 143 del D. Lgs. n. 42/04.

**SCHEDA 1**

**Strategia di rango regionale promossa nell'ambito del nuovo PIT 2005-2010 relativa all'ipotesi di sviluppo della piattaforma logistica costiera in rapporto alla rete transeuropea dei trasporti ed al riequilibrio e integrazione fra le modalità di trasporto.**

**Strategia di rango regionale promossa nell'ambito del nuovo PIT 2005-2010 relativa all'ipotesi di sviluppo della piattaforma logistica costiera in rapporto alla rete transeuropea dei trasporti ed al riequilibrio e integrazione fra le modalità di trasporto.**

**1.1 Motivazioni della scelta di procedere alla formazione di un Piano/Programma, contenente i riferimenti normativi e programmatici.**

La Toscana intende proporsi come soggetto istituzionale capace di contribuire ad orientare le scelte strategiche dell'Unione Europea e di tradurre concretamente gli obiettivi dello SSSE rispetto ai temi della coesione sociale della cooperazione trans-regionale degli scambi commerciali e culturali, anche attraverso l'attivazione di processi innovativi che investano l'intero "sistema Toscana capaci di far assumere alla regione il ruolo di ponte tra l'Europa continentale e lo spazio mediterraneo.

In base a queste premesse è cresciuta la consapevolezza che la leva dello sviluppo regionale si fonda sulle politiche a sostegno dell'innovazione, sulla capacità di intercettare nuove opportunità offerte a livello locale dalle risorse territoriali, e a livello nazionale dalle scelte strategiche di rango superiore (grandi opere per la mobilità e per il trasporto).

La proposta di adeguamento del Piano di Indirizzo Territoriale non può prescindere da tali considerazioni e pertanto propone, nell'ambito della propria visione di sviluppo futuro, anche obiettivi riferiti al livello territoriale regionale tesi ad incrementare i trasporti su ferrovie e il cabotaggio, ottimizzando l'uso delle infrastrutture e promuovendo l'innovazione tecnologica. All'interno di questi obiettivi si inserisce la possibilità di sviluppo della piattaforma logistica costiera connessa al potenziamento della rete di trasporto su ferro dell'intera regione.

I principali riferimenti programmatici e normativi sono i seguenti:

**A. Programma di governo 2005-2010**

La strategia regionale si pone in piena coerenza con le priorità delle azioni di governo tra le quali si inserisce il miglioramento della competitività del sistema produttivo attraverso interventi capaci di potenziare l'efficienza delle prestazioni infrastrutturali.

Il programma di governo per dare attuazione alle opzioni politiche per lo sviluppo, promuove programmi strategici integrati cui appartiene il tema della "infrastrutturazione per lo sviluppo", ribadendo così l'interesse della regione a dotare il territorio di un sistema integrato ed efficiente di infrastrutture materiali ed immateriali quale presupposto affinché il sistema produttivo toscano possa competere con le sfide imposte dai nuovi scenari economici globali.

Questa strategia costituisce elemento di particolare forza trainante nell'ambito più generale definito dal Piano Regionale della Mobilità e della Logistica che viene assunto dal PIT per l'integrazione delle scelte strategiche regionali in materia di trasporto delle persone e delle merci.

Il progetto regionale di sviluppo della piattaforma logistica costiera rientra, inoltre, tra gli obiettivi di governace fissati con specifico protocollo d'intesa tra Regione Toscana e provincia di Livorno nell'ambito della definizione Patto per lo Sviluppo locale.

L'intesa con la provincia è incentrata sulle problematiche e sulla strategicità dell'area logistico-portuale con una forte attenzione alla progettualità nell'ambito delle infrastrutture, della ricerca, dell'innovazione e della formazione.

### ***B. Legge regionale 1/05 "Norme per il governo del territorio"<sup>5</sup>***

la Regione, ai sensi dell'art. 7 della legge, approva il Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) e gli altri atti di propria competenza e, attraverso questi, detta indirizzi per il perseguimento di strategie di governo capaci di promuovere lo sviluppo sostenibile del territorio regionale unitario.

Il Pit, in conformità con quanto disciplinato all'art. 5, si articola in una parte statutaria che contiene le regole non negoziabili della struttura territoriale regionale in un'ottica di lungo periodo ed una parte strategica che promuove la strategia dello sviluppo attraverso l'indicazione di obiettivi riferiti al livello territoriale unitario e di obiettivi specifici di livello locale.

Secondo il principio della sostenibilità dello sviluppo le azioni strategiche promosse dal PIT dovranno essere verificate con le invariante statutarie ai fini di una verifica di ammissibilità e dovranno garantire poi la non compromissione delle prestazioni delle risorse interessate dalle trasformazioni, anche attraverso preventive procedure di valutazione degli effetti ambientali<sup>6</sup>.

La legge include i sistemi infrastrutturali e tecnologici tra le risorse essenziali del territorio<sup>7</sup> riconoscendo ad essi un ruolo fondamentale nel garantire buoni livelli di accessibilità ai luoghi del vivere e della produzione ma anche relazioni efficienti tra questi ultimi ed i sistemi di trasporto ai fini della distribuzione dei prodotti.

---

<sup>5</sup> approvata con Deliberazione del Consiglio regionale n. del 3 gennaio 2005.

<sup>6</sup> comma 3 dell' art. 3 della LR 1/05.

<sup>7</sup> punto d) comma 2 dell' art. 3 della medesima legge.

La proposta di adeguamento del PIT<sup>8</sup> propone, pertanto, nell'ambito della propria visione di sviluppo futuro, tra gli obiettivi di rango regionale, lo sviluppo della mobilità e della logistica in connessione con gli interventi infrastrutturali nazionali e con le prospettive di potenziamento del ruolo del porto di Livorno come scalo strategico in ambito mediterraneo.

L'Allegato A raccoglie gli estratti degli articoli di legge che hanno specifica attinenza al tema trattato.

### ***C. Legge regionale 49/99 modificata con LR 61/04 "Norme in materia di programmazione regionale"***

La Legge 61/04, di modifica della precedente legge 49/99, ha introdotto all'art. 5 bis il raccordo con la pianificazione del territorio, compiendo così l'auspicato rafforzamento dei rapporti tra strumenti della pianificazione territoriale e atti della programmazione settoriale regionale.

Il comma 2 del medesimo articolo prevede, infatti, che le prescrizioni incidenti sulle risorse essenziali del territorio contenute negli atti di programmazione settoriale o intersettoriale siano valutate in termini di conformità e compatibilità rispetto ai contenuti degli strumenti di pianificazione territoriale.

D'altra parte la legge 1/05 all'art. 12 stabilisce che i piani e programmi settoriali siano accompagnati da uno specifico elaborato che dia conto delle risorse essenziali di cui si prevede l'utilizzazione, i relativi tempi ed espliciti i parametri per il monitoraggio degli effetti anche ai fini della valutazione integrata.

Il presente documento analitico è prodotto ai sensi del comma 1 dell'art. 10 "Piani e programmi regionali" della LR 61/04 sulla base dello schema di riferimento approvato dal CTP in data 23/12/04.

### **1. 2 Identificazione della base conoscitiva disponibile.**

La base conoscitiva di partenza è costituita dai seguenti atti di programmazione, strumenti di pianificazione, strumenti riconducibili alle procedure pattizie, studi e ricerche:

- Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (SSSE) – per un approfondimento dei contenuti si rimanda alla consultazione dell'Allegato B.
- Piani e programmi nazionali ed europei di infrastrutturazione del territorio:
  - Realizzazione del corridoio 5 che prevede in ambito nazionale la realizzazione dell'asse ferroviario trans-padano Torino-Trieste;
  - Realizzazione del progetto Alta Capacità nel tratto ferroviario Firenze-Bologna.
- Contenuti di piani di settore regionale che hanno relazione diretta o indiretta con la strategia regionale (trasporti, politiche ambientali, politiche economiche), in questo senso costituiscono elementi di quadro

---

<sup>8</sup> si veda in merito il volume 0 degli studi preparatori per il PIT 2006-2010 presentato a Firenze in occasione del convegno "Vivere nella terra che vive"

conoscitivo le analisi contenute nei seguenti allegati del Piano regionale della Mobilità e della Logistica:

- *Allegato 4*: Le infrastrutture ferroviarie – scenari di intervento
- *Allegato 5*: I porti commerciali e turistici
- *Allegato 7*: Situazioni e prospettive della logistica
- *Allegato 8*: Distretti ed innovazione – le funzioni logistiche e di trasporto

Queste elaborazioni contribuiscono a definire lo scenario infrastrutturale e logistico di riferimento a livello regionale.

- Indirizzi e prescrizioni del PIT in merito alla risorsa "infrastrutture per la mobilità" e obiettivi strategici fissati per tale risorsa rispetto ai diversi sistemi di programma, così come sintetizzati nell'Allegato C;
- Contenuti dei PTC provinciali vigenti ed in fase di adeguamento al PIT;
- Contenuti dei Piani Strutturali dei comuni coinvolti;
- Studi e ricerche IRPET relativi alle tendenze socio-economiche in atto nei diversi SEL;
- Studi e ricerche di altri istituti regionali (ARPAT)
- Sintesi degli interventi e delle azioni finanziate con gli strumenti della programmazione negoziata (livello europeo e nazionale) relativamente al sistema regionale della logistica e della mobilità su ferro.

### **1. 3 Definizione degli indirizzi generali: contesto, finalità, obiettivi.**

#### **A. Il contesto**

Si ritiene che il contesto di riferimento sia rappresentato dagli effetti dei grandi mutamenti economici e sociali intervenuti a seguito della globalizzazione dei mercati mondiali che hanno imposto inevitabilmente un ripensamento del ruolo europeo nello scenario mondiale. Ciò ha sollecitato il consolidamento delle relazioni tra paesi fondatori ed indotto una progressiva apertura all'ingresso di nuovi Paesi dell'area balcanica per integrare l'est europeo in un processo di complessivo riallineamento politico e sociale ed offrire contestualmente la possibilità ai paesi dell'Unione di sviluppare ponti commerciali con gli stati asiatici e con la Cina, attraverso un passaggio più fluido dell'ex - Unione Sovietica.

Ma il contesto di riferimento non può prescindere dall'analisi sociale, economica e territoriale della realtà regionale e da una valutazione dei suoi rapporti con i fenomeni sopra descritti.

Nel panorama nazionale, infatti, la Toscana si appresta ad assumere un ruolo di straordinario rilievo per l'effetto sinergico di azioni locali ed interventi strutturali di rango nazionale.

Il recente intervento di interesse nazionale dell'alta capacità previsto per il tratto appenninico tra la Toscana e l'Emilia Romagna, finalizzato a rendere più fluido il collegamento tra il nord ed il sud dell'Italia, rappresenta un'opportunità anche a livello regionale in quanto consente di ipotizzare nuovi scenari di relazione sia spaziali che economici tra l'area forte della

Toscana (la Toscana dell'Arno), le aree più deboli oltre a favorire la dinamizzazione delle interdipendenze con le regioni contermini.

In questo scenario giuoca un ruolo fondamentale l'opportunità rappresentata dal potenziamento del nodo del trasporto marittimo dell'area portuale livornese, dalla dotazione di spazi retrostanti riservate al trasporto intermodale, dagli interventi di potenziamento della rete ferroviaria conseguenti tesi a connettere i nodi di interscambio (Gonfienti, scali merci) che contribuiscono ad elevare il livello logistico regionale conferendo alla Toscana il ruolo privilegiato di piattaforma commerciale per gli scambi tra oriente ed occidente.

I temi sopra esposti trovano una più completa trattazione nell'allegato D.

### **B. Finalità**

In coerenza con i lineamenti di sviluppo individuati dello SSEE ed in accordo con le priorità dell'azione di governo regionale definite nel programma politico della Giunta per il quinquennio 2005-2010, l'attuazione della strategia regionale intende concorrere ad elevare il livello di competitività del sistema produttivo Toscano attraverso la costruzione di un "contesto" capace di attrarre investimenti anche grazie allo sviluppo dell'efficienza della sua rete di trasporto materiale ed immateriale.

### **C. Obiettivi**

Gli obiettivi che discendono dalla finalità generale di cui al punto precedente possono essere così sintetizzati:

- creare i presupposti affinché la piattaforma logistica costiera costituita da dall'insieme delle strutture fisse dell'aeroporto di Pisa, porto di Livorno, interporto di Guasticce assuma la configurazione funzionale di un sistema integrato al suo interno e con i sistemi infrastrutturali per la mobilità;
- risolvere le carenze e le criticità della rete ferroviaria delle due aree metropolitane LI-PI e FI-PO-PT, maggiormente interessate dai flussi di trasporto delle merci, per consentire lo sviluppo di sinergie tra i due poli funzionali logistici di Guasticce e Gonfienti ed innalzare i livelli complessivi di accessibilità al sistema favorendo così la distribuzione su ferro dei prodotti di distretto.

### **D. Azioni.**

- individuare e concertare, con i soggetti istituzionali coinvolti, gli interventi prioritari sul sistema ferroviario capaci di risolvere nel breve periodo le criticità legate ai nodi Livorno-Pisa e a quelli dell'area fiorentina;
- definire un piano di assetto territoriale e funzionale che consenta di realizzare un vero sistema logistico in ambito costiero, dando attuazione anche agli interventi promossi dalla società Interporto di Guasticce.
- definire il ruolo del porto commerciale di Livorno in considerazione della presenza nel Mediterraneo dei due porti "hub" di Gioia Tauro e di Marsaxlokk a Malta.
- riconoscere il sistema di poli attrezzati per le funzioni logistiche lungo il percorso Livorno-Firenze-Bologna, definirne le prestazioni e le possibili interrelazioni, anche in considerazione della concentrazione lungo tale asse dei più importanti distretti produttivi della Toscana.

#### **1. 4 Relazioni/sinergie con altri piani/programmi e con precedenti atti di programmazione.**

##### **A. Programma regionale di sviluppo**

Tra le azioni strategiche per l'innovazione il PRS promuove il rafforzamento della competitività territoriale ed economica attraverso il conseguimento di due obiettivi strettamente connessi: sostenere il rafforzamento del sistema delle imprese e la qualificazione dei relativi contesti locali e al contempo garantire maggiori prestazioni del sistema regionale della mobilità.

A tal fine il PRS indica alcuni "interventi chiave" per superare i fattori di debolezza del modello produttivo toscano ed in particolare individua tra gli elementi che possono contribuire al rafforzamento del sistema delle imprese:

- il passaggio dalle funzioni tradizionali, legate alla fase produttiva, a quelle più avanzate che investono la progettazione, il supporto finanziario nonché l'organizzazione e razionalizzazione della distribuzione;
- la creazione di condizioni affinché si realizzino reti di interconnessione materiali ed immateriali capaci di produrre cooperazione e sinergia tra i nodi di eccellenza del sistema industriale e del terziario avanzato.

##### **B. Piani e Programmi di settore regionali**

Si presume che lo sviluppo del progetto di interesse regionale "Piattaforma logistica costiera e sistema della mobilità", indicato nella proposta di adeguamento del PIT, possa instaurare relazioni e promuovere sinergie con i seguenti piani e programmi di settore regionale, raggruppati in base alle diverse politiche cui afferiscono.

###### **Politiche dei trasporti**

- Piano della mobilità e della logistica.

###### **Politiche ambientali**

- Piani di assetto idrogeologico;
- Piani di tutela delle acque;
- Piano di rilevamento della qualità dell'aria;
- Piano energetico regionale;
- Piano di bonifica dei siti inquinati;
- Piano regionale dei rifiuti speciali e pericolosi.

###### **Politiche per lo sviluppo economico**

- Piano regionale di sviluppo economico;
- Programma regionale di azioni innovative.

##### **C. Altre strategie regionali individuate dal PIT.**

Si ritiene, inoltre, che lo sviluppo della strategia regionale debba integrarsi e creare sinergie con altri due progetti strategici regionali promossi dal PIT:

- la ricerca applicata e l'innovazione tecnologica;
- la qualità del sistema insediativo e l'area metropolitana centrale.

#### **1. 5 Livelli istituzionali che si prevede di coinvolgere nel processo di formazione del piano/programma.**

Nel processo di formazione del piano verranno attivate forme di coinvolgimento dei seguenti soggetti istituzionali oltre che promosse attività di partecipazione di altri soggetti i cui contributi sono comunque ritenuti utili ai fini della realizzazione del progetto:

- Comuni capoluogo: Pisa, Livorno, Firenze, Prato.
- Altri comuni: Collesalveti (LI)
- Amministrazioni provinciali: Pisa, Livorno, Firenze, Prato.
- Regioni contermini: Emilia Romagna e Liguria
- Altri soggetti pubblici e privati: Autorità portuale di Livorno, Centro intermodale di Guasticce
- Ente Parco (Migliarino, San Rossore, Massaciuccoli), Trenitalia s.p.a.

**SCHEDA 2**

**Strategia di rango regionale promossa nell'ambito del nuovo PIT 2005-2010 relativa a: “La qualità del sistema insediativo e l’area centrale metropolitana. ”**

## **Strategia di rango regionale promossa nell'ambito del nuovo PIT 2005-2010 relativa a: “La qualità del sistema insediativo e l'area centrale metropolitana”**

### **1.1 Motivazioni della scelta di procedere alla formazione del programma e riferimenti normativi**

Ai sensi della l. r. 1/05, il piano di indirizzo territoriale delinea la strategia dello sviluppo territoriale anche mediante l'indicazione e la definizione del ruolo dei sistemi metropolitani e dei sistemi delle città, dei sistemi locali e dei distretti produttivi, delle aree caratterizzate da intensa mobilità nonché degli ambiti territoriali di rilievo sovraprovinciale (art. 48, comma 3).

A tal fine stabilisce le prescrizioni relative alla individuazione dei tipi di intervento e dei relativi ambiti territoriali che sono oggetto di concertazione fra i vari livelli istituzionali; le prescrizioni relative a piani di settore della Regione; le prescrizioni relative alla individuazione degli ambiti territoriali per la localizzazione di interventi di competenza regionale; misure di salvaguardia; ecc. (v. comma 4).

Le modifiche apportate al ruolo ed al contenuto del PIT dalla l. r. 1/05, in modo particolare l'accentuazione dei criteri di intersettorialità e di radicamento rispetto ai progetti e alle specificità locali, hanno portato all'articolazione del PIT in una parte statutaria e una parte che definisce azioni progettuali strategiche di competenza esclusiva della Regione. Ad esse è affidato lo sviluppo del contenuto territoriale del Programma regionale di sviluppo, in coerenza con le politiche settoriali.

Una delle azioni progettuali strategiche del PIT riguarda la qualità del sistema insediativo e l'area centrale metropolitana.

### **1.2 Definizione degli indirizzi generali: contesto, finalità, obiettivi.**

Come richiamato nello studio preparatorio “metodologia per l'adeguamento del PIT”, la Regione Toscana intende adeguarsi agli obiettivi dello schema di sviluppo dello spazio europeo (SSSE) e partecipare attivamente alle scelte strategiche di livello europeo sostenendo politiche di innovazione e cogliendo le opportunità offerte a livello locale dalle risorse territoriali e, a livello nazionale, dalle scelte strategiche quali le grandi opere per la mobilità e per il trasporto.

Fra le finalità dello SSSE si trovano la “coesione sociale” e “una equilibrata competitività per il territorio europeo”.

A queste finalità generali in particolare dà risposta l'obiettivo dello SSSE consistente nello “sviluppo di un sistema di città policentrico e più equilibrato e nel superamento del dualismo città-campagna”. Lo SSSE intende

promuovere lo sviluppo di una rete di aree dinamiche integrate di sviluppo economico complementari rispetto all'area centrale europea economicamente forte, ciascuna centrata su una metropoli esistente o su un gruppo di città vicine.

La competitività territoriale equilibrata si presta ad una lettura geografica e funzionale delle aree urbane come reti territoriali a diverse scale (reti di reti) dove ciascun nodo assolve a funzioni complementari e sinergiche.

Nello spirito degli atti di programmazione economica e territoriale della Regione, in questa lettura acquistano particolare rilievo i contesti locali che costituiscono i nodi periferici delle reti. Cogliendo le potenzialità presenti a questo livello è possibile costruire sistemi al tempo stesso territoriali e sociali, destinati a partecipare attivamente allo sviluppo locale nell'ambito di politiche di livello regionale, nazionale ed europeo.

Si tratterà allora, secondo questo modello, di riconoscere e descrivere le realtà e le potenzialità socio-territoriali già almeno in parte esistenti.

In particolare si dovranno riconoscere le attitudini, le esperienze e le condizioni economiche e culturali che costituiscono i presupposti per la formazione di sistemi territoriali capaci di sviluppo autonomo.

In questo senso dovrà essere condotta una valutazione delle opportunità e dei punti di debolezza del settore produttivo secondario in modo da individuare le condizioni per il suo rafforzamento, puntando sulle aree che manifestano maggiori capacità competitive.

Un rilievo particolare acquistano inoltre le strutture commerciali, la cui configurazione territoriale, specie in un contesto di piccola e media impresa, costituisce un elemento fondamentale di supporto alla produzione. L'importanza di queste strutture risiede inoltre nel loro ruolo di centralità urbana, non tanto dovuto alla loro funzione primaria quanto alla connotazione di luogo di aggregazione sociale che vanno via via assumendo. Risulta perciò necessario individuare le linee di tendenza nella diffusione delle strutture commerciali per costruire i relativi indirizzi strategici di livello regionale.

Anche gli insediamenti dedicati alle funzioni sanitarie, di livello locale e sovrrregionale, si configurano come rete alle diverse scale territoriali dove le singole localizzazioni di nuovi complessi e gli interventi di ammodernamento esigono, date le evidenti implicazioni su aspetti importanti delle politiche territoriali, di accordarsi con le scelte localizzative relative ad altre funzioni dello stesso livello attraverso un unico disegno strategico.

Si intende in conclusione procedere nello sviluppo di una strategia territoriale che parta dalla presa d'atto del ruolo già svolto dalle aree metropolitane, dai sistemi di città e dagli insediamenti produttivi e dedicati alle funzioni di rilievo regionale per riconoscerne e promuoverne le potenzialità conferendo ad essi una razionalità di sistema.

Gli obiettivi proposti dal documento di lavoro "metodologia per l'adeguamento del PIT" consistono nel potenziare il quadro delle relazioni fra:

- o le opportunità e le risorse per lo sviluppo presenti nell'area centrale;
- o i capisaldi del sistema insediativo ovvero le città capoluogo, per le quali dovrà essere esplicitato il ruolo preminente e la rete degli insediamenti diffusi di matrice storica;
- o sistemi della mobilità interni e sistemi trans-regionali;
- o i diversi caratteri e contesti paesaggistici.

Qui interessano maggiormente i primi due punti, mentre gli altri due hanno importanza essenzialmente per le loro evidenti interconnessioni col tema trattato.

### **1.3 Identificazione della base di conoscenza disponibile**

Il quadro conoscitivo ha innanzitutto il compito di riconoscere il ruolo delle aree urbane sia considerando le funzioni da esse svolte a scala regionale (capisaldi di funzioni quali quelle universitarie ecc. ), sia considerando le peculiarità locali.

Per "ruolo" delle aree urbane si intendono le attitudini, le vocazioni delle città o degli insiemi di centri urbani e del loro contesto rurale di riferimento, così come si sono consolidate nel tempo grazie a peculiari condizioni culturali, sociali, economiche e geografico-ambientali.

Il programma strategico ha come unità territoriali di riferimento gli ambiti delineati nello studio preparatorio del PIT "territori della Toscana - Proposta di una nuova geografia per il piano di indirizzo territoriale regionale", a cura di Lando Bortolotti.

Nelle aree dove sono stati realizzati schemi strutturali d'area è necessario assumere nel quadro conoscitivo tali elaborazioni.

Il programma dovrà porre particolare attenzione all'area centrale, dove il disegno strategico cui fare riferimento consiste nello schema strutturale dell'area metropolitana Firenze - Prato - Pistoia, approvato con D. C. R n. 212 del 1990, del quale deve essere verificata la rispondenza rispetto agli attuali obiettivi strategici, anche attraverso l'accertamento del grado di recepimento delle direttive e delle prescrizioni in esso contenute da parte degli strumenti comunali dell'area.

In generale sarà necessario fare costante riferimento alle strategie proposte negli strumenti di pianificazione e programmazione di province e comuni, valutandone compatibilità e coerenze, per farli confluire in un unico progetto strategico coordinato.

Nei piani territoriali di coordinamento delle province si trovano elementi di analisi relativi all'assetto complessivo del sistema insediativo.

Per quanto riguarda i piani strutturali (PS) dei comuni è indispensabile fare riferimento agli "Studi preparatori al PIT - I piani strutturali locali", dove sono state estrapolate le strategie dei PS che riguardano il presente programma strategico.

In particolare risulta pertinente la strategia indicata nei PS come "consolidamento del sistema policentrico", sebbene naturalmente sia riferita all'ambito comunale.

Per i Comuni che non si sono ancora dotati di piano strutturale si dovrà invece procedere attraverso l'acquisizione diretta di informazioni dello stesso tipo.

Altro riferimento conoscitivo fondamentale è costituito dalle funzioni caposaldo a livello regionale.

Sarà necessario, a questo proposito fare riferimento ai piani di settore regionali o elaborati dalle istituzioni competenti, quali quello per le strutture universitarie.

Un particolare approfondimento si ritiene che debba essere dedicato alle aree produttive, sulle quali è già stato definito uno specifico studio preparatorio al PIT.

Il rilievo sistematico delle attività produttive e delle loro caratteristiche è avvenuto secondo criteri di lettura che ne evidenziano le tendenze evolutive e gli aspetti di degrado fisico e funzionale e che quindi forniscono indicazioni circa le condizioni più o meno favorevoli alla crescita.

Analoghe indagini si stanno svolgendo sulla diffusione delle grandi e medie strutture di vendita allo scopo di definirne le condizioni di compatibilità e di sviluppo sulla base di idonei indicatori di lettura e valutazione.

#### **1.4 Relazioni/sinergie con altri piani/programmi e con precedenti atti di programmazione**

Altre azioni strategiche del PIT che presentano connessioni con la strategia relativa alla qualità del sistema insediativo e l'area centrale metropolitana sono:

- strategia relativa a "la mobilità e la logistica";
- strategia relativa a "la ricerca applicata e l'innovazione tecnologica".

Interessano inoltre la presente strategia gli atti di programmazione regionale, recepiti dal PIT vigente:

- piano regionale integrato dei trasporti;
- schema strutturale dell'area metropolitana Firenze Prato Pistoia;

Agli altri livelli istituzionali si prevedono relazioni e sinergie rispetto a:

- piani territoriali di coordinamento delle province della Toscana;
- piani provinciali di sviluppo;
- piani strutturali dei comuni della Toscana;
- piani di sviluppo delle comunità montane
- piani strutturali coordinati dei circondari Empolese Val d'Elsa e della Val di Cornia

#### **1.5 Livelli istituzionali che si prevede di coinvolgere**

Si prevede il coinvolgimento di province e comuni per quanto riguarda le competenze in materia di programmazione territoriale, economica e di settore.

Sono inoltre da coinvolgere, secondo le proprie competenze, le Comunità montane e i circondari Empolese Val d'Elsa e della Val di Cornia.

### **SCHEDA 3**

**Strategia di rango regionale promossa nell'ambito del nuovo PIT 2005-2010 relativa a: “La ricerca applicata e l’innovazione tecnologica.”**

## **Strategia di rango regionale promossa nell'ambito del nuovo PIT 2005-2010 relativa a: “La ricerca applicata e l’innovazione tecnologica”**

### **1.1 Motivazioni della scelta di procedere alla formazione del programma e riferimenti normativi**

Ai sensi della l. r. 1/05, il piano di indirizzo territoriale indica, in funzione del governo sostenibile del territorio e delle azioni conseguenti (art. 48, comma 3), gli obiettivi strategici che la ricerca applicata e l’innovazione tecnologica connessa al sistema universitario e dei centri di ricerca presenti nel territorio regionale debbono avere per il miglioramento della competitività nel sistema economico produttivo regionale.

Per questo motivo: la finalità principale dell’obiettivo strategico è quello di assicurare una concertazione e una sinergia delle politiche dell’alta formazione e della ricerca applicata in modo da stabilire un più stretto e continuo legame per trasferire conoscenze esperte e saperi specialistici, nonché innovazioni di processo e di prodotto, dentro il sistema produttivo; la finalità secondaria è quella di migliorare la qualità del lavoro attraverso un contestuale collegamento tra il sistema universitario e il sistema dell’imprenditorialità.

### **1.2 Definizione degli indirizzi generali: contesto, finalità, obiettivi.**

La Toscana è una delle poche regioni italiane dotate di tre grandi poli universitari, cui sono legati diversi centri di ricerca sia pubblici che privati, che determinano profili di ricerca differenziata di alta specializzazione: l’ateneo pisano leader nella ricerca applicata in campo informatico e medico, l’ateneo fiorentino la cui rilevanza deriva dalla pluralità di offerte formative su cui strutturare forme di interdisciplinarietà, l’università di Siena quale polo qualificato per le discipline economiche e finanziarie che si è sviluppato a partire dalla vocazione storica della città di centro di gestione di traffici monetari legati alle attività commerciali.

Per questo è prioritario operare per trattenere questa ricchezza di intelligenze, creando le condizioni per accedere ad impieghi ad alta professionalità nel sistema economico e produttivo regionale. Per fare questo la strategia del PIT è quella di stimolare e coordinare il contributo delle università della Toscana, del CNR, degli enti pubblici e privati e delle stesse imprese, nel quadro di uno “spazio regionale della ricerca e dell’innovazione”

capace di attrarre risorse umane e finanziarie e di favorire il trasferimento tecnologico.

Un particolare interesse è rappresentato dalla ricerca e dall'innovazione nel settore sanitario nel quale lo sviluppo scientifico e tecnologico del settore corrisponde a più elevati livelli di qualità dei servizi offerti ai cittadini.

Per accrescere i livelli di competitività occorre rafforzare l'interdipendenza tra mercato del lavoro regionale e crescita strutturata dei saperi locali per conseguire uno standard più elevato in termini di qualificazione professionale che possa dinamizzare il sistema economico regionale e suscitare nuova imprenditorialità.

Il "sistema ricerca" dovrà rafforzare le proprie relazioni interne per consentire una più efficace trasmissione dei saperi specialistici e soprattutto porsi in rapporto più stretto con le diverse realtà produttive territoriali per attivare forme di collaborazione e di partenariato che dovrà tradursi in una complessiva innovazione del sistema economico che generi nuove opportunità di lavoro.

Ciò significa passare da un sistema policentrico tendenzialmente autonomo ad un sistema policentrico integrato e interconnesso che abbia la capacità sinergica e la massa critica di dilatare territorialmente gli effetti delle conoscenze e della loro trasmissione nel sistema imprenditoriale nell'intero spazio regionale, anche attraverso la formazione di nuovi nodi di eccellenza formativa e produttiva.

### **1.3 Identificazione della base di conoscenza disponibile**

- Il sistema universitario Collana educazione studi e ricerche n°9 editore Giunti Firenze per conto del Dipartimento delle politiche formative e dei beni culturali servizio educazione. Ristampa 2005
- Università del territorio reti regionali per lo sviluppo locale di David Fanfano edito da Alinea Firenze 2001
- aggiornamento lavori IRPET  
1993 aspetti strutturali del sistema universitario toscano e rapporto tra università e sistema dell'impresa  
1994 Aspetti strutturali del sistema universitario Toscano
- leggi di riferimento testo unico in materia di istruzione e lavoro l. r. 32/2002 e successive modificazioni
- regolamento in attuazione al testo unico l. r. 47/2003

### **1.4 Relazioni/sinergie con altri piani/programmi e con precedenti atti di programmazione**

### **1.5 Livelli istituzionali che si prevede di coinvolgere**

I Comuni, Le Province, il Ministero competente, gli Atenei, i Centri di Ricerca pubblici.

## **SCHEDA 4**

**Strategia di rango regionale promossa nell'ambito del nuovo PIT 2005-2010 relativa a: “Reti ecologiche e grandi corridoi ambientali, paesaggio, servizi e infrastrutture nei territori montani.”**

**Strategia di rango regionale promossa nell'ambito del nuovo PIT 2005-2010 relativa a: “Reti ecologiche e grandi corridoi ambientali, paesaggio, servizi e infrastrutture nei territori montani.”**

## **1. 1 Motivazioni della scelta**

**1. 1. 1.** Nella Legge Regionale n. 1/05 “ Norme per il governo del territorio “ una delle finalità contenute nell’art. 1 secondo comma, lettera c), è quella di sviluppare le potenzialità della montagna, della fascia costiera e delle aree agricole nel rispetto delle esigenze di tutela ambientali ad esse peculiari.

**1. 1. 2.** L’Appennino è il territorio in cui si sviluppano le principali relazioni della nostra Regione con le altre realtà regionali; Liguria, Emilia-Romagna, Marche e Umbria.

L’approccio interregionale del Progetto Appennino (da politiche di versante a politiche di sistema orografico) inteso come moltiplicatore dell’efficacia nel perseguimento degli obiettivi condivisi.

Nel Protocollo d’Intesa sottoscritto tra i Presidenti della Regione Emilia-Romagna e Toscana nell’aprile del 2004, Presidenti riconfermati nel loro mandato sino al 2010, si sottolineava l’ottimo rapporto di collaborazione che da sempre lega le due Regioni geograficamente unite dalla dorsale appenninica e si individuavano, fra l’altro, alcuni Programmi Strategici che hanno nel Sistema Appennino il principale riferimento territoriale.

**1.1.3.** La risorsa ambientale rappresentata dall’Appennino non si tutela solo con interventi diretti alla riduzione del dissesto idrogeologico; gestione agro-forestale diffusa e attiva, corretta regimazione delle acque, ma assicurando alle popolazioni che insistono in quel territorio, una qualità e un livello di sviluppo paragonabile ad altre realtà regionali.

“Tutto il territorio merita e richiede attenzione particolare, sembra opportuno indicare le aree isolate e a forte rarefazione demografica ed economica (aree montane e insulari in testa) ... per il delicato sistema ambientale e per il sistema di opportunità da

queste rappresentato in termini di nuovo sviluppo per la Toscana” (PRS 2003-2005).

La natura del Programma è di conseguenza interregionale e multisetoriale.

## **1. 2. Definizione degli indirizzi generali: contesto, finalità, obiettivi**

### **1.2.1. Contesto**

Il modello fondato sull'integrazione e coerenza (tra politiche di settore e strumenti per il governo del territorio- tra strategie territoriali e obiettivi politici della legislatura) potenzia il ruolo del territorio, assunto dalla nuova legge sul governo del territorio e dal nuovo PIT, come risorsa unitaria e complessa, base per la valutazione degli esiti complessivi delle politiche territoriali e elemento generatore di *progetti di sviluppo locale condivisi*.

La pluralità di condizioni di vita e di sviluppo economico presenti nella montagna toscana (Ricerca IRPET- Conferenza Regionale sulla Montagna 2002) ha portato ad individuare “*le montagne della Toscana*”, non tanto quale necessità di nuova delimitazione territoriali quali invece di nuove lettura dei fenomeni in atto.

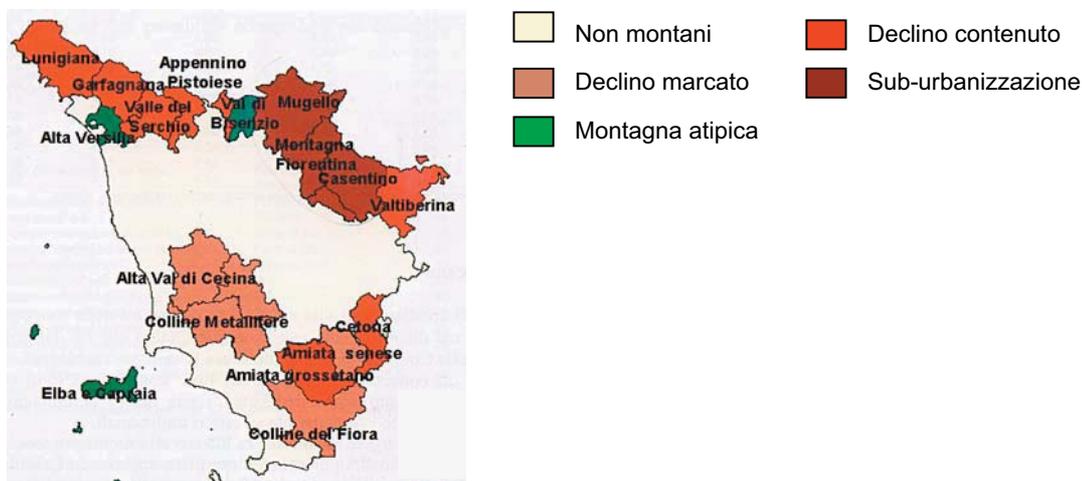
“Da una questione montagna all'individuazione di problemi specifici che meritano attenzione specifica, più limitata e con intensità diversificate.

Da una classificazione delle Comunità Montane attraverso la quota di popolazione o di territorio in stato di “esclusione sociale” alla individuazione di quattro tipologie di montagne della Toscana.

□ Appennino occidentale emarginato territorialmente e/o amministrativamente della Lunigiana, Garfagnana e della Valle del Serchio, definibile “*a declino contenuto*”, realtà che hanno vissuto forti spopolamenti fino agli anni Settanta, con un trend negativo anche negli ultimi decenni pur con intensità più bassa. (-2, 4 Pop. 90-00). Anche i dati economici registrano una situazione di difficoltà. Le stesse condizioni sono presenti anche nell'estremità orientale appenninica in Val Tiberina.

□ La parte centrale dell'Appennino a contatto con il sistema metropolitano della toscana centrale, quale la Val di Bisenzio definibile “*montagna atipica*” ove l'atipicità risiede soprattutto nell'andamento demografico più positivo addirittura della media regionale(+4,0 Pop. 90-00) e l'area costituita dal Mugello, Montagna Fiorentina e Casentino definibili “*suburbane*” realtà che hanno vissuto un forte spopolamento fino agli anni Settanta, per poi registrare un'inversione di tendenza con un notevole incremento demografico (+7,1 Pop. 90-00). Anche la situazione

economica qui è migliore con un tasso di attività il più elevato della media regionale. Naturalmente la variabilità interna all'area è significativa, ove gli indicatori positivi sono riferibili ai luoghi vicini alle grosse città, mentre le aree più isolate presentano fenomeni di declino demografico.



Complessivamente la lettura di alcuni fattori (l'andamento demografico, relazioni pendolari) conferma uno scenario nuovo, composto da realtà articolate ove l'intensità di fenomeni è sostanzialmente diversificata; il nucleo è rappresentato dall'area metropolitana costituita dalla Toscana dell'Arno (sorretto a est da Arezzo e a sud da Siena) che si irradia verso l'Appennino centrale, tanto da costituirne una propaggine, circondato a nord e ai lati da *comuni montani cuscinetto* rispetto ai *sistemi estremi orientali e occidentali* che presentano ancora problematiche tipiche dei territori marginali.

### 1.2.2. Obiettivi generali

- Sviluppare le potenzialità della montagna nel rispetto della tutela ambientale: valorizzazione delle specificità e delle identità del patrimonio territoriale locale, degli interessi e della progettualità locali al fine di favorire la coesione territoriale a livello locale e l'inserimento efficace dei sistemi locali nel contesto europeo.
- Aumentare l'integrazione tra pianura e montagna

### 1.2.3. Obiettivi specifici

- Aumentare la qualità insediativa
- Migliorare la qualità ambientale: difesa del suolo e gestione dei processi di evoluzione degli ecosistemi

- Sviluppo economico a partire dalle potenzialità locali
- Mantenimento delle popolazioni a presidio del territorio

#### **1.2.4. Azioni conseguenti**

- Disciplina del paesaggio
- Individuazione, tutela e valorizzazioni delle reti ecologiche
- Miglioramento dei servizi all'impresa e alla persona
- Tutela e valorizzazione delle aree protette
- Individuazione e promozione delle risorse endogene
- Miglioramento del sistema infrastrutturale
- Disciplina per la difesa del suolo

#### **1.2.5. Effetti territoriali e ambientali attesi**

- La tutela del patrimonio culturale e del paesaggio
- Tutela della biodiversità e delle reti di continuità ambientali
- La capacità di incidere attraverso gli indirizzi della pianificazione sul sistema economico e sulla efficacia del sistema dei servizi e delle infrastrutture
- La conservazione e valorizzazione delle risorse ambientali e territoriali
- La valorizzazione delle identità territoriali

### **1.3. Identificazione della base di conoscenza disponibile**

**1.3.1.** Il PIT vigente con riferimento alla Toscana dell'Appennino, al territorio rurale, alla mobilità – logistica e infrastrutture.

**1.3.2.** Libro verde sulle Montagne di Toscana, seminari preparatori la Conferenza Regionale sulla montagna e analisi della qualità della vita e dei percorsi di sviluppo nella montagna Toscana. Giunta Regionale e IRPET, 2002.

**1.3.3.** Appennino Parco d'Europa, Ricerca inter-universitaria sull'infrastrutturazione ambientale e le prospettive di valorizzazione della fascia appenninica nel quadro europeo. 2003.

**1.3.4.** Il Programma ha come unità territoriale di riferimento gli *ambiti* delineati nello studio preparatorio del PIT " Territori della Toscana" - Proposta di una nuova geografia e Atlante dei caratteri strutturali del

paesaggio, metodologia per l'adeguamento del Piano di Indirizzo Territoriale 2006-2010, a cura di Lando Bortolotti e G. Paolinelli.

**1.3.5.** Quadri ambientali della Toscana: Paesaggi dell'Appennino, a cura di Claudio Greppi. 1993.

**1.3.6.** I Sistemi di Paesaggio, a cura di R. Rossi

**1.3.7.** Il Piano di Sviluppo Rurale 2000-2006, Titoli primo e secondo.

**1.3.8.** I Piani Locali di Sviluppo Rurale 2001-2006 delle Province e Comunità Montane

**1.3.9.** P. R. S. 2003- 2005

**1.3.10.** Schema di Sviluppo del Territorio Regionale, Documento preliminare per il P. T. R. , opzioni strategiche per l'aggiornamento del PTR vigente della Regione Emilia-Romagna, 2005.

**1.3.11.** Programma di Governo 2005-2010 in generale e specificatamente al punto relativo ai Valori: la Regione che vogliamo, 5. 3 Proiezione e cooperazione internazionale, 5. 4 Competitività dei territori e dei sistemi produttivi, 5. 6 Sostenibilità ambientale e territoriale dello sviluppo.

**1.4. Relazioni/sinergie con altri piani/programmi e con precedenti atti di programmazione**

**1.4.1.** Piano Regionale di Sviluppo 2000-2006

**1.4.2.** Piano di Indirizzo territoriale: strategie relative alla Toscana dell'Appennino, al territorio rurale, mobilità – logistica e infrastrutture.

**1.4.3.** Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali

**1.4.4.** Piano di Sviluppo Rurale 2000-2006

- 1.4.5.** Protocollo d'intesa fra le Regioni Emilia-Romagna e Toscana per il "Potenziamento infrastrutturale dei collegamenti appenninici", approvazione schema e delega alla sottoscrizione, febbraio 2002.
- 1.4.6.** Progetto per lo sviluppo locale: "Patto territoriale dell'Appennino centrale"
- 1.4.7.** Accordi Quadro.
- 1.4.8.** Piani di bacino di assetto idrogeologico (PAI)
- 1.4.9.** Legge regionale n. 82 del 28/12/2000  
Norme in materia di Comunità Montane
- 1.4.10.** Legge Regionale n. 40 del 16/8/2001  
Disposizioni in materia di riordino territoriale e di incentivazione delle forme associate comuni
- 1.4.11.** Legge Regionale n. 95 del 19/12/1996  
Disciplina degli interventi per lo sviluppo della montagna
- 1.4.12.** Legge n 97/94  
Nuove disposizioni per le zone montane
- 1.4.13.** Piani di settore regionali:  
ENERGIA; Piano energetico regionale 2001-2010, Piano di indirizzo energetico regionale  
AREE PROTETTE E BELLEZZE NATURALI; Perimetrazione dei siti di importanza regionale e designazione di zone di protezione speciale in attuazione delle direttive CEE (del. C.R. n. 6/04), Approvazione del Quarto programma triennale per le aree protette 2004-2007 ai sensi della legge regionale 49/95, norme per la conservazione e la tutela degli habitat naturali e seminaturali, della flora e della fauna selvatiche, Approvazione norme tecniche relative alle forme e alle modalità di tutela e di conservazione dei SIR (del. GR n. 644/04)  
TRASPORTI; Piano della mobilità e della logistica  
FORESTE; Programma forestale Regionale  
POLITICHE SOCIALI, Piano sociale regionale  
CULTURA; Accordo di programma quadro per il settore dei beni e delle attività culturali  
PROGRAMMAZIONE, Programma di riordino territoriale e le singole gestioni associate (Del. CR 255/03 e Deliberazioni Attuative)

**1. 5. Livelli istituzionali che si prevede di coinvolgere**

- 1.5.1. Le Regioni contermini; Emilia-Romagna, Liguria, Marche e Umbria
- 1.5.2. Le Province
- 1.5.3. Le Comunità Montane regionali e contermini
- 1.5.4. Gli Enti parco
- 1.5.5. Le Autorità di Bacino nazionale e regionali
- 1.5.6. I Comuni
- 1.5.7. L'Istituto Regionale per la Programmazione Economica e Territoriale Le Agenzie regionali; ARPAT, ARSIA. Toscana Promozione ARTEA
- 1.5.8. Le Agenzie regionali; ARPAT, ARSIA. Toscana Promozione ARTEA

# DOCUMENTAZIONE

## **ALLEGATO A**

**Quadro conoscitivo di riferimento per l'adeguamento del P. I. T.**

## ALLEGATO A

### Quadro conoscitivo di riferimento per l'adeguamento del P. I. T.

Il quadro conoscitivo di riferimento per l'adeguamento del P. I. T. si compone, nella fase di avvio del procedimento, dei seguenti atti, programmi, piani, documenti, studi e ricerche.

- **Bilancio di fine legislatura**

- **Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (Potsdam, 1999)**

- **Piani di bacino di tutela del rischio idraulico**

- D. P. C. M 5 novembre 1999 Piano Stralcio relativo alla Riduzione del Rischio Idraulico del Bacino del fiume Arno
- Prima elaborazione del progetto del Piano di Bacino dei Fiume Tevere:

- **Piani di bacino di assetto idrogeologico (PAI)**

- Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino del Fiume Arno (Delib. Comitato Istituzionale n. 185 dell'11 novembre 2004)
- Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino del Fiume Serchio (Delib. Comitato Istituzionale n. 132/2004 – adozione e D.C.R. 20 del 1/2/2005)
- D. C. R. n. 11 del 25 gennaio 2005 - Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino Toscana Nord
- D. P. C. M. 24 maggio 2001 - Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino del fiume Po
- Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino Marecchia-Conca (D.C.R. 115 del 21/9/2004)
- Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino del Fiume Reno (D.C.R. 114 del 21/9/2004)
- Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino del Fiume Magra (Delib. Comitato Istituzionale n. 94/2001)
- Progetto di Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino del Fiume Tevere
- Piano stralcio per l'assetto idrogeologico per il bacino di rilievo regionale Ombrone (D.C.R. 12 del 25/1/2005)
- Piano stralcio per l'assetto idrogeologico per il bacino di rilievo regionale Toscana Costa (D.C.R. 13 del 25/1/2005)

- **Piani per la tutela della qualità delle acque**

- Piano stralcio per la qualità delle acque del fiume Arno". (D. P. C. M. 31 marzo 1999)
- Progetto di Piano stralcio per la qualità delle acque del fiume Serchio (Delib. Comitato Istituzionale n. 49 del 31/10/1995 - adozione)

- D. C. R. n. 212 del 21. 03. 90 - **Schema strutturale per l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia** e relative Istruzioni tecniche

- D. C. R. n. 29 del 02/03/2004 - **Piano regionale di azione ambientale 2004-2006;**

**- Piani e programmi regionali di settore:**

Settore: Organizzazione e sistemi informativi

| <b>Legge di riferimento</b> | <b>Atto di approvazione</b> | <b>Piano o programma</b>  | <b>Aggiornamenti/attuazioni</b>                     |
|-----------------------------|-----------------------------|---|---|
|                             | DGR n. 497 del 20/05/02     | Indirizzi strategici per l'innovazione tecnologica e-Toscana                            |   |
|                             | DGR. n. 1401 del 16/12/02   |   | Documento di strategia per e-government e. Toscana. |
|                             | DCR n. 20 del 12/02/03      | Programma straordinario pluriennale degli investimenti strategici - progetto e. toscana |   |
| <b>Legge di riferimento</b> | <b>Atto di approvazione</b> | <b>Piano o programma</b>  | <b>Aggiornamenti/attuazioni</b>                     |
|                             | D. C. R. n. 90 del 04/02/02 | Programma regionale di azioni innovative 2002-2003 (                                    |   |

Settore Politiche territoriali e ambientali

| <b>Legge di riferimento</b> | <b>Atto di approvazione</b> | <b>Piano o programma</b>   | <b>Aggiornamenti/attuazioni</b>   |
|-----------------------------|-----------------------------|--|---|
| L. R. 85/95                 | DCR n. 154/2004             | Quarto programma regionale per le aree protette  |   |
| L. R. 56/00                 | DCR n. 6 del 21/01/04       | Perimetrazione dei siti di importanza regionale e designazione di zone di protezione speciale in attuazione delle Dir. n. 79/409/CEE e Dir. n. 92/43/CEE |   |
| L. R. 56/00                 | DGR n. 644 del 05/07/04     |  | Norme tecniche relative alle forme e alle modalità di tutela e conservazione dei Siti di importanza regionale (SIR) |
|                             | DCR n. 6 del 25/01/05       | Piano della tutela delle acque   |   |
|                             | DCR n. 381/1999             | Piano regionale di rilevamento della qualità dell'aria   |   |
| L. R. 47/97                 | DCR n. 1 del 18/01/00       | Piano energetico regionale 2001-2010   |   |
| L. R. 47/97                 | all'esame del Consiglio     | Piano di indirizzo energetico regionale  |   |
|                             | DGR n. 322 del 28/02/05     |  | Linee guida per la valutazione della qualità energetica ed ambientale degli edifici in Toscana                      |
|                             | DCR. n. 88 del 07/04/88     | Piano regionale dei rifiuti  |   |
|                             | DCR. n. 384 del 21/12/99    | Piano di bonifica dei siti inquinati   |   |

| <b>Legge di riferimento</b> | <b>Atto di approvazione</b> | <b>Piano o programma</b>  | <b>Aggiornamenti/attuazioni</b> |
|-----------------------------|-----------------------------|---|---------------------------------|
|                             | DCR. 385 del 21/12/99       | Piano regionale dei rifiuti speciali e pericolosi   |                                 |
|                             | DCR n. 151 del 23/11/04     | Programma regionale per la riduzione dei rifiuti urbani biodegradabili da collocare in discarica                            |                                 |
|                             | DCR. n. 63 del 22/06/04     | Piano regionale della mobilità e della logistica  |                                 |
|                             | DCR. n 35 del 27/02/02      | Approvazione programma pluriennale investimenti sulla viabilità di interesse regionale per gli anni 2002-2007               |                                 |
|                             | DCR. n 88 del 07/05/03      | Programma straordinario degli interventi per il miglioramento della qualità urbana della città di Firenze per gli anni 2003 |                                 |
|                             | DCR n. 51 del 26. 05. 04    | Programma regionale di edilizia residenziale pubblica   |                                 |

## Settore: Cultura e formazione

| <b>Legge di riferimento</b> | <b>Atto di approvazione</b> | <b>Piano o programma</b>   | <b>Aggiornamenti/attuazioni</b> |
|-----------------------------|-----------------------------|--|---------------------------------|
| L. R. 14/95                 | DCR n. 124 del 24/07/02     | Programma pluriennale degli interventi strategici nel settore dei beni culturali |                                 |
|                             | DGR n. 243 del 17/03/03     | Programma di attività in materia di paesaggio                                    |                                 |
| L. R. 14/95                 | DCR n. 11 del 04/02/04      | Piano di indirizzo delle attività e dei beni culturali 2004-2006                 |                                 |

| <b>Legge di riferimento</b> | <b>Atto di approvazione</b> | <b>Piano o programma</b>   | <b>Aggiornamenti/attuazioni</b>          |
|-----------------------------|-----------------------------|--|--|
| L. R. 32/02                 | DCR n. 137 del 29/07/03     | Piano integrato regionale  |  |
| L. 662/96                   | 16/12/99                    | Accordo di programma quadro per il settore dei beni e delle attività culturali | Integrazioni all'Accordo nel 2003 e 2004 |

## Settore Sviluppo economico

| <b>Legge di riferimento</b> | <b>Atto di approvazione</b> | <b>Piano o programma</b>  | <b>Aggiornamenti/attuazioni</b>             |
|-----------------------------|-----------------------------|---|---|
| L. R. 35/2000               | DCR. n 283 del 28/12/00     | Piano Regionale dello Sviluppo Economico 2001-2005  |   |
|                             | DCR n. 90 del 04/02/02      |   | Programma regionale delle azioni innovative |
|                             | DCR. n. 3 del 25/02/03      | Programma pluriennale investimenti 2003/2005: linee strategiche per l'attuazione del Piano di rilancio dei poli espositivi e congressuali della Toscana |   |
| L. R. 39/2000               | DCR. n. 75 del 14/03/01     | Programma forestale regionale 2001-2005   |   |

| Legge di riferimento | Atto di approvazione        | Piano o programma   | Aggiornamenti/attuazioni |
|----------------------|-----------------------------|---|--------------------------|
|                      | DGR. n. 109 del 21/09/04    | Piano di indirizzo per le montagne Toscane 2004-2006  |                          |
|                      | DGR. n. 1351 del 22/12/2004 | Piano Operativo Antincendi Boschivi 2004-2006   |                          |
| L. R. 34/2001        | DCR. n. 201 del 25/11/03    | Piano regionale dei servizi di sviluppo agricolo e rurale 2004-2005   |                          |
| L. R. 28/97          | DCR. n. 746 del 02/09/04    | Programma di promozione economica per le risorse dell'agricoltura, dell'artigianato, della PMI industriale ed del turismo per l'anno 2005 |                          |
| Reg. CE 1257/99      | DCR. n. 211 del 05/03/01    | Piano di sviluppo rurale della Toscana 2000-2006  |                          |
| L. R. 3/94           | DCR n. 144 del 13/07/01     | Piano faunistico venatorio 2001-2005  |                          |
|                      | DCR. n. 44 del 25/05/04     | Piano zootecnico regionale  |                          |

## Settore: Politiche socio-sanitarie

| Legge di riferimento | Atto di approvazione    | Piano o programma                   | Aggiornamenti/attuazioni |
|----------------------|-------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
|                      | DCR. n 22 del 16/02/05  | Piano sanitario regionale 2005-2007 |                          |
|                      | DCR n. 122 del 24/07/02 | Piano sociale regionale             |                          |

- **le ricerche elaborate** dai diversi settori regionali, dagli istituti di ricerca, con particolare riferimento all'I.R.P.E.T., e dalle Agenzie regionali e le relative pubblicazioni.

- La ricerca *Il paesaggio nei dieci piani territoriali di coordinamento provinciali della Toscana* a cura dell'arch. Gabriele Paolinelli finalizzata ad analizzare la disciplina paesaggistica dei dieci piani di coordinamento provinciali attraverso la schedatura sistematica dei contenuti e la costruzione di un quadro di sintesi delle diverse impostazioni concettuali e metodologiche attraverso schede riassuntive articolate per grandi temi quali: il concetto di paesaggio, articolazione del paesaggio, invarianti strutturali e statuto, indirizzi strategici.

- **i data base e le cartografie tematiche** elaborate dal Servizio Geografico regionale ai fini del S. I. T.

- **gli studi preparatori elaborati ai fini dell'adeguamento del PIT (2004-2005):**

a) *I territori della Toscana*: ricerca a cura del prof. Lando Bortolotti finalizzata ad una prima individuazione dei sub-sistemi regionali quale articolazione dei 4 sistemi di programma del PIT vigente.

b) *Atlante dei caratteri strutturali del paesaggio*: ricerca a cura degli arch. Gabriele Paolinelli e Antonella Valentini finalizzata ad una prima proposta per l'individuazione dei caratteri strutturali identificativi ed ordinari dei paesaggi della Toscana.

c) *Le politiche di settore della regione Toscana*: ricerca a cura dell'arch. Giulio Giovannoni finalizzata alla schedatura dei contenuti dei diversi piani di settore regionali con particolare riferimento alla relazione tra strategie e ambiti territoriali.

d) *Le strategie e le azioni contenute nei Piani territoriali di Coordinamento provinciali*: ricerca a cura dell'arch. Paola Scotti finalizzata alla schedatura dei contenuti strutturali e strategici dei PTC provinciali anche in riferimento alle politiche di settore.

e) *I piani strutturali locali*: ricerca a cura degli architetti Chiara Agnoletti e Rita Allegrini finalizzata alla lettura sistematica dei contenuti strategici dei piani comunali con particolare riferimento alla relazione tra obiettivi-indirizzi strategici-azioni e al tema del dimensionamento.

f) *Le aree produttive in Toscana - Atlante territoriale*: ricerca a cura del prof. Massimo Preite finalizzata alla schedatura degli insediamenti produttivi appartenenti ai distretti toscani più rappresentativi ed alla analisi funzionale e del ruolo economico che questi rivestono.

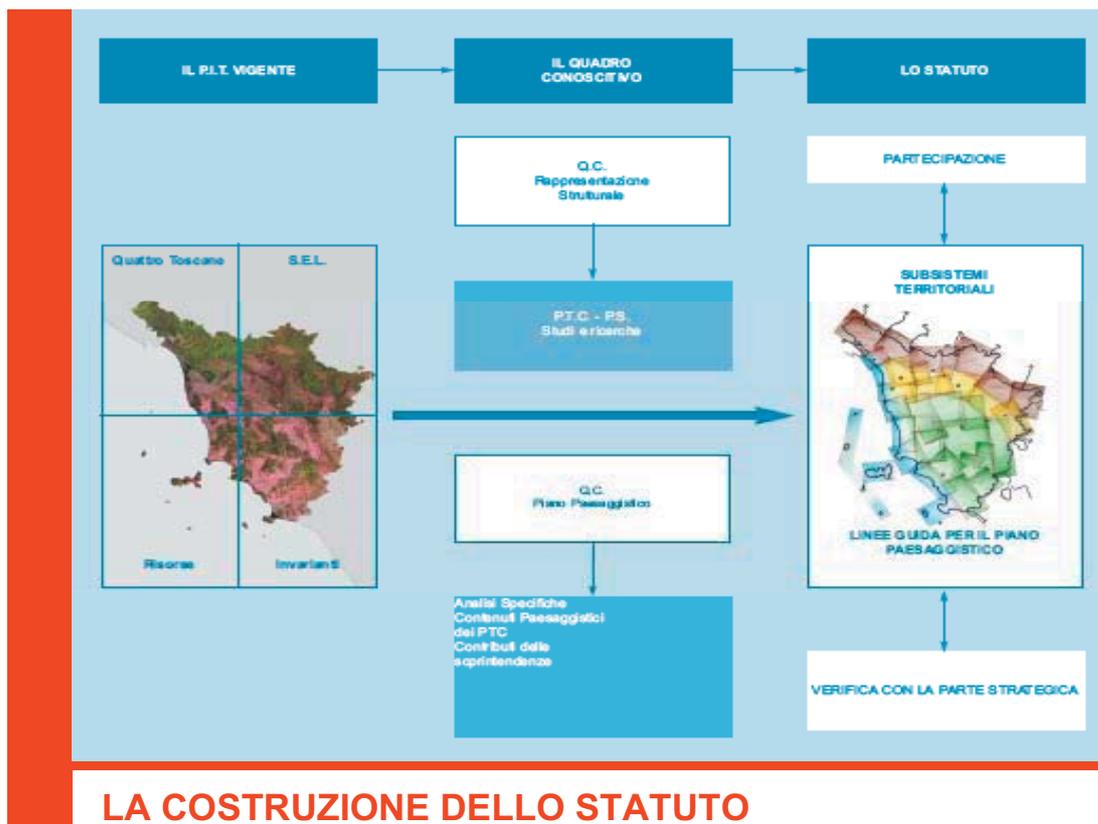
g) *Il turismo rurale nello sviluppo territoriale integrato della Toscana*: ricerca a cura dell'IRPET (responsabile prof. Giovanni Balestrieri) finalizzata all'analisi delle relazioni tra turismo rurale e attività agricole in tre aree campione della Toscana per verificare il ruolo del turismo quale fattore guida per uno sviluppo territoriale integrato e sostenibile.

Le ulteriori ricerche da svolgere dovranno essere rivolte a:

- ricognizione degli interventi previsti da strumenti patti di livello nazionale e regionale (Accordi di programma quadro; Accordi di Programma, Intese, Patti territoriali, PRUST)
- completamento dell'Atlante dei caratteri strutturali del paesaggio attraverso la ricognizione relativa ai paesaggi dei sistemi insediativi e verifica dei caratteri individuati attraverso il contributo delle province e della Soprintendenza regionale per i beni architettonici e ambientali;
- completamento dell'Atlante degli insediamenti produttivi attraverso l'analisi dei punti di forza e di debolezza dei singoli sistemi;
- elaborazione di un Atlante delle aree commerciali e direzionali della Toscana finalizzato alla ricostruzione dell'assetto e delle dinamiche evolutive di tali strutture con particolare attenzione al loro ruolo ed agli effetti territoriali indotti nell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia;
- implementazione della rappresentazione delle linee di tendenza del governo del territorio toscano nell'ambito del rapporto I.R.P.E.T. su Toscana 2020.

## **ALLEGATO B**

### **LA METODOLOGIA PER L'ADEGUAMENTO DEL P. I. T.**



### Metodologia per la elaborazione della parte statutaria

La parte statutaria è la **rappresentazione strutturale del territorio toscano** in un'ottica di lungo periodo da rispettare sia dagli atti di pianificazione che dagli atti di programmazione.

Lo statuto **rappresenta la proiezione al futuro delle regole non negoziabili del territorio** quali: le invarianti strutturali, i principi per l'utilizzazione e per le prestazioni delle risorse, le strutture territoriali di riferimento per il piano paesaggistico (ambiti di paesaggio).

La costruzione della parte statutaria si compone di diverse elaborazioni tra loro correlate:

- l'individuazione della parte fondativa del territorio
- dei suoi caratteri identitari preminenti
- dei contenuti propri del piano paesaggistico, richiesti dall'art. 135 del Codice dei beni culturali e del paesaggio di recente approvazione attraverso l'individuazione di ambiti di paesaggio
- verifica dei contenuti con gli enti istituzionali territoriali.

Il territorio considerato per tutte le attività è quello regionale con riferimento agli spazi di relazione interregionale e al loro collegamento con il più ampio spazio europeo.

Sono presi in considerazione gli elementi strutturali del PIT vigente:

- i sistemi territoriali di programma (le cosiddette "Quattro" Toscane), macroambiti a forte integrazione morfologica, storica, infrastrutturale e socioeconomica

- i sistemi territoriali locali (STL), articolazione micro-territoriale di riferimento per la programmazione economica locale e per testare i livelli di servizio assicurati ai cittadini ed alle imprese;
- i sistemi territoriali funzionali (STF), cioè l'interconnessione dei diversi sistemi territoriali locali tra loro e con l'esterno;
- le invarianti strutturali non negoziabili (le risorse ed i beni con le relative prestazioni, i livelli di qualità territoriale e le relative regole di trasformazione) riferite sia ai sistemi territoriali che alle tipologie di risorse.

L'attività è svolta attraverso le seguenti azioni:

1. aggiornamento del quadro conoscitivo del PIT vigente attraverso l'acquisizione delle conoscenze già disponibili all'interno dei piani territoriali di coordinamento a cui viene affiancata l'elaborazione di apposite ricerche finalizzate alla descrizione del sistema insediativo (analisi sui servizi a livello comunale, sul pendolarismo tra comuni e sul sistema policentrico regionale, e le linee evolutive dell'uso del suolo).
2. eventuale ridefinizione dei quattro sistemi territoriali di programma in relazione anche ai rapporti trans-regionali e a particolari tematiche, quali ad esempio le rete infrastrutturali ed i corridoi ambientali.
3. definizione dei sub-sistemi territoriali delle "Quattro" Toscare in relazione non più a indicatori di natura statistica (i sistemi territoriali locali erano stati mutuati dai sistemi economici locali previsti nel Programma regionale di sviluppo ed individuati come unità territoriali caratterizzati da una pendolarità interna - misurata al censimento generale della popolazione del 1991 - essenzialmente giornaliera e dalla fitta trama di scambi ed interdipendenze tra i comuni in un più ampio arco temporale), quanto a criteri di lettura storico-geografico-culturali. Lo spostamento interpretativo è dettato dalla nuova forma e dal ruolo che assume il PIT nella filiera del governo del territorio in Toscana.

La definizione dei sub-sistemi non più come risultato di una aggregazione dal basso delle diverse specificità economico-industriali del territorio, ma come esito della storia dei luoghi permette di trattarli anche come momento strutturante le forme del paesaggio regionale, ricercando in esse i criteri per l'individuazione degli ambiti paesaggistici, isolandone le caratteristiche e le regole evolutive.

Questa attività è finalizzata anche alla individuazione dei beni paesaggistici, che in base alle caratteristiche naturali e storiche dei luoghi ed in relazione al livello di rilevanza, è contenuta nello statuto del PIT.

Al contempo serve a definire le eventuali prescrizioni per la tutela dei beni paesaggistici stessi, e comunque alla definizione dei criteri a cui le Province si attengono per ripartire il territorio in ambiti paesaggistici differenziati. Ai fini della elaborazione dei criteri per il riconoscimento, all'interno dei PTC, dei diversi ambiti di paesaggio e dei relativi obiettivi di qualità, gli ambiti individuati preliminarmente verranno verificati sia attraverso la lettura delle caratteristiche naturali e storiche e in relazione alle principali tendenze evolutive del paesaggio sia in relazione al livello di integrità e di rilevanza dei valori riconosciuti.

La presente attività è svolta con le seguenti azioni:

1. lettura all'interno dei sub-sistemi degli ambiti di paesaggio e delle loro regole evolutive.
2. indagine per la definizione di criteri per la determinazione delle strutture del paesaggio e delle regole di conservazione e trasformazione.
3. elaborazione dei criteri per la definizione dei livelli di integrità e di rilevanza dei valori paesaggistici nonché degli obiettivi di qualità in relazione ai diversi ambiti (indirizzi per la redazione della parte statutaria dei PTCP).

La disciplina degli "ambiti di paesaggio" di competenza provinciale si fonderà sull'individuazione delle caratteristiche riconoscibili (identità dei luoghi) e riconosciute ("così come è percepito dalle popolazioni") in coerenza con i contenuti della Convenzione europea del paesaggio.

Non si tratterà di ambiti da collegare immediatamente a norme di comportamento, ma di riferimenti concettuali per ricostruire l'appartenenza dei territori per i quali solo successivamente sarà possibile definire le regole della trasformazione/conservazione.



## I TERRITORI DELLA TOSCANA

### Metodologia per la elaborazione della parte strategica

La parte strategica rappresenta **la visione al futuro per la toscana** e, con riferimento all'arco della legislatura, costituisce **il contenuto territoriale del P. R. S. e delle conseguenti politiche di settore**. Delinea la **strategia dello sviluppo territoriale** definendo gli **obiettivi di governo**, il ruolo dei sistemi regionali, le azioni integrate per la tutela e la valorizzazione delle risorse essenziali e definisce gli aspetti operativi e gestionali in conformità allo Statuto ed in connessione con **la programmazione dello sviluppo e la partecipazione“ dal basso” degli enti locali**

La parte strategica del PIT definisce gli aspetti operativi e gestionali dello Statuto attraverso l'individuazione di progetti di territorio: indirizzi strategici integrati in connessione con la programmazione economica, gli enti locali e la partecipazione delle collettività locali.

A partire dalle prime ipotesi interpretative che costituiscono la progressiva definizione dei sistemi e sub-sistemi regionali e degli ambiti di paesaggio verranno delineati ambiti territoriali attraverso i quali costruire quadri previsionali.

Si tratta di incrociare i contenuti previsionali che per ciascun ambito sono indicati negli strumenti di governo del territorio, con i contenuti territoriali dei piani di settore e con le indicazioni del PRS. L'acquisizione delle informazioni è desunta dall'analisi dei piani strutturali e dei piani territoriali di coordinamento, nonché dei piani e programmi di settore, ma anche attraverso interviste e incontri con i responsabili delle strutture regionali interessate e con i tecnici delle province.

L'insieme degli indirizzi consentirà la costruzione di quadri (conoscitivi) previsionali d'ambito che rappresentano la sintesi degli indirizzi della pianificazione e della programmazione nei diversi sistemi e sub sistemi della Toscana.

Gli indirizzi che non si porranno in contrasto con l'insieme delle regole statuire la parte strategica del PIT intesa come un processo continuo e ripetuto nel tempo nel quale le azioni sinergiche del PIT e del PRS potranno garantire da un lato la piena integrazione tra politiche di settore e gli strumenti per il governo del territorio e dall'altro la coerenza delle strategie territoriali agli obiettivi politici fissati nell'arco della legislatura.

Il modello, fondato sull'integrazione e la coerenza, potenzia il ruolo del territorio, assunto non a caso dalla nuova legge e dal nuovo PIT, come risorsa unitaria e complessa che al tempo stesso costituisce la base per la valutazione degli esiti complessivi delle politiche territoriali e dei piani e programmi e rappresenta l'elemento generatore di progetti di sviluppo locale condivisi.

L'attività è svolta attraverso le seguenti azioni:

1. indagine dei contenuti strategici degli strumenti di pianificazione e dei piani di settore regionali, con due diversi approfondimenti:

- la lettura dei contenuti progettuali e di programmazione che concorrono a definire i quadri strategici in atto dello sviluppo locale;

- la lettura delle azioni che i piani di settore regionali e provinciali prevedono rispetto a determinati ambiti territoriali;

2. lettura dei contenuti degli strumenti per il governo del territorio e dei piani di settore.

A partire da una prima suddivisione per ambiti provinciali, sono esaminati i principali strumenti e atti per il governo del territorio quali i Piani territoriali di Coordinamento, i Piani Strutturali, Piani di Sviluppo delle Comunità Montane, i principali accordi di pianificazione e di programma, i PRUSST, i Patti Territoriali, ecc.

Parallelamente, rispetto agli stessi ambiti, saranno individuate le ricadute territoriali della pianificazione e programmazione di settore.

Il lavoro si articolerà in tre fasi:

1. lettura degli strumenti di pianificazione e degli atti per il governo del territorio;

2. restituzione delle indagini con specifico riferimento alle politiche di settore;

3. analisi delle politiche di settore con specifico riferimento agli ambiti territoriali considerati con interviste ai responsabili dei settori di livello regionale e provinciale (sanità, infrastrutture, agricoltura, turismo), delle Comunità Montane, dei Parchi e delle altre autorità;

4. sintesi finale e costruzione dei quadri previsionali d'ambito.

Dall'incrocio delle risultanze e dalla valutazione delle informazioni derivanti dalle due fasi di rilevamento sarà possibile costruire una griglia di strategie localizzate per ambiti territoriali.

## DALLA MATRICE DI VERIFICA AI QUADRI PREVISIONALI D'AMBITO



**QUADRO CONOSCITIVO della PARTE STRATEGICA**

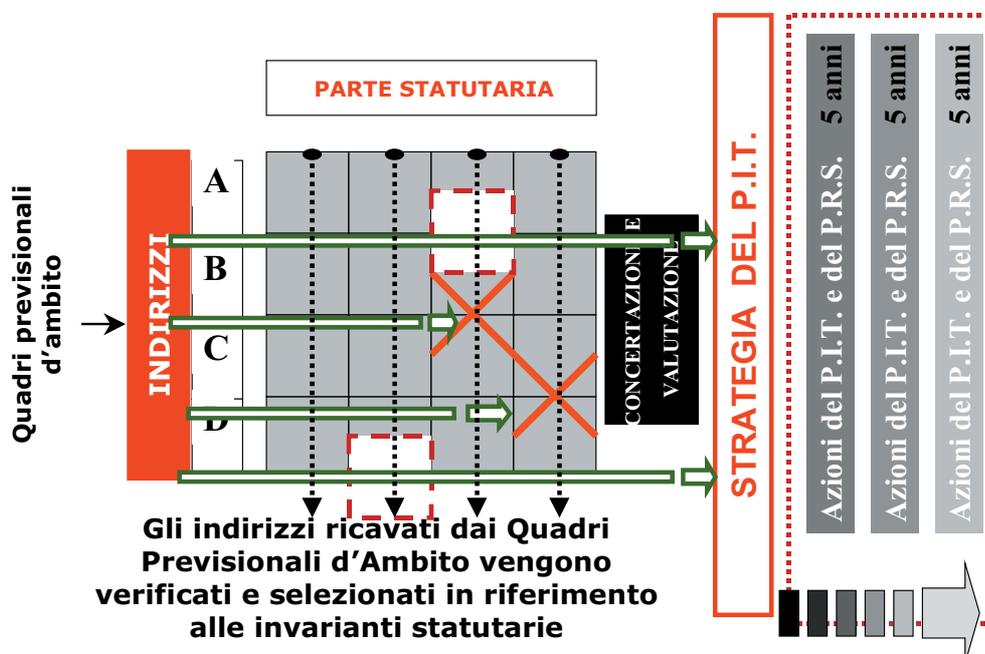
Il sistema delle strategie così individuato, oltre a costituire il quadro conoscitivo della parte strategica del PIT, che dovrà essere posto in relazione con il PRS, consentirà di definire per ciascun ambito i relativi quadri previsionali, che contengono la sintesi delle strategie territoriali esplicitamente o implicitamente definite, attraverso i quali elaborare il sistema degli indirizzi strategici integrati.

Il sistema complessivo degli indirizzi così costruito sarà messo in relazione con la parte statutaria, ed in particolare riferimento con il sistema delle risorse, con le invarianti e con i contenuti paesaggistici, al fine di verificarne la sostenibilità.

Il quadro degli indirizzi strategici che risulteranno coerenti con il complesso delle disposizioni statutarie saranno oggetto di una fase di ulteriore condivisione e di una successiva valutazione complessiva in base ai risultati dell'attività di concertazione stessa, attraverso:

- l'organizzazione di "tavoli di lavoro" con i soggetti della concertazione;
- la valutazione dei risultati della fase di concertazione e la messa a punto delle strategie definitive.

## DAI QUADRI PREVISIONALI ALLA STRATEGIA DEL PIT



## **ALLEGATO SCHEDA 1 A**

**Estratto dei principali articoli della LR 1/05 i cui contenuti richiamano il tema della strategia di rango regionale promossa nell'ambito del nuovo PIT 2005-2010 relativo all'ipotesi di sviluppo della piattaforma logistica costiera in rapporto alla rete transeuropea dei trasporti ed al riequilibrio e integrazione fra le modalità di trasporto.**

## ALLEGATO SCHEDA 1 A

### **Estratto dei principali articoli della LR 1/05 i cui contenuti richiamano il tema della strategia di rango regionale promossa nell'ambito del nuovo PIT 2005-2010 relativo all'ipotesi di sviluppo della piattaforma logistica costiera in rapporto alla rete transeuropea dei trasporti ed al riequilibrio e integrazione fra le modalità di trasporto.**

#### **Titolo I – Disposizioni generali –**

##### *Capo I – Principi generali –*

Art. 3 Le risorse essenziali del territorio.

(omissis)

2. L'insieme delle risorse essenziali [...] è costituito da:

- a) aria, acqua, suolo e ecosistemi della fauna e della flora;
- b) città e sistemi degli insediamenti;
- c) paesaggio e documenti della cultura;
- d) sistemi infrastrutturali e tecnologici.

3. Nessuna delle risorse essenziali del territorio di cui al comma 2 può essere ridotta in modo significativo e irreversibile in riferimento agli equilibri degli ecosistemi di cui è componente. Le azioni di trasformazione del territorio sono soggette a procedure preventive di valutazione degli effetti ambientali previste dalla legge. Le azioni di trasformazione del territorio devono essere valutate e analizzate in base a un bilancio complessivo degli effetti su tutte le risorse essenziali del territorio.

(omissis)

5. I nuovi insediamenti e gli interventi di sostituzione dei tessuti insediativi sono consentiti solo se esistano o siano contestualmente realizzate le infrastrutture che consentono la tutela delle risorse essenziali del territorio. In tal senso sono comunque da garantire l'accesso ai servizi di interesse pubblico e le relative prestazioni; in particolare devono essere assicurati i servizi inerenti:

- a) all'approvvigionamento idrico e alla depurazione delle acque;
- b) alla difesa del suolo, tale da tutelare le aree interessate da rischi di esondazione o di frana;
- c) alla gestione dei rifiuti solidi;
- d) alla disponibilità dell'energia;
- e) ai sistemi di mobilità;
- f) al sistema del verde urbano.

##### *Capo II – I soggetti del governo del territorio –*

Art. 7 I soggetti istituzionali competenti.

2. La Regione approva il piano di indirizzo territoriale di cui all'articolo 9, comma 2, lettera a), e gli atti di governo del territorio di propria competenza, di cui all'articolo 10. Essa detta le disposizioni di indirizzo finalizzate a garantire complessivamente la realizzazione delle strategie di governo atte a promuovere, ai sensi di cui agli articoli 1 e 2, lo sviluppo sostenibile del territorio regionale.

Art. 8 Partecipazione agli atti di competenza statale.

1. La Regione partecipa alla definizione e all'attuazione dei piani e programmi di competenza statale, con particolare riferimento alla stipulazione degli accordi e delle intese interistituzionali. Essa garantisce, nelle sedi relative, il rispetto dei principi di cui al capo I, nonché la coerenza degli atti statali con gli strumenti della pianificazione territoriale e con gli altri atti di governo del territorio adottati e approvati dai soggetti competenti in attuazione della presente legge

2. Ai fini del comma 1, la Regione partecipa alle intese specificamente previste dall'articolo 1, comma 1, della legge 21 dicembre 2001, n. 443 (Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive) e dall'articolo 1, comma 1, del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190 (Attuazione della L. 21 dicembre 2001, n. 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale) per l'individuazione delle infrastrutture, opere e insediamenti ivi previsti, secondo quanto espressamente

disposto dalle medesime norme statali. Contribuisce inoltre alla localizzazione, nel territorio regionale, delle stesse opere, infrastrutture ed insediamenti, in attuazione dei criteri strategici concordati con lo Stato e con gli ulteriori soggetti eventualmente partecipanti all'intesa, relativamente alle caratteristiche tipologiche, economico-finanziarie e qualitative delle opere di cui si tratti.

#### **Titolo V – Atti, soggetti e funzioni –**

##### *Capo I – Funzioni della Regione –*

Art. 48 Piano di indirizzo territoriale.

3. Il piano di indirizzo territoriale delinea la strategia dello sviluppo territoriale mediante l'indicazione e la definizione:

- a) degli obiettivi del governo del territorio e delle azioni conseguenti;
- b) del ruolo dei sistemi metropolitani e dei sistemi delle città, dei sistemi locali e dei distretti produttivi, delle aree caratterizzate da intensa mobilità nonché degli ambiti territoriali di rilievo sovraprovinciale;
- c) delle azioni integrate per la tutela e valorizzazione delle risorse essenziali.

4. Ai fini di cui al comma 3, il piano di indirizzo territoriale stabilisce:

- a) le prescrizioni relative alla individuazione dei tipi di intervento e dei relativi ambiti territoriali che, per i loro effetti intercomunali, sono oggetto di concertazione fra i vari livelli istituzionali anche in relazione alle forme di perequazione tra comuni;
- b) le prescrizioni per il coordinamento delle politiche di settore della Regione in funzione dello sviluppo territoriale;
- c) le prescrizioni relative alla individuazione degli ambiti territoriali per la localizzazione di interventi sul territorio di competenza regionale;
- d) le misure di salvaguardia immediatamente efficaci, pena di nullità, di qualsiasi atto con esse contrastanti, sino all'adeguamento degli strumenti della pianificazione territoriale e degli atti di governo del territorio di comuni e province allo statuto del territorio di cui al comma 1 e alle prescrizioni di cui alle lettere a) e c);
- e) le prescrizioni di cui all'articolo 4, comma 7, della legge regionale 17 maggio 1999, n. 28 (Norme per la disciplina del commercio in sede fissa in attuazione del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114) come modificata dalla legge regionale 4 febbraio 2003, n. 10;
- f) i comuni tenuti ad adottare il piano di indirizzo e di regolamentazione degli orari ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera d bis) della l. r. 38/1998.

#### **Titolo IX – Modifiche ed abrogazioni di leggi regionali vigenti –**

##### *Capo X – Modifiche alla legge regionale 11 agosto 1997, n. 68 "Norme sui porti e sugli approdi turistici della Toscana". -*

Art. 167 Modifica all'articolo 3, comma 1, della l. r. 68/1997

1. Il comma 1 dell'articolo 3 della l. r. 68/1997 è così sostituito:

“ 1. Il PREPAT contiene:

- a) il quadro conoscitivo degli ambiti territoriali per la localizzazione dei porti e degli approdi turistici e la relativa normativa di indirizzo;
- b) l'indicazione dei ruoli dei singoli porti e approdi esistenti in relazione alle specifiche capacità ricettive e di sviluppo;
- c) le norme tecniche per i piani regolatori portuali in ordine ai tipi di opere, di attrezzature e di servizi da realizzare nei porti e negli approdi.”.

**ALLEGATO SCHEDA 1 B**

**Le indicazioni dello Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (SDEC) in merito al tema della accessibilità territoriale.**

## ALLEGATO SCHEDA 1 B

### **Le indicazioni dello Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (SDEC) in merito al tema della accessibilità territoriale.**

Lo Schema di Sviluppo dello Spazio europeo (SSSE) è il documento dell'Unione Europea che definisce la strategia di sviluppo territoriale dello spazio europeo ispirato ai principi di equilibrio socio-economico e di sostenibilità ambientale.

Si tratta di un atto di natura intergovernativa a carattere indicativo e non vincolante<sup>9</sup> che definisce un quadro di orientamento politico finalizzato a migliorare la cooperazione tra le politiche comunitarie settoriali che hanno ricadute significative a livello territoriale.

L'applicazione dei principi dello SSSE avviene, secondo il principio di sussidiarietà, attraverso l'azione degli Stati membri e delle Regioni Europee che sempre più vanno accrescendo il loro livello di partecipazione ai processi decisionali e all'attuazione delle strategie europee.

La sua formulazione si fonda sulla consapevolezza, già maturata con l'esperienza del il "Piano europeo di assetto territoriale" degli anni '70, che le azioni dei singoli Stati membri possono essere più efficaci se inserite in un quadro unitario e coordinato di obiettivi territoriali definiti in comune.

L'elaborazione effettiva dello SSSE prende avvio in seguito agli esiti del Consiglio di Liegi del 1993 che portano le presidenze successive ad elaborare, di concerto con un Comitato per lo sviluppo territoriale, diverse stesure del progetto la cui versione definitiva sarà adottata a Potsdam nel 1999. Tutte le versioni elaborate confermano la volontà di perseguire i medesimi obiettivi fondamentali:

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

Il testo definitivo le assume e le pone in stretta relazione con le tre finalità politiche da perseguire congiuntamente: la coesione sociale ed economica, la salvaguardia delle risorse naturali e culturali, la competitività equilibrata del territorio.

La formulazione di tali meta obiettivi si fonda sul riconoscimento che lo spazio europeo segue traiettorie di sviluppo territoriale diversificate per lo più riconducibili a tre fattori: gli squilibri economici tra il cuore dell'Europa e gli stati più periferici, l'incremento dei traffici merci e passeggeri indotto dall'innalzamento dei livelli di integrazione economica e la conseguente crescita dei mercati interni che tende a saturare le infrastrutture regionali dei trasporti con un conseguente indebolimento delle prestazioni delle strutture urbane, l'innalzamento dei livelli di inquinamento atmosferico attraverso le immissioni di CO<sup>2</sup>, per effetto del fenomeno sopra descritto, che hanno ricadute pesanti sugli equilibri eco-sistemici globali.

Ma i processi di modernizzazione dell'economia possono minacciare anche i valori storico-culturali e naturalistici che i diversi paesaggi europei esprimono, lanciando così una sfida che vede contrapposti i termini dello sviluppo economico del territorio e la conservazione del patrimonio culturale dell'intera Europa.

Sulla base di questo scenario di riferimento ed in coerenza con lineamenti politici emersi dai trattati europei<sup>10</sup>, l'Unione ha impostato le proprie politiche e definito i relativi strumenti di intervento che, seppur non contengono obiettivi riferiti esplicitamente alla dimensione territoriale, hanno senza dubbio incidenza sul territorio comunitario in quanto spazio geografico di intervento.

Lo sviluppo delle "Reti Transeuropee" (RTE) rappresenta il tema portante di una delle politiche settoriali che più di altre ha ricadute dirette sotto il profilo territoriale ed economico in quanto mira a coniugare il potenziamento e miglioramento dei collegamenti tra zone centrali e zone periferiche (zone senza sbocchi al mare, zone insulari) con il sostegno alla creazione del mercato interno attraverso interventi nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'approvvigionamento energetico.

Tale politica discende dall'obiettivo strategico di garantire "parità di accesso alle infrastrutture e alle conoscenze" e dalle conseguenti opzioni politiche definite in relazione ai temi dello sviluppo

<sup>9</sup> Nell'ordinamento europeo non sono, infatti, contemplate competenze in materia di assetto territoriale.

<sup>10</sup> Atto Unico Europeo, Trattato di Maastricht, Trattato di Amsterdam.

poli-centrico, dell'utilizzazione efficace e sostenibile delle infrastrutture e della diffusione del sapere, come di seguito esplicitate.

| Sviluppo policentrico: una prospettiva di migliore accessibilità  | Utilizzazione efficace e sostenibile delle infrastrutture  | Diffusione del sapere e delle capacità d'innovazione  |
|---|--|---|
| <p>Potenziamento delle reti secondarie e dei loro collegamenti con le reti principali, ivi incluso lo sviluppo di efficienti sistemi di trasporto pubblico regionali.</p> <p>Promozione di un accesso più equilibrato sul piano territoriale al traffico intercontinentale tramite un'adeguata distribuzione di porti marittimi e aerei (global gateways) e potenziamento del loro livello di servizi nonché del "collegamento al retroterra".</p> <p>Miglioramento dei collegamenti con le regioni periferiche ed ultraperiferiche, sia con l'Europa che con gli Stati terzi adiacenti, con particolare attenzione per il traffico aereo e la costruzione di adeguate infrastrutture.</p> <p>Miglioramento dell'accesso alle attrezzature di telecomunicazione, nonché del loro utilizzo;</p> <p>Fornitura di "servizi universali" in regioni scarsamente popolate tramite un adeguamento delle tariffe.</p> <p>Rafforzamento della cooperazione tra politiche dei trasporti a livello comunitario, nazionale e regionale.</p> <p>Introduzione di una prova di compatibilità territoriale come strumento di valutazione di importanti progetti di infrastrutture (in particolare nel campo dei trasporti).</p> | <p>Miglioramento del coordinamento della politica d'assetto territoriale e della pianificazione fondiaria con la pianificazione dei trasporti e delle telecomunicazioni.</p> <p>Miglioramento dei trasporti pubblici e mantenimento di un livello minimo di servizi nelle città piccole e medie.</p> <p>Riduzione degli effetti negativi del traffico stradale sugli assi ingorgati, ad esempio, potenziando i mezzi di trasporto ecologici, aumentando i pedaggi stradali ed internalizzando i costi esterni.</p> <p>Promozione del collegamento in rete dei punti nodali intermodali per il trasporto di merci, in particolare per il traffico sugli itinerari europei, con particolare attenzione per la navigazione interna e marittima.</p> <p>Pianificazione e gestione coordinata ed integrata delle infrastrutture per ridurre gli investimenti inefficaci, quale, ad esempio l'inutilità di costruire due vie di traffico parallele, e per garantire un migliore utilizzo delle infrastrutture esistenti.</p> | <p>- Integrazione globale delle politiche di trasmissione delle conoscenze, tra cui la promozione dell'innovazione, della formazione scolastica, della formazione e qualificazione professionale, della ricerca e dello sviluppo tecnologico in schemi di programmazione territoriale, nelle regioni più lontane o scarsamente popolate.</p> <p>Garanzia di un accesso su scala europea alle infrastrutture della conoscenza, tenendo conto del potenziale socio-economico delle moderne piccole e medie imprese (PMI) in quanto motori di uno sviluppo economico sostenibile.</p> <p>Sostegno al collegamento in rete delle imprese e della rapida diffusione delle innovazioni, in particolare ad opera di istituti regionali, promotori dell'innovazione.</p> <p>Sostegno alla realizzazione di centri d'innovazione, nonché alla collaborazione tra istituti d'insegnamento superiore, della ricerca applicata e dello sviluppo e del settore privato, soprattutto nelle regioni in ritardo di sviluppo.</p> <p>Messa a punto di misure combinate d'incentivo all'offerta e alla domanda per migliorare l'accesso e l'utilizzazione a livello regionale delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione.</p> |

Questa scelta lega fortemente lo sviluppo dei livelli di competitività dei territori ai gradi di efficienza dell'armatura infrastrutturale di tipo materiale ed immateriale in una prospettiva di piena integrazione. Infatti da un lato si intende servire in via prioritaria e con adeguate infrastrutture materiali le zone economiche di integrazione mondiale, rafforzare i collegamenti secondari interni alle regioni e garantire un accesso equilibrato ai grandi nodi intercontinentali costituiti dai porti e dagli aeroporti, dall'altro si sostiene lo sviluppo delle reti immateriali quale veicolo irrinunciabile per l'accesso ai saperi e alla diffusione delle conoscenze.

## **ALLEGATO SCHEDA 1 C**

**Contenuti del PIT in merito alla risorsa "rete delle infrastrutture per la mobilità" e obiettivi strategici fissati per tale risorsa rispetto ai diversi sistemi di programma.**

## ALLEGATO SCHEDA 1 C

### Contenuti del PIT in merito alla risorsa "rete delle infrastrutture per la mobilità" e obiettivi strategici fissati per tale risorsa rispetto ai diversi sistemi di programma.

#### **Titolo I - Quadro Conoscitivo -**

Art. 2 Definizione del quadro conoscitivo

1. Costituiscono il Quadro conoscitivo iniziale del PIT i seguenti elaborati, che formano parte integrante e sostanziale del PIT stesso:

a) i seguenti atti del Quadro Regionale di Coordinamento Territoriale, approvati ai sensi dell'art. 4 della legge regionale 31 dicembre 1984, n. 74:

- D. C. R n. 254 del 1989 "Piano regionale integrato dei trasporti"
- D. C. R n. 497 del 1994 "Destinazione aree ferroviarie"
- D. C. R n. 212 del 1990 "Schema strutturale dell'area metropolitana Firenze - Prato -Pistoia".

#### **Titolo II - Identificazione dei sistemi territoriali e tendenze alla trasformazione -**

Art. 5 Sistemi territoriali di programma

2. Il PIT articola gli obiettivi e le azioni strategiche del governo del territorio in relazione alle specificità dei sistemi territoriali di programma di cui al comma 1, con riferimento alle seguenti tipologie di risorse:

- a) le città e gli insediamenti urbani;
- b) il territorio rurale che comprende le risorse naturali, il paesaggio e gli insediamenti rurali;
- c) la rete delle infrastrutture.

Art. 7 Sistemi territoriali funzionali

1. I sistemi territoriali funzionali contribuiscono alla interconnessione dei diversi sistemi territoriali locali attivando e controllando i flussi e le interazioni tra essi. I sistemi territoriali funzionali sono composti da più unità o nodi anche localizzati in sistemi territoriali locali diversi che operano sia come componenti dei sistemi locali, sia come parte della rete sovralocale; in tal senso svolgono il ruolo di interscambio tra i diversi livelli di servizio delle reti che compongono i sistemi.

2. Questi sistemi sono strumentali alla definizione di specifici obiettivi di organizzazione, riordino e infrastrutturazione delle funzioni, delle relazioni e della mobilità di persone, merci, servizi e informazioni nel territorio. Essi si configurano come relazione di un insieme di caposaldi esistenti o da attivare; il PIT ne definisce le regole da osservare per affermare e garantire il corretto assetto della funzione in rapporto con gli obiettivi generali del governo del territorio.

#### **Titolo II - Definizione degli obiettivi generali ed operativi-**

Art. 10 - Le finalità generali

1. Il PIT individua gli obiettivi strategici delle politiche di pianificazione territoriale, in conformità con la legge regionale, al fine di:

d) perseguire la qualificazione ambientale e funzionale del territorio della Toscana mediante la tutela, il recupero, il minor consumo e la valorizzazione delle risorse essenziali del territorio, promuovendo in particolare:

- l'integrazione e la riqualificazione socio-economica a scala territoriale degli insediamenti produttivi e residenziali;
- il recupero e la valorizzazione del paesaggio, dell'ambiente e del territorio rurale quale componente produttiva e nel contempo quale presidio ambientale;
- la prevenzione ed il superamento delle situazioni di rischio ambientale;
- il miglioramento della mobilità delle persone e delle merci attraverso l'integrazione delle diverse modalità di trasporto su tutto il territorio regionale.
- la razionalizzazione delle reti e degli impianti tecnologici.

Art. 13 - Obiettivi generali ed operativi relativi alla rete delle infrastrutture per la mobilità e per l'energia.

1. Obiettivo generale del PIT è il miglioramento dei livelli di mobilità delle persone, delle merci, dei servizi e delle informazioni su tutto il territorio regionale attraverso:

- l'ottimizzazione e l'integrazione delle diverse modalità di trasporto privilegiando il sistema di trasporto collettivo;
- il potenziamento, l'interconnessione e l'accessibilità della rete delle infrastrutture;
- il completamento dei principali itinerari di trasporto.

2. A tal fine il PIT, mediante uno specifico atto di programmazione del sistema infrastrutturale e dei servizi di trasporto pubblico, anche ai fini di cui agli artt. 4 e 6 della LR 42/98, individua i seguenti obiettivi operativi:

- a) definire il ruolo delle infrastrutture secondo una gerarchia che individua la rete di livello nazionale - regionale, quella infraregionale di servizio dei sistemi territoriali di programma e quella di raccordo e di supporto ai sistemi territoriali locali nonché la rete infrastrutturale a servizio degli ambiti metropolitani Firenze - Prato - Pistoia e Pisa - Livorno - Lucca;
- b) fornire indirizzi al fine di programmare e progettare all'interno delle direttrici di trasporto le infrastrutture ferroviarie e stradali integrandole con diversi sistemi territoriali attraversati, favorendo il loro inserimento paesaggistico e limitando l'effetto sugli eco sistemi;
- c) definire le modalità per collegare più strettamente le principali città e gli ambiti metropolitani regionali con quelli nazionali rendendo maggiormente permeabile la barriera degli Appennini che rappresenta ancora un ostacolo ad una maggiore fluidità dei traffici con l'Europa e promuovendo il cabotaggio per le relazioni di scala nazionale ed internazionale;
- d) raccordare e ottimizzare la capacità della rete infrastrutturale, che rappresenta una risorsa essenziale del territorio, con le altre risorse essenziali e naturali, anche al fine di ottimizzare l'offerta integrata dei servizi di trasporto;
- e) definire standard di servizio al fine della determinazione dei costi di trasporto, compresi quelli indotti sulla collettività da fenomeni di congestione del traffico e di inquinamento.

#### **Titolo IV - Le invarianti strutturali -**

Art. 17 - Invarianti strutturali della rete delle infrastrutture per la mobilità.

1. Sono da considerarsi invarianti strutturali della risorsa "rete delle infrastrutture" le funzioni necessarie ad assicurare:

- il consolidamento della rete ferroviaria quale struttura portante del trasporto collettivo regionale;
- l'integrazione fra la rete ferroviaria con il sistema della viabilità e con il sistema di trasporto pubblico locale;
- il soddisfacimento della domanda sociale di trasporto associata all'economicità del sistema;
- il raggiungimento di adeguati livelli di servizio per il sistema e per ciascuna componente della rete stradale; garantendo, per le diverse articolazioni in cui il PIT suddivide tale tipologia di risorsa, le seguenti prestazioni:
  - a) adeguati livelli di servizio sul territorio della rete ferroviaria integrata con il trasporto pubblico locale attraverso le seguenti azioni:
    - il potenziamento dei servizi di interesse nazionale - regionale finalizzati ai collegamenti con i centri urbani principali, comprendendo tutte le città capoluogo di provincia, i terminal portuali ed aeroportuali, nonché alcuni capoluoghi di Provincia delle Regioni limitrofe.
    - l'adeguamento dei servizi locali interbacinio, che riguardano le aree esterne o contigue a quelle metropolitane e sono finalizzati a garantire l'accessibilità alle stazioni di interscambio con servizi di interesse nazionale e regionale;
    - l'attivazione di servizi di area metropolitana negli ambiti di Firenze - Prato - Pistoia e di Pisa - Livorno - Lucca.
  - b) adeguati livelli di scorrimento su tutte le diverse tipologie di rete individuate dal PIT attraverso le seguenti azioni:
    - rendere sempre più interconnessa la rete infrastrutturale in modo da migliorarne l'accessibilità complessiva ai sistemi territoriali di programma, ai sistemi territoriali locali ed alle infrastrutture puntuali;
    - rendere sempre più compatibile la rete delle infrastrutture rispetto ai diversi ambiti territoriali attraversati, individuando criteri progettuali e realizzativi finalizzati a migliorare l'inserimento paesaggistico ed ambientale a salvaguardare gli assetti degli ecosistemi.

#### **Titolo V - La disciplina del PIT**

*Capo I – Prescrizioni generali relative alle tipologie di risorse*

*Sezione III La rete delle infrastrutture per la mobilità*

Art. 34 - Disposizioni generali

1. Il PIT assume l'integrazione intermodale tra le diverse reti di trasporto quale strumento per il perseguimento delle finalità generali, di riqualificazione ambientale e funzionale del territorio regionale espresse al Titolo III.

2. Il PIT per le finalità di cui all'art. 4 della L. R. 42/98 nella predisposizione dell'atto di programmazione di cui all'art. 13, definirà:

- il complesso degli interventi sulla rete delle infrastrutture di cui al successivo comma 5°, specificando ulteriormente le schede della viabilità (Allegato 2) ed elaborando specifiche schede per la rete ferroviaria;
  - i criteri per il coordinamento e l'integrazione dei servizi di trasporto per favorire l'interrelazione tra le diverse modalità;
  - il progressivo superamento delle barriere che limitano l'accessibilità al sistema;
  - i criteri per il decongestionamento delle aree urbane anche in riferimento alla politica del traffico e della sosta;
  - i criteri la valutazione dell'economicità del sistema di trasporto pubblico e dell'incidenza dei costi derivanti anche dalla congestione del traffico e dall'inquinamento.
3. Il PIT individua i sistemi costituenti la rete infrastrutturale regionale a servizio della mobilità delle persone e delle merci a cui debbono conformarsi le reti locali a servizio della mobilità all'interno dei sistemi territoriali locali.
4. La rete delle infrastrutture assume secondo le tipologie sotto riportate il ruolo di servizio nazionale ai traffici di attraversamento, il ruolo di servizio regionale ai traffici di origine o destinazione regionali nonché dei traffici interni alla regione ed agli spostamenti di carattere metropolitano negli ambiti Firenze - Prato - Pistoia e Pisa - Livorno-Lucca.
5. La rete delle infrastrutture di interesse nazionale e regionale è pertanto così costituita:
- a) Infrastrutture lineari:
    - a1) Ferrovie;
    - a2) Rete stradale:
      - Grandi direttrici nazionali e regionali
      - Direttrici primarie di interesse regionale
  - b) Infrastrutture puntuali:
    - b1) Sistema portuale
    - b2) Sistema dei centri di servizio al trasporto merci
    - b3) Sistema aeroportuale
- Questa tipologia di reti infrastrutturali viene poi integrata da:
- c) La rete infrastrutturale degli ambiti metropolitani Firenze - Prato - Pistoia e Pisa - Livorno-Lucca disciplinata nella sezione II capo II:
    - c1) Ferrovie e tramvie
    - c2) Rete stradale
    - d) La rete infrastrutturale di supporto ai sistemi locali

#### Art. 35 - Infrastrutture lineari

1. Le Ferrovie considerate dal PIT sono così individuate e classificate:
- a) grandi direttrici nazionali
    - a1) *dorsale centrale*, costituita dalla linea veloce (comprensiva della tratta Firenze - Bologna di prossima realizzazione e del nodo di Firenze) e della linea lenta (il completamento degli interventi programmati dovrà consentire una selezione dei traffici in relazione alla velocità di trasporto, con una distinzione di funzioni e un conseguente incremento della capacità)
      - Firenze -Prato-Bologna Grande Direttrice Nazionale Dorsale centrale
      - Firenze CM- Firenze RIF. Grande Direttrice Nazionale Dorsale centrale);
    - a2) *direttrice tirrenica* - pontremolese, comprensiva degli interventi di velocizzazione e ammodernamento
      - La Spezia - Pisa Grande Direttrice Nazionale Tirrenica-Pontremolese
      - Pisa - Grosseto- Roma Grande Direttrice Nazionale Tirrenica-Pontremolese;
  - b) direttrici trasversali di raccordo:
    - Livorno - Pisa - Firenze, comprensiva del quadruplicamento Firenze - Empoli nel tratto Signa - Montelupo, quale condizione per una migliore funzionalità delle linee anche per i collegamenti di tipo metropolitano;
    - Prato - Pistoia - Lucca - Viareggio: potenziamento con previsione di raddoppio funzionale e attrezzaggio tecnologico, per il tratto Prato-Montecatini con funzione di collegamento con il nodo di Firenze, Servizio Ferroviario Regionale e Metropolitano; per il tratto Pistoia-Lucca con funzione di raccordo fra gli ambiti metropolitani e per il tratto Lucca - Viareggio con funzione di raccordo con l'area costiera apuo-versiliese.
  - c) altre linee destinate prevalentemente a traffici locali:
    - linee sussidiarie e di derivazione della tirrenica (Pisa Collesalveti Vada comprensiva del collegamento con Livorno ed anche degli interventi di velocizzazione ed elettrificazione, nonché del raccordo diretto con la Pisa-Firenze; Cecina Saline);
- 2 La rete stradale considerata dal PIT è così individuata e classificata:

a) Grandi direttrici nazionali e regionali (con tipologia non inferiore a Strada Extraurbana Principale in base al nuovo codice della Strada:

- A 1 (E 35) Autostrada del Sole
- A 11 (E 74) Autostrada Firenze - Mare
- A 12 Sestri Levante- Livorno - Rosignano

- S. G. C. Firenze - Pisa - Livorno

- S. S. 1 da Rosignano a confine regionale Lazio.

Tale rete stradale è integrata dalle seguenti direttrici primarie di interesse regionale (riconducibili a strada extraurbana secondaria a norma del Nuovo Codice della Strada.

b) Direttrici primarie di interesse regionale (con tipologia riconducibile alla strada extraurbana secondaria a norma del Nuovo codice della Strada)

- S. S. 1 Aurelia (da Confine reg. nord a Rosignano)
- S. S. 67 Tosco - Romagnola (da Firenze a confine. Reg. con Emilia Romagna)
- S. S. 68 della Val di Cecina (da Cecina, innesto S. S. 1 a Poggibonsi, innesto S. S. 2)
- S. S. 398 dalla S. S. n. 1 variante Aurelia al porto di Piombino

3. Per ogni direttrice o tratto di rete stradale di interesse nazionale e regionale, è allegata al PIT una apposita scheda tecnica ove sono riassunte la tipologia, le caratteristiche, la valutazione sullo stato di funzionalità, gli interventi in corso o in progetto, le azioni programmatiche previste e le priorità d'intervento. Le azioni programmatiche contenute nella scheda costituiscono prescrizioni ai fini dell'azione regionale e della relativa programmazione di settore ed ai fini della formazione dei piani territoriali di coordinamento delle province dei piani strutturali dei Comuni interessati ("Infrastrutture per la mobilità" (Allegato 2).

#### Art. 36 - Infrastrutture puntuali

1. Relativamente al sistema dei porti, il PIT assume quale gerarchia dell'organizzazione portuale della Toscana quella individuata dal P. R. I. T.

2. Il PIT individua quale sistema portuale commerciale di livello internazionale e nazionale della Toscana quello incentrato sui 3 scali commerciali di Livorno, Marina di Carrara, Piombino, complementari fra loro per la presenza di attracchi di navi con carico di merci gommati, che generano traffico finalizzato allo sviluppo del cabotaggio.

3. Le caratteristiche di complementarietà, pur con vocazioni e tendenze diversificate, costituiscono un elemento da rafforzare attraverso il coordinamento degli strumenti di pianificazione territoriale coordinati con gli strumenti regolatori degli assetti portuali.

4. Relativamente al porto di Livorno, il PIT assume quale riferimento per la programmazione e lo sviluppo delle attività portuali e dei servizi ammessi, il PIT indica i seguenti riferimenti programmatici:

- il riordino delle attività produttive in ambito portuale e nelle aree adiacenti, per assicurare gli spazi necessari per i servizi portuali ed i traffici marittimi;
- la valorizzazione degli edifici e manufatti storici presenti all'interno del sottosistema (Torre del Marocco, fortificazioni del Porto Mediceo);
- la valorizzazione della Fortezza Vecchia, subordinatamente alla verifica delle conseguenze idrauliche e marittime;
- la realizzare all'interno del Porto Mediceo di strutture a servizio della nautica da diporto e della navigazione crocieristica;
- il miglioramento dell'infrastrutturazione del porto;
- la realizzazione della vasca di colmata alla Darsena Toscana a cui attribuire funzioni portuali;
- la realizzazione del Molo Italia secondo quanto previsto dal Piano regolatore portuale del 1953;
- la localizzazione di servizi d'interesse generale quali l'impianto di depurazione della acque di zavorra;
- il miglioramento della sicurezza ambientale in ambito portuale;
- la conferma della localizzazione dell'impianto di stoccaggio conto terzi e trattamento rifiuti tossico nocivi;
- il tombamento del canale dei Navicelli nel tratto della Darsena Toscana al Calambrone, subordinato alla realizzazione del nuovo sbocco a mare alla foce dello Scolmatore; e per quanto attiene le attività collaterali:
- la trasformazione in porto del Porto Mediceo;
- la realizzazione della stazione marittima intesa come parte integrante della città;
- la trasformazione in centro per la nautica, servizi e attività terziarie con quote per la residenza e per le attrezzature ricettive di parte del cantiere Orlando;
- la realizzazione di una linea di trasporto pubblico integrato ad alta frequenza.

Il PIT assume inoltre, quale azione programmatica ai fini del potenziamento delle attività portuali, quanto contenute nell'apposito Accordo di Programma del 26/9/97 tra la Regione la Provincia, il Comune e l'Autorità portuale di Livorno.

9. Relativamente al sistema dei centri di servizio al trasporto merci, il PIT inquadra il ruolo dei centri intermodali ed a servizio del trasporto delle merci nell'ambito di una strategia generale che vede l'esigenza primaria di un sostanziale trasferimento dalla strada ad altre modalità di una quota consistente della movimentazione delle merci, al fine di recuperare livelli di economicità complessiva del settore, e di interconnettere il sistema regionale di distribuzione delle merci con quello del nord Europa in termini tecnologici (trasporto combinato) e funzionali (rottura di carico). Alle finalità di cui sopra il PIT definisce la rete di centri di servizio modali (interporti, centri intermodali, autoporti e terminal), indispensabili allo sviluppo dell'intermodalità e del trasporto combinato.

10. Il PIT persegue inoltre:

- a) la realizzazione di aggregazioni fra imprese anche attraverso previsioni infrastrutturali che possono rendere più competitiva e razionale la piccola attività di trasporto, che nel suo complesso rappresenta però l'attività più diffusa nella regione, indirizzando la programmazione di settore;
- b) l'attuazione immediata di piccole strutture (aree di sosta o servizio) che oltre ad apportare un immediato e dovuto miglioramento sulle condizioni di lavoro e di sicurezza degli operatori dell'autotrasporto, possono promuovere l'innovazione nel settore.

11. Il PIT riconferma l'articolazione delle tipologie degli scali a servizio del trasporto merci definita dal P. R. I. T. , ed individua le seguenti infrastrutture:

- a) gli interporti di Livorno Guasticce e di Prato Gonfienti, prevedendo per entrambi una adeguata dotazione di raccordi ferroviari necessari alle finalità di cui al presente articolo;
- b) le previsioni di centri intermodali da localizzarsi nei seguenti ambiti territoriali:
  - area del marmo;
  - area della Val di Cornia al fine di razionalizzare la movimentazione delle coste a sud di Livorno;
  - area della Lucchesia (solo terminale intermodale);
  - area grossetana
  - area senese
  - area aretina

Il centro intermodale dell'area aretina è già stato localizzato nella zona dell'Indicatore nel comune di Arezzo da un apposito Accordo di Programma; per gli altri ambiti spetterà ai piani territoriali di coordinamento delle province, in accordo con i comuni interessati ed in relazione alle infrastrutture ferroviarie esistenti, la localizzazione dei centri a servizio del trasporto merci.

c) gli scali merci ubicati in aree ferroviarie e destinati alle composizioni dei carichi per il trasporto su ferrovia: in attuazione dell'Accordo Quadro tra Ministero dei trasporti - Regione - FS - TAV per il quadruplicamento veloce della tratta Firenze-Bologna, di seguito denominato Accordo Quadro A. V. e desunti dagli strumenti urbanistici dei comuni, sono così individuati:

- Firenze Castello;
- Lucca;
- Massa;
- Fiorentina di Piombino;
- S. Giovanni Valdarno;
- Rosignano;
- S. Miniato.

12. Relativamente agli aeroporti, il PIT individua gli scali di Pisa e Firenze quali infrastrutture principali a servizio del trasporto aereo per il traffico di linea, il traffico merci ed i voli charter e riconosce nell'integrazione fra i due scali l'opportunità per la Toscana di assumere il ruolo di terzo polo aeroportuale nazionale. Il sistema aeroportuale toscano è poi completato dagli scali aeroportuali di Grosseto, Marina di Campo, Siena Ampugnano, Lucca Tassignano, Arezzo Molin Bianco e Massa Cinquale. La Regione preciserà la struttura del sistema aeroportuale toscano e la funzione dei diversi scali nel sistema generale della mobilità.

Art. 37 - La rete infrastrutturale di supporto ai sistemi locali

1. Al fine di migliorare l'accessibilità interna ai sistemi territoriali ed ai sistemi locali il PIT individua quale rete infrastrutturale di supporto ai sistemi locali quella elencata nell'allegato 2 "Infrastrutture per la mobilità".

Art. 38 - Le aree ferroviarie

1. Il PIT assume quali aree ferroviarie di interesse nazionale e regionale quelle destinate dagli strumenti urbanistici dei comuni di Firenze - Pisa - Livorno - Arezzo - Empoli - Grosseto - Piombino - Viareggio - Lucca - Carrara - Massa - Montecatini - Pistoia - Prato - Siena, Chiusi - Cecina - Colle Val d'Elsa - Pontassieve - S. Vincenzo.

2. Le aree ferroviarie esistenti o previste dagli strumenti urbanistici degli altri comuni ancorché in tutto o in parte non più funzionali all'esercizio ferroviario, devono essere prioritariamente destinate ad attività connesse con la mobilità; in particolare possono essere utilizzate per interventi finalizzati all'interscambio, quali parcheggi auto, moto, cicli, terminal - bus per lo scambio ferro - gomma, nonché per la realizzazione di itinerari ciclabili.

3. Per i tracciati ferroviari ancorché dismessi ed individuati dalla disciplina del PIT, viene confermata la destinazione ferroviaria.

## *Capo II – Le Quattro Toscare –*

### *Sezione I La Toscana dell'Appennino*

#### *Art. 41 - Gli obiettivi relativi al sistema territoriale di programma della Toscana dell'Appennino*

1. Sulla base del quadro conoscitivo di cui al Titolo I, oltre agli obiettivi generali di cui al Titolo III, il PIT assume i seguenti obiettivi strategici relativi all'intero sistema territoriale di programma di cui alla presente sezione:

- a) il miglioramento dell'accessibilità complessiva della Regione e la permeabilità dell'Appennino per le percorrenze extra regionali, attraverso una rete integrata delle infrastrutture per il trasporto e la mobilità; l'accessibilità dovrà comunque essere potenziata per i sistemi e sottosistemi o per ambiti territoriali significativi rispetto alla rete delle infrastrutture identificate di interesse regionale; spetterà ai piani territoriali di coordinamento delle province ed ai piani strutturali dei Comuni interessati localizzare previsioni di potenziamento della rete infrastrutturale esistente di supporto ai sistemi territoriali locali o la localizzazione di nuovi tracciati laddove la viabilità esistente non risultasse migliorabile, opportunamente raccordata con la rete di interesse regionale;

### *Sezione II La Toscana dell'Arno*

#### *Art. 48 - Obiettivi relativi al sistema territoriale di programma della Toscana dell'Arno.*

Sulla base del quadro conoscitivo di cui al titolo I, il Piano di indirizzo territoriale, oltre agli obiettivi generali di cui al titolo III, assume per il sistema territoriale di programma i seguenti obiettivi strategici:

- a) (omissis)
- b) le azioni di recupero e di completamento del sistema della mobilità in termini di rete e di integrazione funzionale fra le diverse modalità di trasporto da privilegiare particolarmente all'interno degli ambiti metropolitani, anche attraverso una rigorosa selezione delle funzioni gravanti sul sistema dei collegamenti per individuare e risolvere le incompatibilità;
- c) il miglioramento dell'accessibilità per merci e persone, sia alla scala regionale e nazionale in rapporto agli ambiti metropolitani, sia a quella regionale e locale interna agli ambiti stessi e fra questi ed i principali poli del sistema;
- d) il miglioramento del livello di accessibilità da e per la rete infrastrutturale di interesse nazionale regionale, che risulta fortemente penalizzato nell'interfaccia con i principali sistemi urbani;

### *Sezione III La Toscana della costa e dell'arcipelago*

#### *Art. 54 - Obiettivi generali del sistema territoriale di programma. La Toscana della costa e dell'arcipelago*

d) la definizione del corridoio tirrenico quale itinerario plurimodale europeo rispetto al quale il PIT individua le seguenti prestazioni principali che divengono invarianti strutturali del PIT:

- il collegamento nord sud anche ai fini di alleggerire la direttrice della dorsale appenninica, per il servizio al traffico merci e passeggeri di attraversamento e di origine e destinazione nel principale nodo infrastrutturale costituito dal Porto di Livorno dall'aeroporto di Pisa e dall'interporto di Guasticce;
- il collegamento nord - sud tra gli insediamenti costieri e tra i principali poli attrattori di traffico;
- il collegamento nord - sud in funzione di itinerari turistici di attestamento sulla costa razionalizzandone gli accessi ed attestando gli itinerari interni est - ovest della principale rete

infrastrutturale, delle direttrici primarie di interesse regionale nonché della rete a servizio dei sistemi territoriali locali così come definite al Capo I del presente titolo.

f) il potenziamento e la qualificazione del principale nodo di trasporto di livello internazionale, nazionale e regionale rappresentato dal Porto di Livorno, dall'Aeroporto di Pisa e dell'interporto di Guasticce, che assume anche un ruolo di cerniera con il sistema infrastrutturale trasversale del sistema territoriale dell'Arno;

## **ALLEGATO SCHEDA 1D**

**La pianificazione comunitaria delle reti transeuropee rispetto al contesto territoriale ed economico italiano.**

## La pianificazione comunitaria delle reti transeuropee rispetto al contesto territoriale ed economico italiano.

La costituzione e lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti persegue gli obiettivi di una politica comune dei trasporti volta ad assicurare una mobilità sostenibile delle persone e delle merci e a rafforzare la coesione sociale ed economica nel territorio della Comunità.

Nel 1996 il Parlamento ed il Consiglio europeo hanno stabilito gli orientamenti comunitari per la rete transeuropea dei trasporti, individuando i progetti di interesse comune la cui realizzazione è intesa a contribuire allo sviluppo di tale rete ed elencando i progetti specifici ai quali i Consigli europei di Essen del 1994 e di Dublino del 1996 hanno attribuito particolare importanza.

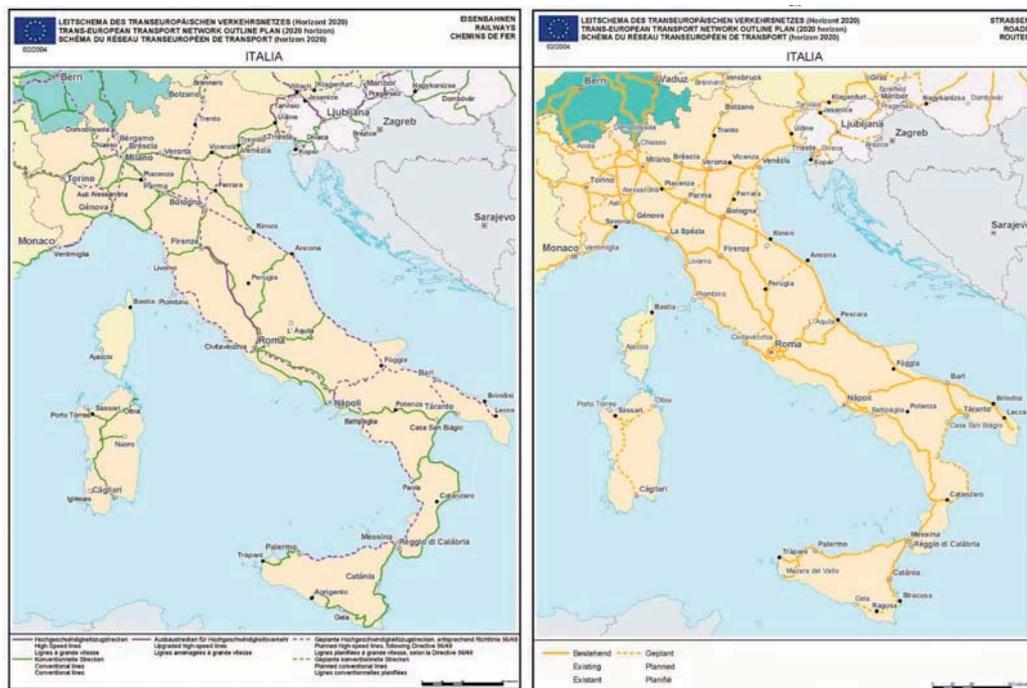
Nelle conferenze di Creta (1994) ed Helsinki (1997) **sono stati definiti i dieci corridoi cosiddetti "paneuropei"**, sulla base dell'obiettivo, fissato dalla Comunità Europea, di estendere verso i paesi centro-orientali la rete di trasporto comunitario dando prevalenza al potenziamento ed adeguamento della componente ferroviaria<sup>11</sup>.

Nel libro bianco sulla politica europea dei trasporti del 2001 la Commissione auspica l'adozione di un approccio integrato capace di combinare misure per rilanciare il settore ferroviario, promuovere la navigazione interna e la navigazione marittima a corto raggio, incentivare la complementarità tra il trasporto ferroviario ad alta velocità e il trasporto aereo ed incoraggiare lo sviluppo di sistemi di trasporto intelligenti ed interoperabili al fine di garantire una maggiore sicurezza ed efficienza della rete.

Nel 2004 il Parlamento e il Consiglio hanno revisionato la decisione del 1996 sugli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, aggiornando le cartografie di riferimento e modificando l'elenco dei progetti prioritari per i quali è previsto l'inizio dei lavori entro il 2010.

Tra questi progetti il territorio italiano è interessato dall'asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo, dall'asse ferroviario Lione-Trieste-Budapest-frontiera ucraina, dalle autostrade del mare del sistema occidentale e orientale del Mediterraneo. Successivamente la Commissione ha poi reinserito anche il Corridoio 8 Bari-Varna.

Le autostrade del mare possono contribuire a ridurre la congestione stradale, migliorare l'accessibilità delle regioni e degli Stati periferici o insulari, e presuppongono migliori collegamenti fra porti e rete ferroviaria e fluviale, nonché un miglioramento della qualità dei servizi portuali.



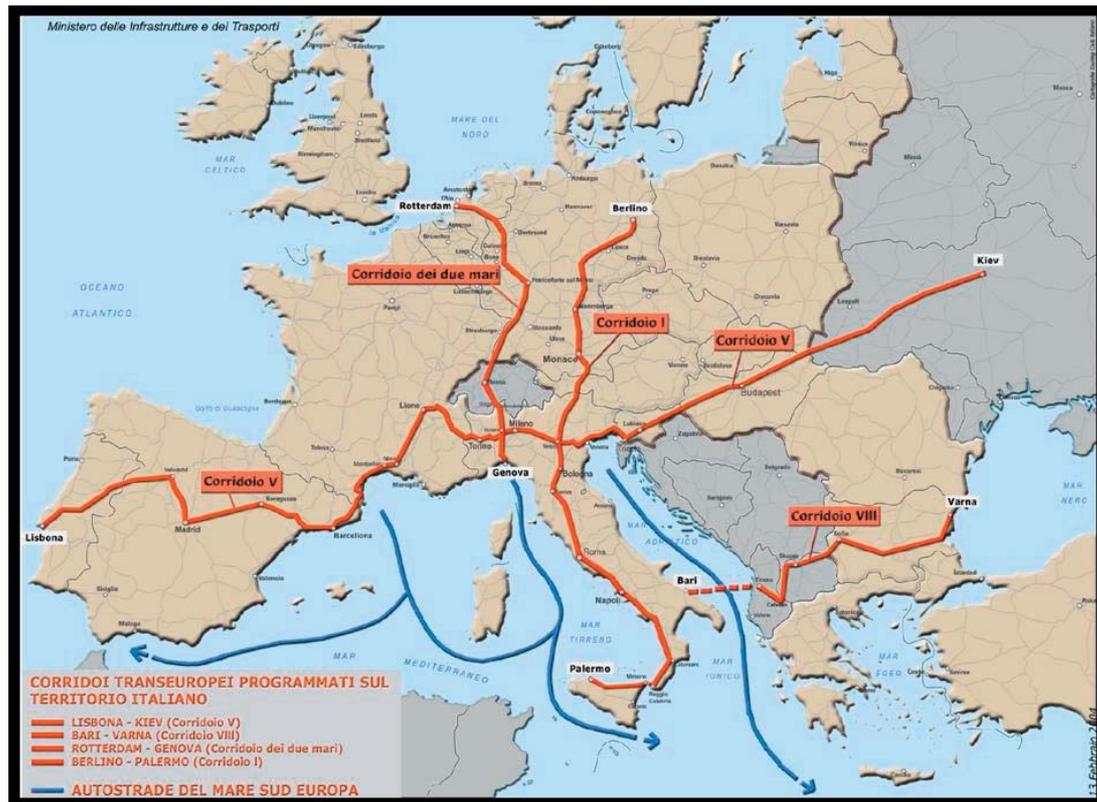
<sup>11</sup> tale potenziamento prevede che sui tracciati paneuropei si arrivi a raggiungere velocità commerciali di 120/160 km/h, che tali assi siano completamente l'elettrificati e che il cari assiale aumenti fino a 22, 5 tonnellate.

Il territorio toscano risulta strategico per la rete transeuropea e per i progetti prioritari previsti dalla Commissione.

L'asse ferroviario corrispondente al Corridoio 1 costituisce l'asse strategico nord-sud della penisola italiana ed è uno dei principali assi verticali della rete degli interventi prioritari.

Il sistema delle autostrade del mare dell'Europa sud-occidentale (mediterraneo occidentale), che collega Spagna, Francia, Italia e il sistema delle autostrade del mare dell'Europa sud-orientale (che collega il Mar Adriatico al Mar Jonio e al Mediterraneo orientale per includere Cipro) dovrà costituire un vero e proprio asse alternativo alla mobilità delle persone e delle merci.

Lo sviluppo dell'asse Lione-Budapest-frontiera ucraina (Corridoio 5) si svilupperà in direzione ovest-est e collegherà l'Italia all'Ucraina, attraversando la Croazia la Slovenia e l'Ungheria lungo un tracciato convenzionale che toccherà Venezia, Trieste/Capodistria, Ljubiana, Maribor, Budapest, Uhggorod, Kiev



Il corridoio 5 rimette in gioco l'area mediterranea e costituisce la sola alternativa meridionale alle direttrici ovest-est previste più a nord come ad esempio l'asse Rotterdam-Kiev.

Nel quadrante mediterraneo europeo, infatti, molte aree interessate dal segmento centrale del corridoio 5 potranno trovare utili supporti per gli scambi commerciali, a sud negli hub portuali del sistema tirrenico ed adriatico, a nord negli assi stradali e ferroviari del Sempione, del Brennero del Gottardo.

Come alternativa al "Corridoio 5" è stato previsto un altro corridoio che dovrebbe passare al di sopra delle Alpi e collegare Stoccarda, Vienna, Budapest, Bucarest ed arrivare ad Istanbul.

La programmazione nazionale delle infrastrutture strategiche comprende anche gli interventi previsti dalle recenti decisioni della Comunità Europea; tra questi rientrano anche le opere per l'hub interportuale di Livorno (vedi Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Toscana del 18-04-2003)

Il Piano Regionale della Mobilità e della Logistica pone tra le sue strategie il riequilibrio e l'integrazione fra i vari modi di trasporto, ottimizzando l'uso delle infrastrutture, eliminando le strozzature e promuovendo l'innovazione tecnologica.

La strategia di rango regionale promossa nell'ambito del nuovo PIT 2005-2010 è finalizzata proprio al riequilibrio dei modi di trasporto e all'ipotesi di sviluppo della piattaforma logistica costiera.

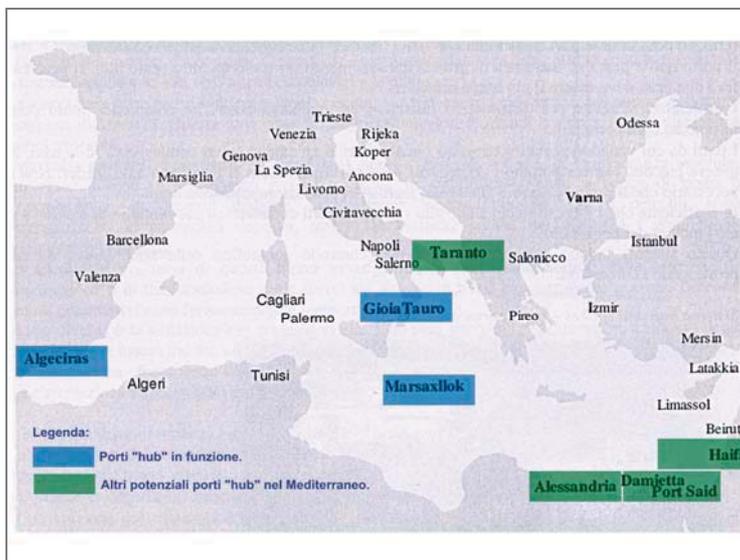
Lo sviluppo della piattaforma potrà quindi promuovere l'integrazione del territorio toscano con le reti transeuropee di trasporto, incentivare il trasporto ferroviario, decongestionare e ridurre le strozzature del trasporto stradale, incentivare il sistema portuale ed aeroportuale nell'ambito dei progetti prioritari relativi al Corridoio 1, alle autostrade del mare e al corridoio 5.

Porti commerciali e sistema logistico: due funzioni complementari per accrescere la competitività dei territori e dei sistemi produttivi locali.

Gli effetti della globalizzazione dell'economia mondiale hanno investito anche il tradizionale sistema di trasporto marittimo delle merci così detto "a chiamata diretta", il cui ruolo è stato progressivamente modificato dall'introduzione del sistema hub and spokes<sup>12</sup> legato allo sviluppo e alla diffusione del modello dello shipping di container, fondato sul trasporto seriale di contenitori di dimensione omogenea indipendentemente dalla merce contenuta.

Tale sistema si struttura attorno a grandi porti attrezzati, dotati di tecnologie logistiche avanzate (porto hub) e posti alla minima distanza tra loro lungo le traiettorie dei grandi traffici marittimi, in cui attraccano grandi navi transoceaniche, dette mother che caricano o scaricano containers provenienti o distribuiti da/in porti detti commerciali attraverso navi di dimensioni ridotte chiamate feeder.

Nell'ambito del Mediterraneo la traiettoria di maggiore interesse per gli scambi commerciali tra oriente e occidente è quella di congiunzione tra il canale di Suez e Gibilterra<sup>13</sup> che rappresenta la porta occidentale per i traffici di passaggio dall'area mediterranea a quella atlantica. Su questa rotta i porti di Gioia Tauro in Italia e di Marsaxlokk a Malta, entrambi porti hub già funzionanti, possono assumere un ruolo di estrema rilevanza dal punto di vista strategico-geografico.



Per assicurare economie di scala, molte imprese europee di trasporto marittimo si sono orientate verso l'impiego di navi con dimensioni sempre maggiori determinando, così, fenomeni di monopolizzazione del settore e di forte competitività territoriale legata al potenziale ruolo strategico-funzionale degli scali in rapporto all'evoluzione, nello scenario mediterraneo, delle grandi rotte commerciali.

Il vantaggio più evidente di un sistema hub and spokes altamente sviluppato è rappresentato dall'effetto moltiplicativo del carico/scarico generato dalla rete di porti feeder ad esso collegati che contribuisce a formare il livello ottimale di flusso di container per le grandi navi transoceaniche.

Secondo le stime degli analisti del settore, sembra che nei prossimi venti anni il traffico dei contenitori nell'area mediterranea aumenterà di circa 5 punti percentuali ogni anno; le cause di questa tendenza alla crescita sono da ricercare sia nello sviluppo e nella diffusione verso occidente dei commerci dei paesi orientali (Cina e India), che avviene principalmente lungo linee transoceaniche, sia nella crescita dell'e-commerce che favorisce l'immissione nella matrice del commercio mondiale anche dei prodotti di quelle imprese di distretto dotate di opportune tecnologie di comunicazione di trasporto.

<sup>12</sup> Tradotto letteralmente significa "il mozzo ed i raggi".

<sup>13</sup> Il porto di Algeciras è uno dei principali porti hub del Mediterraneo.

In questa prospettiva i porti italiani sono considerati molto attraenti dallo shipping internazionale pur presentando alcuni fattori di criticità come evidenziato in tabella<sup>14</sup>:

| Fattori attrattivi   | Elementi di criticità   |
|--|---|
| Privatizzazione dei terminal;<br>Insediamento delle Port Authority;<br>Presenza delle maggiori compagnie di trasporto containers e dei gestori terminalisti in prossimità dei terminal portuali;<br>Rinnovamento tecnologico dei terminals legati allo sviluppo dell'hub di Gioia Tauro;<br>Posizione strategica baricentrica nell'area del Mediterraneo;<br>Grande bacino di utenza dei porti del nord Italia per le merci provenienti da Svizzera, Austria, Baviera, Ungheria e paesi dell'est;<br>Tempi minori per raggiungere i porti Italiani per le merci dell'Est rispetto ai porti del nord;<br>Indirizzi politici dell'Unione Europea a sostegno della creazione di un'area di libero scambio nel Mediterraneo e della integrazione dei piani di sviluppo marittimo in seno ad un più ampio programma di potenziamento dei trasporti e delle infrastrutture europee;<br>Prospettive di sviluppo economico dei paesi del nord Africa e dei paesi terzi del mediterraneo. | Eccessiva concorrenza tra i porti italiani;<br>Erogazione generalizzata dei finanziamenti;<br>Mancanza di una politica di specializzazione;<br>Mancanza di un piano nazionale per i porti che metta in relazione sviluppo della portualità con la previsione di corridoi plurimodali di connessione;<br>Difficoltà di transito dei treni sul territorio nazionale anche per ragioni morfologiche: sbarramento delle Alpi. |

Perché questo sistema di trasporto marittimo funzioni efficacemente è necessario che i territori sui quali i porti si collocano siano integrati strategicamente con una rete viaria e ferroviaria che consenta di ottimizzare i tempi e le fasi del rifornimento, e con una rete immateriale di tecnologie informatiche attraverso la quale monitorare e sincronizzare gli arrivi e le partenze delle merci.

I nuovi servizi logistici, infatti, si basano sul principio di intermodalità che privilegia il sistema di trasporto via ferro (infrastruttura materiale) e sull'information technology (infrastruttura immateriale) entrambi indispensabili ai fini di una razionale e

In questo contesto potrebbero progressivamente inserirsi i maggiori distretti produttivi italiani e tra questi quelli toscani che potrebbero beneficiare di questa opportunità se venisse risolto il problema della logistica regionale legato agli scarsi livelli di integrazione intermodale tra sistema ferroviario-viabilità stradale e grandi polarità della distribuzione/captazione delle merci e cioè i poli commerciali e gli interporti e se, parallelamente, il sistema delle piccole e medie imprese toscane riuscisse a produrre merci al alto valore aggiunto e per le quali sia richiesto un servizio di just in time non affidabile all'attuale sistema delle imprese specializzate di trasporto su gomma.

Le problematiche della logistica legata ai tre porti toscani di Livorno, Carrara, Piombino riflettono, quindi, quelle di una regione ricca di attività produttive e di grandi tradizioni commerciali ma con alcune difficoltà strutturali determinate da:

- dimensioni medio-piccole delle imprese manifatturiere;
- modeste dimensioni delle imprese di trasporto e di società di spedizione;
- gestione diretta dei trasporti su gomma da parte delle stesse imprese produttive;
- scarsa conoscenza dei servizi a valore aggiunto;
- mancanza di un modello di organizzazione dei servizi logistici conveniente per le imprese sotto il profilo economico e dell'efficienza.

<sup>14</sup> La tabella è stata compilata utilizzando i contenuti del paragrafo 1.5. dell'allegato 5 del Piano Regionale della Mobilità e della Logistica.

**ALLEGATO SCHEDA 4 A**

## ALLEGATO SCHEDA 4 A

### 1. La Legge Regionale n. 1/05 “ Norme per il governo del territorio “

#### *Art. 1 Oggetto e finalità della legge*

1. La presente legge detta le norme per il governo del territorio promovendo, nell'ambito della Regione, lo sviluppo sostenibile delle attività pubbliche e private che incidono sul territorio medesimo. A tal fine lo svolgimento di tali attività e l'utilizzazione delle risorse territoriali ed ambientali deve avvenire garantendo la salvaguardia e il mantenimento dei beni comuni e l'uguaglianza di diritti all'uso e al godimento dei beni comuni, nel rispetto delle esigenze legate alla migliore qualità della vita delle generazioni presenti e future.

2. Ai fini di cui al comma 1, i comuni, le province e la Regione perseguono, nell'esercizio delle funzioni ad essi attribuite dalla presente legge:

- a) la conservazione, la valorizzazione e la gestione delle risorse territoriali ed ambientali, promovendo, al contempo, la valorizzazione delle potenzialità e delle tendenze locali allo sviluppo;
- b) lo sviluppo di un sistema di città equilibrato e policentrico, promovendo altresì la massima integrazione tra i diversi territori della Regione;
- c) lo sviluppo delle potenzialità della montagna, della fascia costiera e delle aree agricole nel rispetto delle esigenze di tutela ambientale ad esse peculiari;
- d) l'efficacia dei sistemi dei servizi pubblici e lo sviluppo delle prestazioni da essi derivanti;
- e) la maggiore sicurezza possibile delle persone e dei beni rispetto ai fattori di rischio connessi all'utilizzazione del territorio;
- f) una qualità insediativa ed edilizia sostenibile che garantisca:
  - 1) la riduzione dei consumi energetici;
  - 2) la salvaguardia dell'ambiente naturale;
  - 3) la sanità ed il benessere dei fruitori;
  - 4) l'eliminazione delle barriere architettoniche;
  - 5) l'organizzazione degli spazi che salvaguardino il diritto all'autodeterminazione delle scelte.

#### *Art. 27 Le strutture tecniche del governo del territorio*

1. Ai fini dell'esercizio delle funzioni ad essi attribuite dalla presente legge, comuni, province e Regione collaborano, in rapporto reciproco di sinergia, favorendo lo scambio delle conoscenze per il miglioramento progressivo della qualità tecnica di tutti gli strumenti della pianificazione territoriale ed atti per il governo del territorio e l'omogeneità dei criteri metodologici, nonché per l'efficacia dell'azione amministrativa.

2. Le province e la Regione assicurano in ogni caso la necessaria assistenza tecnica ai comuni e alle comunità montane, che ne facciano richiesta, prioritariamente per le attività da esercitarsi in forma associata.

3. Le province e la Regione promuovono ed agevolano la creazione di strumenti idonei a garantire l'assistenza tecnica alle strutture competenti, favorendo l'integrazione fra le attività delle medesime strutture tecniche dei comuni e la formazione specifica del personale addetto alle stesse.

#### *Art. 39 Tutela e valorizzazione del territorio rurale*

1. Gli strumenti della pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio promuovono la valorizzazione dell'economia rurale e montana attraverso il consolidamento del ruolo multifunzionale svolto dall'attività agricola anche integrata con le altre funzioni e settori produttivi con la tutela e coerenti con la valorizzazione delle risorse del territorio, ivi comprese le attività di fruizione del territorio rurale per il tempo libero, la produzione per autoconsumo e la salvaguardia delle risorse genetiche autoctone, nonché attraverso il sostegno delle famiglie residenti in funzione del mantenimento della

presenza umana a presidio dell'ambiente, anche adeguando i servizi e le infrastrutture nelle aree marginali.

2. Gli strumenti della pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio disciplinano gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia necessari allo sviluppo dell'agricoltura, delle attività ad essa connesse e delle altre attività integrate e compatibili con la tutela e l'utilizzazione delle risorse dei territori rurali e montani.

3. I comuni attraverso gli strumenti della pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio, disciplinano le aree dei territori rurali attraverso specifiche discipline che garantiscano la salvaguardia e la valorizzazione dell'ambiente e del paesaggio rurale, nonché la tutela delle risorse produttive dell'agricoltura. Nell'ambito delle comunità montane, i comuni provvedono in relazione con il piano di sviluppo delle comunità stesse.

## 2. IL PIT vigente

a) il miglioramento dell'accessibilità complessiva della Regione e la permeabilità dell'Appennino per le percorrenze extra regionali, attraverso una rete integrata delle infrastrutture per il trasporto e la mobilità; l'accessibilità dovrà comunque essere potenziata per i sistemi e sottosistemi o per ambiti territoriali significativi rispetto alla rete delle infrastrutture identificate di interesse regionale; spetterà ai piani territoriali di coordinamento delle province ed ai piani strutturali dei Comuni interessati localizzare previsioni di potenziamento della rete infrastrutturale esistente di supporto ai sistemi territoriali locali o la localizzazione di nuovi tracciati laddove la viabilità esistente non risultasse migliorabile, opportunamente raccordata con la rete di interesse regionale;

b) l'eliminazione del fenomeno del "drenaggio" delle persone verso le zone vallive; gli strumenti per il governo del territorio delle province e dei comuni dovranno contribuire attraverso il potenziamento dei servizi e delle attrezzature, l'informatizzazione e l'accessibilità dei servizi essenziali alla persona, il potenziamento delle attività produttive, manifatturiere ed agricole dovranno inoltre provvedere al potenziamento ed alla qualificazione delle attività turistiche dei servizi e delle attrezzature incentivando il turismo rurale e l'agriturismo nonché il turismo ecologico e naturalistico, il turismo giovanile e scolastico, il turismo escursionistico estivo ed invernale;

c) il processo di consolidamento e di difesa del territorio sotto l'aspetto idrogeologico attraverso opere di consolidamento, di eliminazione del rischio idraulico e di prevenzione degli effetti franosi, nonché la salvaguardia ambientale degli ecosistemi anche individuando parametri per la valutazione degli effetti ambientali connessi agli strumenti attuativi di trasformazione del territorio, di cui all'art. 32 della legge regionale;

d) il perseguimento, attraverso gli strumenti di pianificazione dei comuni coordinati, mediante specifici criteri definiti dai PTC, a livello di ambito o sistema territoriale locale, di politiche territoriali diversificate ma sinergiche che inducano anche microeconomie all'interno di un progetto complessivo di sviluppo e di promozione dell'economia montana.

In particolare per il territorio rurale definisce la seguenti prescrizioni cui dovranno conformarsi gli le discipline degli strumenti del governo del territorio al fine di garantire:

a) lo sviluppo sinergico delle attività agricole integrate con le attività turistiche, potenziando il turismo rurale e l'agriturismo e incentivando, attraverso adeguate attrezzature e servizi, il turismo ecologico e naturalistico, il turismo escursionistico estivo ed invernale;

b) l'individuazione ed attivazione di percorsi turistico - escursionistici legati alle aziende agricole ed alla coltivazione dei fondi, al fine del recupero e della valorizzazione della maglia viaria dei percorsi rurali.

Il PIT riconosce al territorio rurale della Toscana dell'Appennino le caratteristiche di area marginale ad economia debole in cui il sostegno all'attività agricola si coniuga con la tutela del suolo e la valorizzazione delle risorse naturali esistenti.

### 3. Metodologia per l'adeguamento del PIT 2005-2010, Studi preparatori

*Strategie di rango regionale; le reti ecologiche e i grandi corridoi ambientali: a partire dalla risorsa rappresentata dall'Appennino e da tutto il sistema delle aree protette nella Regione, si svilupperà, in rapporto con le altre regioni, un progetto integrato - e condiviso con le istituzioni locali - che valorizzi e rafforzi la rete delle continuità ambientali e i territori montani.*

### 4. Protocollo d'Intesa tra Regione Emilia-Romagna e Regione Toscana

L'anno 2004 il giorno 28 del mese di aprile, presso la sede della Regione Toscana, via Cavour n. 18 Firenze, tra:

- Il Presidente della Regione Emilia-Romagna, Vasco Errani
- Il Presidente della Regione Toscana, Claudio Martini

#### PREMESSO

- **che nelle analisi sullo sviluppo economico italiano, Toscana ed Emilia Romagna (assieme alla maggior parte delle regioni dell'Italia centro nordorientale) vengono spesso accomunate per la similarità del loro modello di sviluppo basato su sistemi di piccola impresa specializzati in produzioni che si riconnettono profondamente alle tradizioni produttive locali;**
- che anche in termini di benessere il quadro appare alquanto simile dal momento che la concomitanza di alcuni fattori quali: la prevalenza di città di dimensioni medio piccole; un modello di sviluppo che garantisce a molti facili opportunità lavorative; una apprezzabile qualità ambientale; una tenuta sociale non indifferente; fanno sì che la maggior parte delle province delle due regioni goda di elevati livelli di benessere. Le diverse graduatorie di benessere presenti nel panorama nazionale (Sole24Ore, Irapet), infatti, pur seguendo metodi diversi e pur giungendo a risultati in parte diversi, sono concordi nel considerare le province di Emilia Romagna e Toscana, come quelle in cui la qualità della vita è più elevata;
- che entrambe le regioni, inoltre, soffrono di una struttura per età che vede una larga prevalenza di anziani (e bassi tassi di fecondità), che riduce in modo significativo il loro potenziale lavorativo; - che esistono tuttavia anche delle differenze. Le più importanti risiedono sia nelle specializzazioni produttive dominanti (meccanica per l'Emilia Romagna e moda per la Toscana), sia nel livello del PIL, sia nell'occupazione. L'Emilia Romagna risulta (con Lombardia e Trentino Alto Adige) la regione italiana a più alto livello di PIL procapite, a più alto tasso di occupazione e più basso tasso di disoccupazione. La Toscana invece presenta valori inferiori, anche se in un quadro positivo e migliore rispetto alla media italiana;
- che entrambe le Regioni, infine, hanno una spiccata propensione per le esportazioni, pur presentando una diversa apertura ai mercati internazionali.

PREMESSO altresì l'impegno dei due enti nel favorire l'affermarsi di un'Europa con un ruolo importante e attivo delle regioni; - l'impegno dei due enti nell'ambito della conferenza dei Presidenti delle Regioni e delle Province Autonome di Trento e Bolzano, della conferenza Stato Regioni e della conferenza Unificata, rivolto a favorire sia una proficua collaborazione istituzionale con il Governo della nazione, sia la stipula di accordi ed intese tra regioni.

CONSIDERATO gli ottimi rapporti di collaborazione che da sempre legano Emilia Romagna e Toscana, geograficamente unite dalla dorsale appenninica; l'esigenza di rafforzare questo legame definendo, di seguito e fin da subito, azioni e programmi su cui cooperare continuativamente.

#### RITENUTO

- di condividere le azioni, le iniziative, le proposte - anche in seno alla conferenza dei Presidenti delle regioni - che si rendano necessarie per garantire pienamente il ruolo e la posizione costituzionale delle regioni nel delicato processo di revisione costituzionale in corso di definizione parlamentare;

- di condividere ogni azione necessaria a sorreggere la piena attuazione del vigente Titolo V°, Parte II° della Costituzione, e difendere le prerogative costituzionali delle regioni, coordinando, a questo fine, anche le azioni di contrasto dei provvedimenti normativi statali lesivi delle competenze regionali attraverso la proposizione concordata di ricorsi e di conflitti di attribuzione alla Corte Costituzionale contro norme statali costituzionalmente illegittime;
- di condividere ogni azione necessaria nei confronti dello Stato per sollecitare il processo di attuazione del federalismo fiscale;
- di coordinare, attraverso lo scambio di informazioni e di esperienze reciproche, nonché attraverso azioni congiunte tra le rispettive direzioni generali competenti, le misure relative al sistema delle relazioni tra regione e autonomie locali, e ai meccanismi della concertazione interistituzionale.

RITENUTO inoltre

di suddividere azioni e programmi sotto specificati, come segue:

- programmi strategici. Si tratta di un numero ristretto di programmi d'intervento che i due enti valutano come prioritari;
- collaborazioni in atto;
- altre collaborazioni.

Quanto sopra premesso, considerato e ritenuto, si definisce il presente accordo di programma:

#### ARTICOLO 1

##### Programmi strategici

###### *1. Relazioni internazionali*

Attivare iniziative congiunte di cooperazione internazionale di natura economica, umanitaria, sanitaria, assistenziale e culturale, prioritariamente con America Latina, Balcani e Medio Oriente.

###### *2. Infrastrutture*

Dopo la firma del "Protocollo d'Intesa sui collegamenti appenninici" è opportuno consolidare la collaborazione sui sistemi infrastrutturali di collegamento che interessano i due territori regionali.

##### Sistema ferroviario

- Servizi ferroviari: le due Regioni si impegnano a collaborare per migliorare i servizi sulle linee: Faentina, Bologna- Prato, Parma- La Spezia;
- linee di proprietà regionale: le due Regioni si impegnano a collaborare per attivare un'azione comune per lo sviluppo delle linee ferroviarie minori.

##### Sistema stradale

- Sviluppo del corridoio TIBRE (Tirreno-Brennero);
- sviluppo delle reti transeuropee e paneuropee di trasporto mediante l'elaborazione di progetti di fattibilità congiunti;
- partecipazione del "sesto programma quadro di ricerca e sviluppo" per progetti strategici di tipo infrastrutturale, logistico ed organizzativo;
- partecipazione ai bandi "Marco Polo" per il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia;
- programmi delle "Autostrade del mare" e per l'integrazione di queste con i sistemi terrestri.

Si reputa inoltre necessario attivare forme di collaborazione nello sviluppo delle strutture di servizio per la promozione della logistica.

##### Telematica e servizi di e-government

- Lo sviluppo del processo di innovazione nella pubblica amministrazione, rispetto al quale l'Emilia Romagna e la Toscana si trovano impegnate nell'ambito del programma nazionale di e-government, costituisce un ampio terreno di confronto e collaborazione, con particolare riferimento al tema delle infrastrutture telematiche ed a quello del riuso delle soluzioni relative all'e-government;
- il coordinamento sul tema delle infrastrutture telematiche ha come obiettivo la definizione e realizzazione delle condizioni tecniche al fine di rendere le rispettive reti telematiche pienamente compatibili ed integrate, a vantaggio della interoperabilità delle soluzioni e dei servizi per cittadini ed imprese. L'interoperabilità delle reti costituisce inoltre indispensabile premessa per la individuazione di soluzioni comuni ed il riuso delle applicazioni in fase di realizzazione e nell'ambito di progetti sull'e-government.

### 3. *Sistema dell'Appennino tosco-romagnolo*

- Attivare una collaborazione per la creazione del "Parco culturale della Linea Gotica";
- definire "Intese istituzionali di programma" per lo sviluppo delle aree montane, coinvolgendo le Province interessate al "macroambito" della programmazione;
- attivare nuove collaborazioni sui seguenti "sistemi":
  - a) territori delle province di Parma, La Spezia, Massa Carrara;
  - b) comprensorio sciistico Tosco-Emiliano, riguardante le province di Pistoia, Modena e Bologna, per la cui valorizzazione è stato previsto un investimento complessivo di Euro 518. 890, 00;
  - c) Sistema del Mugello-Cinque Valli bolognesi-Valle del Santerno-Appennino Faentino;
  - d) Foreste Casentinesi (Province di Arezzo e Forlì-Cesena);
  - e) Parco dell'Appennino Tosco Emiliano.
- Verificare la possibilità di integrare e coordinare politiche di gestione e di valorizzazione delle consistenti aree demaniali presenti sul crinale appenninico (in particolare per iniziative riguardanti aspetti naturalistico, faunistico, forestale e fruitivo-escursionistico).

### 4. *Sviluppo Economico*

- Definire maggiori livelli di collaborazione sulla gestione dei servizi pubblici, in particolare del sistema idrico, e del servizio rifiuti, individuando ambiti di gestione interregionali;
- verificare l'opportunità di attivare azioni congiunte di promozione dell'export e l'internazionalizzazione dei sistemi produttivi regionali anche tramite l'apertura di comuni centri servizi (Cina);
- attivare rapporti tra i sistemi regionali di ricerca e trasferimento dell'innovazione, favorendo la collaborazione e l'integrazione delle attività degli organismi di ricerca pubblici e privati.

### 5. *Protezione civile*

#### Rischio sismico

- Iniziative comuni per azioni di prevenzione e pianificazione di emergenza, nelle aree sismogenetiche comuni (Mugello, Casentino, Forlivese, Garfagnana, Appennino modenese e reggiano);
- rischio industriale;
- concertare strumenti di valutazione del rischio in aree ad alta concentrazione di industrie pericolose.

### 6. *Sanità e Assistenza*

- Attivare un'intesa per l'istituzione di MONITOR - Osservatorio Sicurezza Grandi Opere - con la finalità di disporre di un sistema informativo sulle condizioni lavorative, la salute e la sicurezza dei lavoratori addetti alla costruzione delle infrastrutture di interesse interregionale, quali la variante autostradale di Valico, la terza corsia autostradale e la tratta ferroviaria Alta Velocità Firenze – Bologna;
- coordinare le politiche dei servizi assicurati alla popolazione e le relative normative in un quadro di omogenea definizione dei diritti del cittadino ai livelli di assistenza sanitari e sociosanitari con particolare riferimento alle zone di confine;
- promuovere attività relative all'attuazione dei livelli essenziali di assistenza sociali, dell'accreditamento dei servizi e delle strutture sociali, dell'attuazione dell'ISEE, nonché interventi di contrasto della povertà, comprese eventuali sperimentazioni di sostegno alla persona.

## ARTICOLO 2

### Collaborazioni in atto

Proseguire e sviluppare i rapporti in corso, in particolare su:

#### 1. *Innovazione*

La Commissione Europea ha affidato a Toscana ed Emilia-Romagna la titolarità della rete ERIK. La rete raccoglie 13 regioni europee partner ed interesserà 80 regioni titolari dei Programmi per le Azioni Innovative (PRAI) riguardanti le tematiche dell'economia regionale basata sulla conoscenza e sull'innovazione tecnologica.

Si individua nella "Logistica per i sistemi di piccole e medie imprese" il settore ove sviluppare azioni innovative.

2. *Turismo e commercio*

- Sostegno agli interventi promozionali proposti dai parchi (Nazionale delle Foreste Casentinesi, Regionale della Maremma, Regionale Delta del Po) per la realizzazione di ippovia tra i due mari attraverso le aree protette;
- coordinamento degli interventi promozionali per il turismo termale;
- impostazione coordinata di nuove leggi regionali sui pubblici esercizi;
- coordinamento degli interventi per la gestione e la promozione turistica della rete sentieristica presente nel crinale appenninico;
- parchi;
- intesa per l'adozione e l'approvazione del "Piano del Parco" e approvazione del "Piano pluriennale di sviluppo economico e sociale" del Parco Nazionale delle Foreste Casentinesi e decollo del Parco dell'Appennino Tosco Emiliano.

4 *Pari opportunità*

Valorizzare il ruolo femminile nel settore tessile artigianale attraverso il progetto "La tela di Aracne".

5. *Sistema moda*

Proseguire la collaborazione sul sistema moda, parte di maggior rilievo della Piattaforma del Commercio Internazionale.

6. *Servizi*

Intese per la gestione del servizio idrico integrato e rifiuti riguardanti i Comuni di Firenzuola Marradi e Palazzuolo. Inoltre, intese per le concessioni d'acqua interregionali.

ARTICOLO 3

Altre collaborazioni

1. *Cultura e spettacolo*

Promuovere una rete d'istituzioni teatrali consolidate per coordinare le opportunità e le visibilità delle giovani compagnie, rafforzando la qualità e la continuità delle relazioni con il pubblico e con il mercato.

2. *Sistema formativo*

- Verificare la possibilità di collaborazione sull'obbligo formativo e il diritto-dovere alla formazione fino al raggiungimento di un diploma o di una qualifica relativamente a: offerta formativa anche integrata con la scuola, standard formativi, certificazioni;
- valutare l'opportunità di una posizione comune nel disegno del sistema di istruzione e formazione professionale di competenza regionale;
- realizzare lo scambio di voucher formativi in attuazione del progetto interregionale approvato.

3. *Arte contemporanea*

Rete per l'arte contemporanea, per fare arte nell'Italia centrale, inserita nelle reti internazionali. Definizione di un percorso comune per la costruzione della rete.

ARTICOLO 4

Cabina di regia

Il monitoraggio sull'attuazione del presente Protocollo d'Intesa è demandato ad una Cabina di regia composta dagli Uffici di Gabinetto dei due Presidenti, i quali si avvarranno della collaborazione degli Uffici di Programmazione e delle Direzioni competenti per materia.

Claudio Martini  
Presidente Regione Toscana

Vasco Errani  
Presidente Regione Emilia Romagna