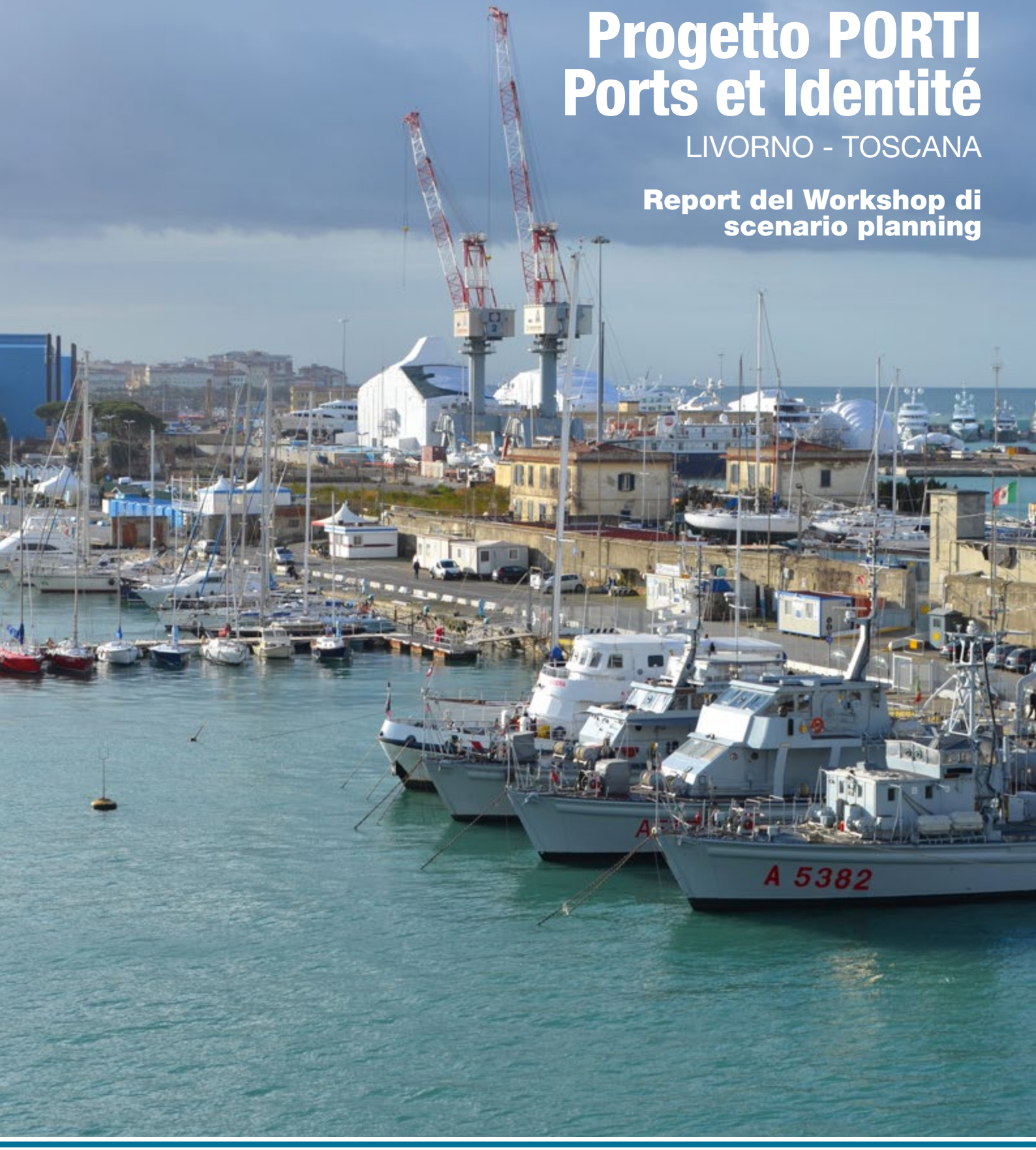
Progetto PORTI
Ports et Identité

LIVORNO - TOSCANA

Report del Workshop di scenario planning



Porti
PORTS & IDENTITÉ

future→iQ
PARTNERS

KlinK

Con il contributo di

La Cooperazione al cuore del Mediterraneo

MARITTIMO - IT FR - MARITIME
TOSCANA - LIGURIA - SARDEGNA - CORSE

La Coopération au coeur de la Méditerranée

PROGETTO PORTI - Ports et Identité

LIVORNO, TOSCANA

Porti
PORTS & IDENTITÉ

Report del Workshop di scenario planning

Livorno, 16 e 17 febbraio 2015

PREPARATO DA

KlinK

future iQ
PARTNERS

Programma cofinanziato con il Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale
Programma cofinancé par le Fonds Européen de Développement Régional
REGIONE TOSCANA
REGIONE LIGURIA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
Collectivité Territoriale de CORSE
CORSICA

SOMMARIO

1. **SINTESI DEL RAPPORTO** 4
   - 1.1 Background 4
   - 1.2 Sondaggi territoriali 6
   - 1.3 Processo di scenario planning 6
   - 1.4 Discussione sugli scenari del territorio 7
2. **INTRODUZIONE** 8
3. **CONTESTO REGIONALE** 9
   - 3.1 Aspetti Sociali 9
   - 3.2 Aspetti Economici 12
   - 3.3 Aspetti Ambientali 18
4. **SONDAGGIO TERRITORIALE** 20
5. **PREPARAZIONE DELLO SCENARIO PLANNING** 29
   - 5.1 Il processo di scenario planning 30
   - 5.2 Perché lo scenario planning? 32
   - 5.3 Sviluppo di quattro possibili scenari per il futuro 32
   - 5.4 Creazione degli spazi di scenario - Quattro scenari plausibili per il futuro 33
   - 5.5 La narrativa di ogni quadrante di scenario 33
6. **DESCRIZIONE DETTAGLIATA DEGLI SCENARI** 36
   - 6.1 Scenario A – Un territorio che investe sulle proprie capacità per attrarre persone, opportunità e cultura – 2030 36
     - 6.1.1 Un territorio che investe sulle proprie capacità – Caratteristiche dello Scenario 36
     - 6.1.2 Un territorio che investe sulle proprie capacità – Titoli di prima pagina dal Futuro 38
   - 6.2 Scenario B – Potenziale locale & sentire globale – 2030 39
     - 6.2.1 Potenziale locale & sentire globale – Caratteristiche dello Scenario 39
     - 6.2.2 Potenziale locale & sentire globale – Titoli di prima pagina dal Futuro 41
   - 6.3 Scenario C – Esternalizzazione del territorio e perdita di identità – 2030 42
     - 6.3.1 Esternalizzazione del territorio e perdita di identità – Caratteristiche dello Scenario 42
     - 6.3.2 Esternalizzazione del territorio e perdita di identità – Titoli di prima pagina dal Futuro 44
   - 6.4 Scenario D – Identità fossile- 2030 45
     - 6.4.1 Identità fossile – Caratteristiche dello Scenario 45
     - 6.4.2 Identità fossile – Titoli di prima pagina dal Futuro 46
7. **COMMENTI DEI PARTECIPANTI SUL WORKSHOP** 47
   - 7.1 Scenario preferito – partecipanti al workshop 47
   - 7.2 Quale di questi scenari rappresenta meglio la direzione attuale del territorio? 48
8. **COME POTREBBE AVVERARSI IL FUTURO PREFERITO?** 49
   - 8.1 Azioni chiave identificate dai partecipanti 50
   - 8.2 Prossime tappe nella pianificazione delle azioni 52
9. **PER MAGGIORI INFORMAZIONI** 53
10. **RINGRAZIAMENTI** 55

1. SINTESI DEL RAPPORTO

1.1 BACKGROUND

PORTI – Ports et Identité (E79F12000020007) è un progetto strategico finanziato dal Programma di cooperazione transfrontaliera Italia/Francia Marittimo 2007-2013 – Asse 1: Accessibilità e Reti (http://www.maritimeit-fr.net/).

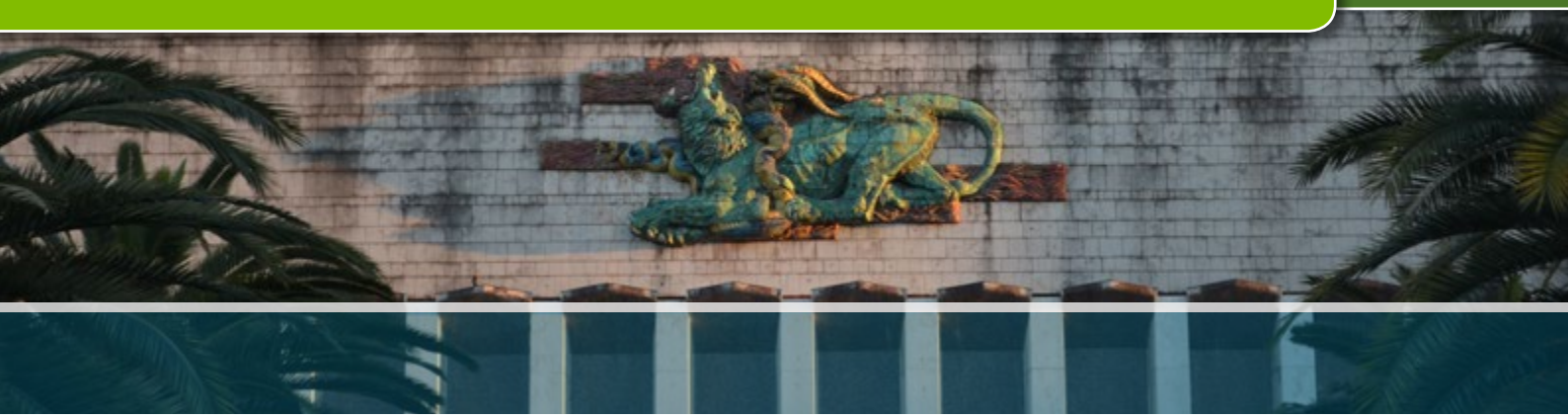
L'obiettivo del Programma Italia/Francia Marittimo è di migliorare la cooperazione tra le aree transfrontaliere nei campi dell'accessibilità e dell'innovazione, utilizzando a pieno le risorse culturali e naturali e la condivisione delle infrastrutture e dei servizi integrati per accrescere la competitività dei territori a livello del Mediterraneo, dell'Europa meridionale e in campo internazionale. Il programma coinvolge quattro regioni che si affacciano sul Mar Tirreno Settentrionale, appartenenti al territorio italiano e a quello francese: Toscana, Liguria, Sardegna e Corsica. L'Asse 1 – che ha co-finanziato il progetto PORTI – è diretta a migliorare l'accesso alle reti materiali e immateriali e ai servizi di trasporto al fine di sviluppare una integrazione a rete e rendere il sistema competitivo.

Il Progetto PORTI ha un budget complessivo pari a 5.388.583,00 € di cui 4.041.437,25 € finanziati attraverso il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR).

PORTI ha l'obiettivo di superare lo scarso livello di integrazione e di relazioni tra le città e i loro porti sia a livello urbano, che economico e sociale.

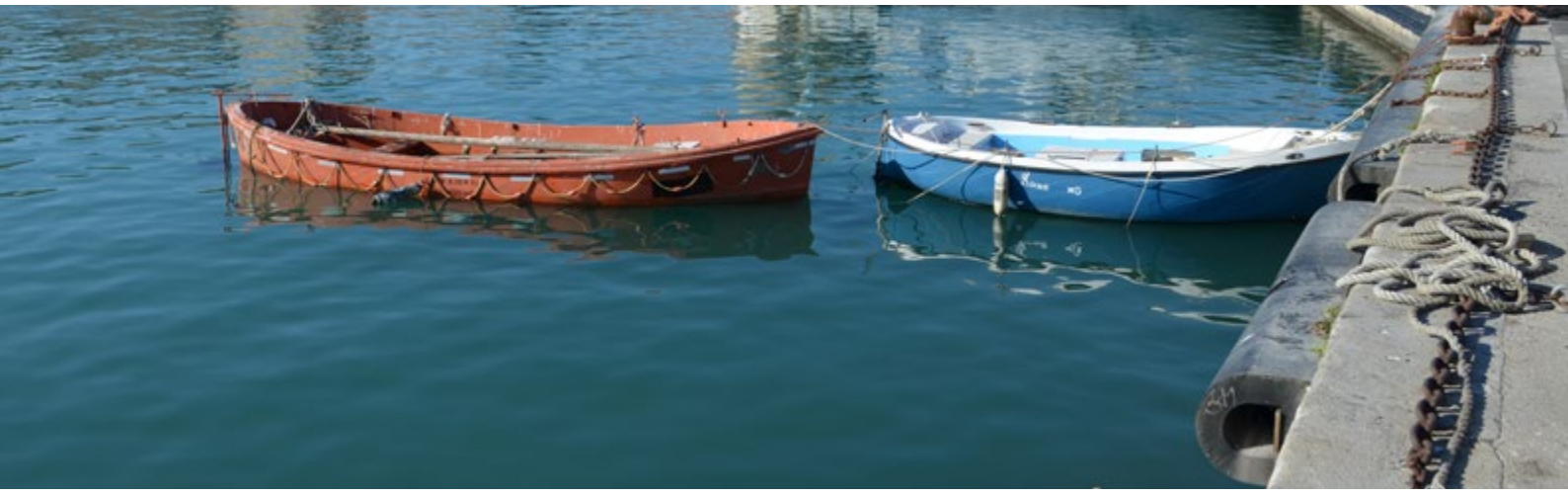
Compatibilmente con questo quadro di riferimento e per raggiungere i propri risultati, PORTI prevede una Azione di Sistema e due Sottoprogetti (Sottoprogetto A – Rafforzare l'accessibilità ai porti attraverso interventi infrastrutturali; Sottoprogetto B – Valorizzare il patrimonio locale culturale con attività integrate a livello locale, regionale, europeo ed internazionale).

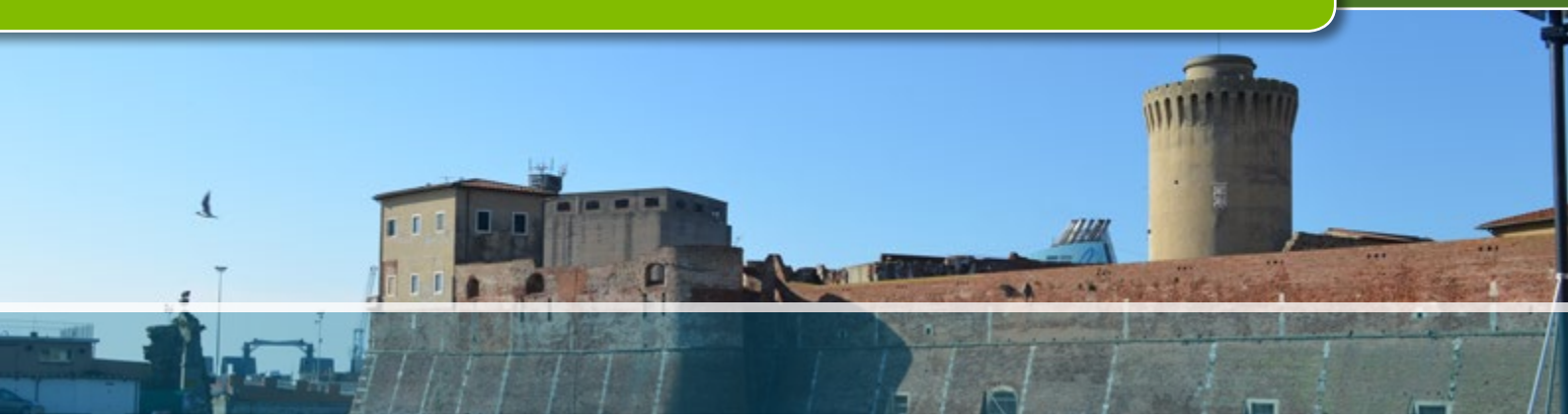
L'Azione di Sistema "Cooperazione istituzionale tra citta portuali" guidata da ANCI Toscana (con la collaborazione di OTC - Office des Transports de la Corse- Service des



Liaisons Européennes, ANCI Liguria e ANCI Sardegna) ha come obiettivo principale di assicurare lo sviluppo di un processo di coesione istituzionale per la creazione di una rete stabile di città portuali e aree costiere, orientata principalmente a definire un Programma Strategico transfrontaliero condiviso per promuovere e realizzare politiche di integrazione dirette ad accrescere la competitività dell'area. È diretta a sviluppare un programma di sviluppo strategico ed istituzionale comune e sostenibile anche attraverso la condivisione di buone pratiche di successo nell'ambito delle politiche urbane. Nell'attuazione dell'Azione di Sistema è stata utilizzata una metodologia di scenario planning in quattro sessioni che hanno visto la partecipazione di stakeholder esperti del settore.

Questo report riassume i risultati del workshop svoltosi a Livorno, in Toscana il 16 e 17 febbraio 2015.



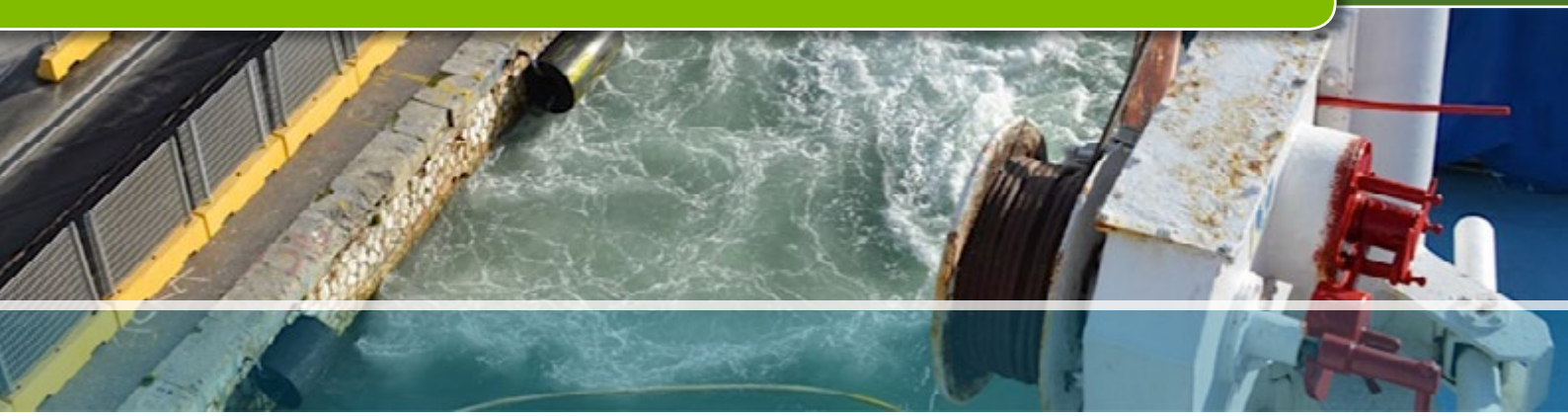


1.2 SONDAGGI TERRITORIALI

- La maggioranza delle risposte dell'indagine on-line, condotta sui quattro territori, proveniente dai partecipanti toscani ha confermato la fondamentale rilevanza attribuita alla relazione tra città, territori e porti.
- Nelle risposte pervenute, la maggioranza dei partecipanti ha ritenuto di estrema importanza lo sviluppo e il mantenimento di una visione condivisa con le altre città portuali del Mar Tirreno Settentrionale e reiterato l'elevato valore della necessità che i decisori delle aree interessate dal progetto condividano una visione comune.
- Le persone non si sono dimostrate particolarmente ottimiste o pessimiste in merito al futuro economico del loro territorio nei prossimi 5 anni ma si registra un cauto ottimismo (o meglio un minor pessimismo) nei confronti del futuro a 15/20 anni.
- Turismo innovativo e sostenibile e Biotecnologie blu (del mare) e verdi (dell'agricoltura) sono ritenute i settori economici più rilevanti per le aree toscane coinvolte in prospettiva 2030.
- Rispetto alla collaborazione tra le quattro regioni, le risposte si sono equamente ripartite tra coloro che la reputano indispensabile per il futuro del Tirreno Settentrionale e coloro che ritengono sia un valore da perseguire con maggiore impegno.

1.3 PROCESSO DI SCENARIO PLANNING

- Un punto cruciale nella fase iniziale di questo processo è quello di dare avvio ad un'approfondita discussione circa le varie possibilità per il futuro del territorio toscano in particolare costiero, in relazione alle città portuali e alle aree collegate del Tirreno Settentrionale. Per intraprendere questa conversazione esplorativa sul futuro, il territorio si è impegnato in un innovativo processo di scenario planning.
- Il processo ha riunito alcuni stakeholder di rilievo con i quali sono stati sviluppati quattro scenari plausibili, traguardando il 2030. Gli scenari sono stati creati partendo dalla discussione su un gruppo di leve critiche fino alla individuazione dei due assi principali (fattori discriminanti) che incrociandosi caratterizzano le dimensioni di una matrice composta da quattro quadranti. Spostandosi lungo le dimensioni

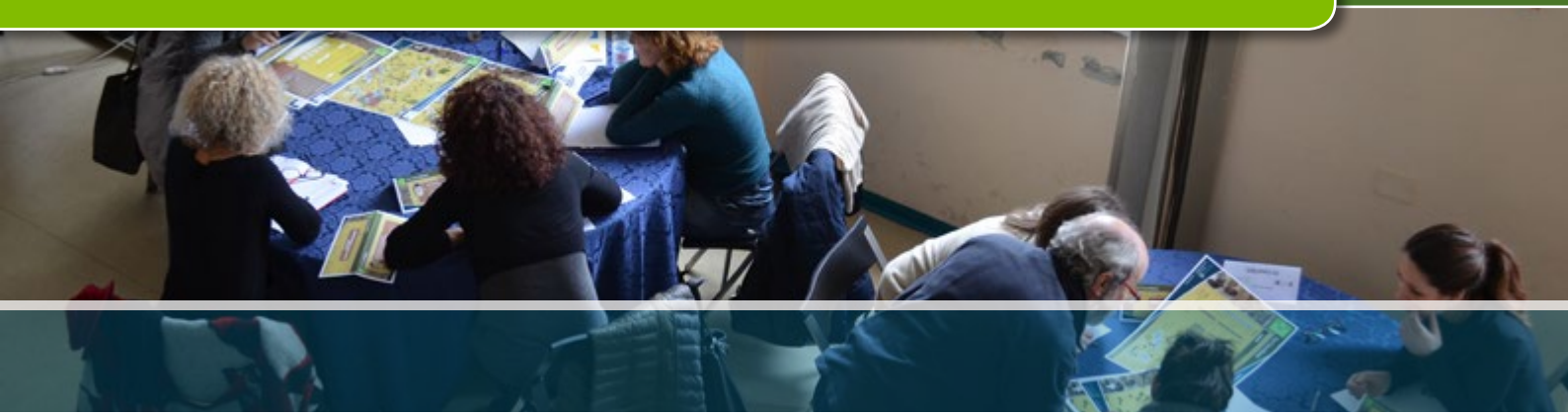


degli assi individuati "**Focus sulla pianificazione regionale**" e "**Valorizzazione delle capacità locali**"si definiscono spazi caratterizzati dall'aumento o dalla diminuzione dell'incidenza delle due variabili su ciascun scenario verosimile.

- I quattro scenari sono stati quindi definiti e descritti nel dettaglio. I partecipanti hanno discusso sulle caratteristiche di ogni scenario e sui principali eventi che potrebbero accadere nel territorio con riferimento a tre dimensioni cruciali: sociale, ambientale ed economica.

1.4 DISCUSSIONE SUGLI SCENARI DEL TERRITORIO

- È stato chiesto ai partecipanti di esaminare gli scenari, considerare le implicazioni e scegliere lo scenario che meglio rappresentasse il loro futuro preferito. Le risposte si sono divise tra un 70% che ha scelto come scenario preferito lo scenario B "**Potenziale locale & sentire globale**" e il restante 30% che ha scelto lo scenario A "**Un territorio che investe sulle proprie capacità**". Lo Scenario B immagina un futuro vivace per le aree costiere e le città portuali, mentre lo scenario A raffigura un futuro dove invece di migliorare la dimensione commerciale e di scambio, l'attività connessa ai porti incoraggia il turismo e la cultura locale, con ripercussioni positive sulle filiere locali.
- Nessuno dei partecipanti ha ritenuto che il territorio al momento si stia muovendo nella giusta direzione per arrivare allo scenario descritto nel futuro preferito dalla maggioranza.
- Tutti i partecipanti hanno invece condiviso che sia lo Scenario C "**Esternalizzazione del territorio e perdita di identità**" a rappresentare il futuro verso il quale l'area toscana interessata si sta muovendo. Questo scenario è caratterizzato da una perdita di identità territoriale così come da un basso livello di istruzione e da un crescente fenomeno di emigrazione delle generazioni più giovani.



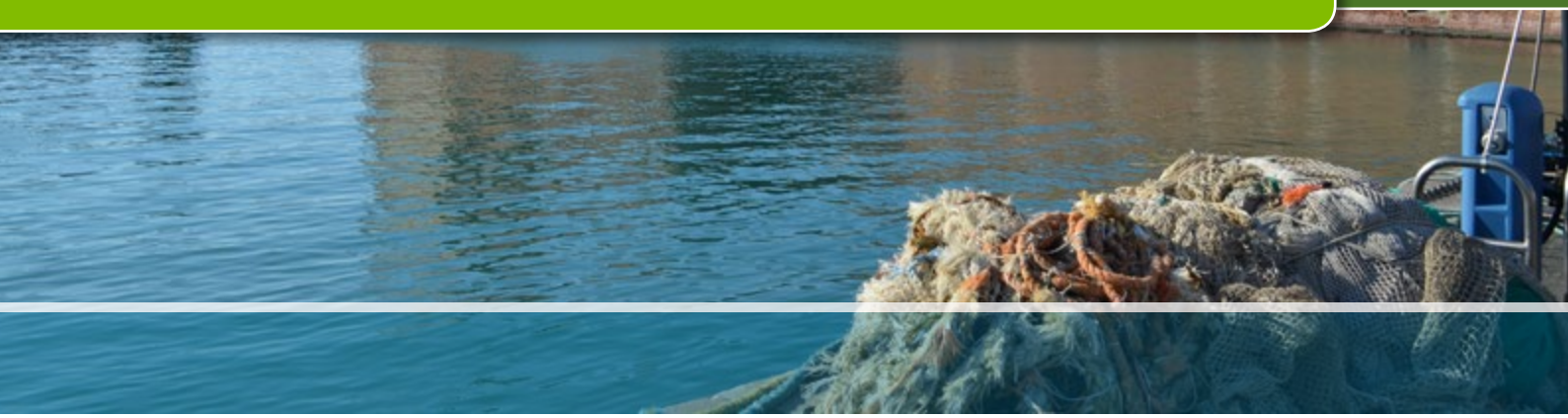
2. INTRODUZIONE

Il lavoro di scenario planning presentato in questo report è stato condotto per poter determinare la visione del futuro di alcuni stakeholder rappresentativi del territorio costiero toscano e delle tematiche in discussione, rispetto al futuro dei loro porti e delle loro città, avendo come focus principale la coesione e il coinvolgimento tra le città portuali del Tirreno Settentrionale .

I partecipanti hanno concentrato la loro attenzione su come le decisioni prese a livello di pianificazione urbana possano mobilitare il turismo, il patrimonio culturale e condizionare alcuni aspetti socio economici e di gestione del territorio.

La natura di questo workshop di esperti ha permesso di accertare quali potessero essere gli scenari plausibili e di definire ed esplorare le iniziative e le azioni prioritarie necessarie per indirizzarsi verso il futuro preferito.

D'altro canto la coesione e la connessione tra le città portuali implica la condivisione di conoscenza e il lavoro comune.



3. CONTESTO REGIONALE

La Regione Toscana ha una estensione costiera di circa 633 chilometri, incluse le 7 isole dell'Arcipelago Toscano, che si estende su circa 80.000 ettari. Le sette isole dell'Arcipelago (Elba, Giglio, Capraia, Montecristo, Pianosa, Giannutri e Gorgona) sono disposte a semicerchio fra il basso Mar Ligure e l'alto Mar Tirreno e circondate da una quarantina di isolotti. Tra queste, l'Isola d'Elba è la maggiore dell'Arcipelago Toscano e la terza in Italia, con uno sviluppo costiero di 147 Km e una superficie di 223,5 Kmq (Regione Toscana, 2014).

3.1 ASPETTI SOCIALI

Dal punto di vista demografico, l'andamento dell'ultimo ventennio è complessivamente costante, con una leggera crescita negli ultimi 4-5 anni. Dal 1990 al 2012 la popolazione risulta in aumento di circa il 5%, con un tasso di crescita medio annuo dello 0,19%, con un rapporto sesso maschile/femminile costante a 0,93.

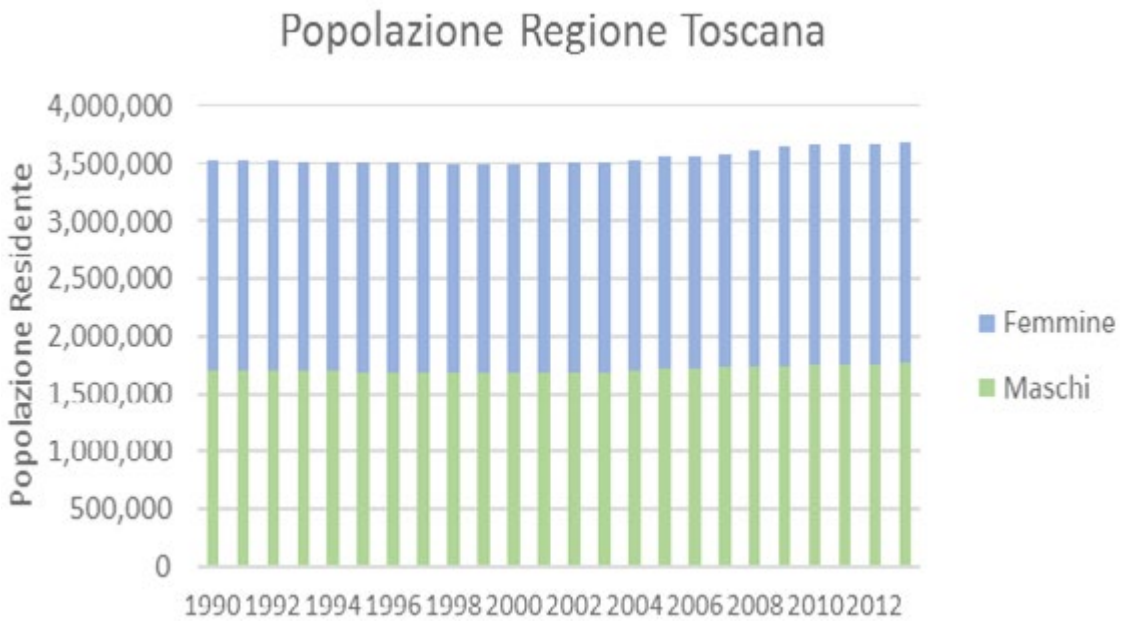


Fig. 1: Andamento Demografico (nostra elaborazione da dati Eurostat)

La ricchezza pro-capite si colloca al di sopra della media europea di circa il 13% nel 2012 (con trend decrescente), e in valori assoluti sembra mantenersi costante, con andamento leggermente in ascesa. Nel complesso, dal 2000 al 2011 la ricchezza pro-capite in Toscana è cresciuta del 24%, con un livello di crescita medio annuo del 2% (con una lieve flessione nell'anno 2009).

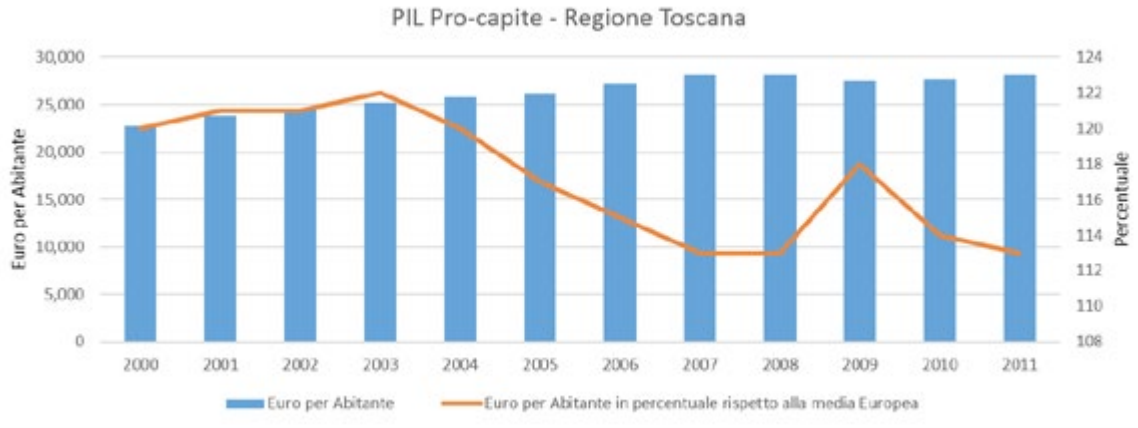


Fig. 2: PIL Pro-capite (nostra elaborazione su dati Eurostat)

Si registra tuttavia un aumento della percentuale di popolazione considerata a rischio di povertà e di esclusione sociale, in particolare tra il 2009 e il 2013, in cui si è verificata una importante flessione.

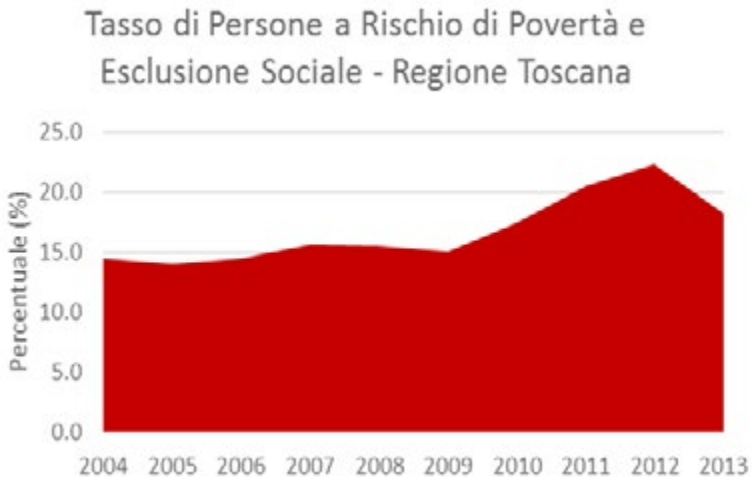
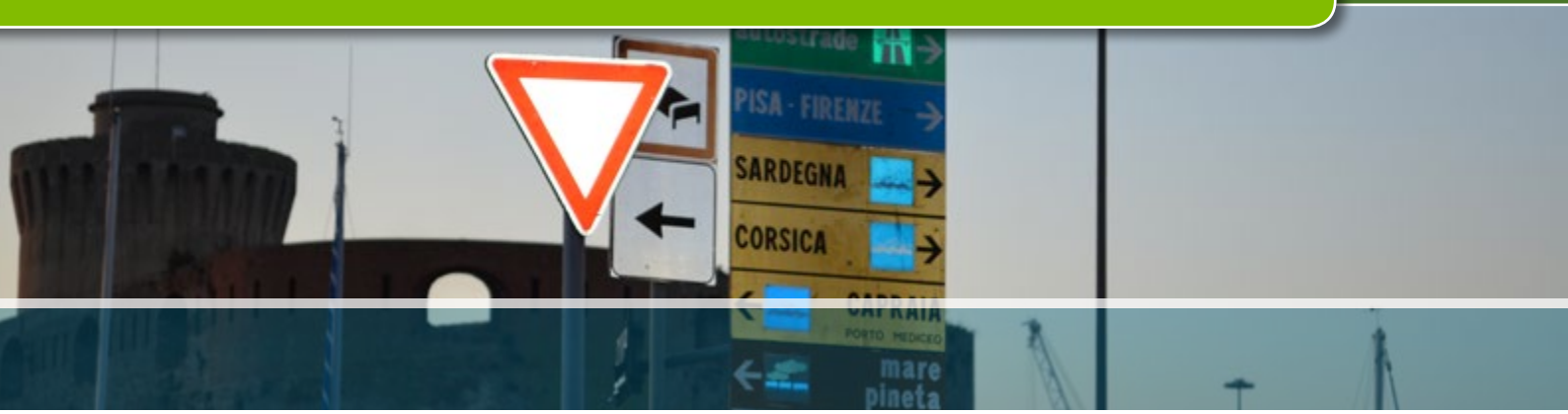


Fig. 3: Tasso di Persone a Rischio di Povertà e Esclusione Sociale (nostra elaborazione da dati Eurostat)



Tra il 2004 e il 2013 il tasso è aumentato del 26%, con una crescita media annua di circa il 3%, ma molta variabilità (-3% nel 2005; +3% nel 2006; +8% nel 2007; -1% nel 2008; -3% nel 2009; +16% nel 2010; +18% nel 2011; +9% nel 2012; -18% nel 2013).

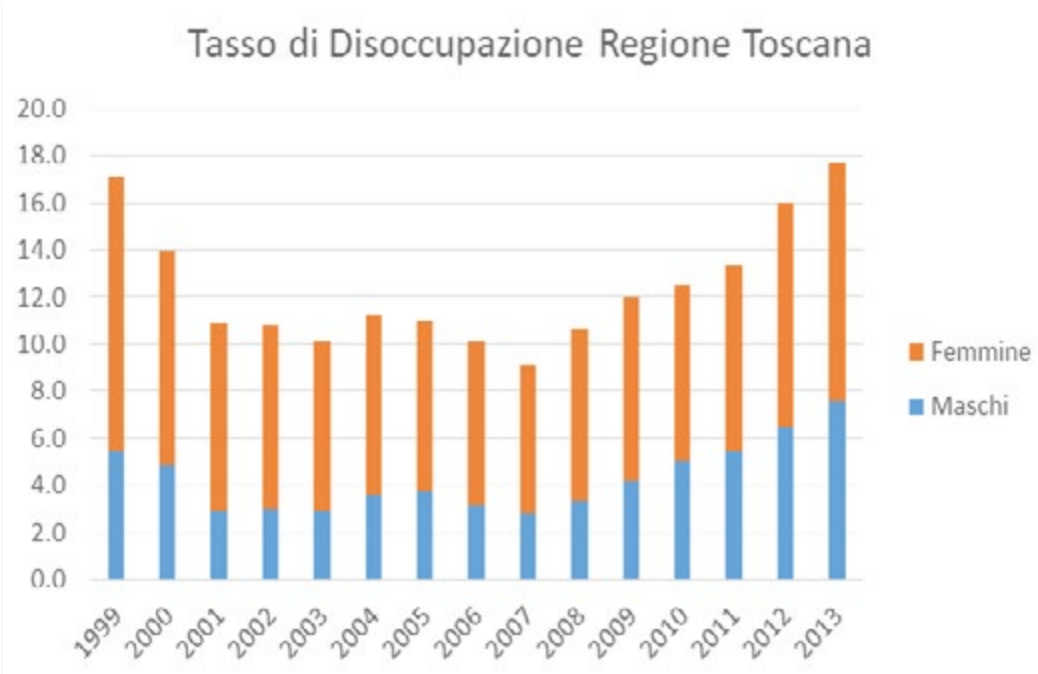


Fig. 4: Tasso di Disoccupazione (nostra elaborazione su dati Eurostat)

Negli ultimi anni il livello di disoccupazione in Toscana è cresciuto rapidamente, in particolare tra la componente femminile. Dal 1999 al 2013 il tasso di disoccupazione è aumentato del 7%, ma dal 2007 è cresciuto in modo molto più significativo (nel 2013 il tasso di disoccuppazione è più alto del 75% rispetto al livello del 2007). Nel 2013 il 46,4% dei disoccupati si trovava in una situazione di disoccupazione a lungo termine.

3.2 ASPETTI ECONOMICI

Da un punto di vista economico, è interessante notare dalla Figura 5 che la Toscana, dal 2004 al 2012, ha subito una diminuzione del PIL tra -4,1 e -5,9. Tuttavia, all'interno dell'Area di Cooperazione dell'Alto Tirreno, risulta una delle regioni che meno hanno sofferto la crisi (insieme alla Corsica), il grado di resilienza sembra essere simile alle altre, secondo i dati ESPON dal 2011 sulla resilienza interna comparativa.

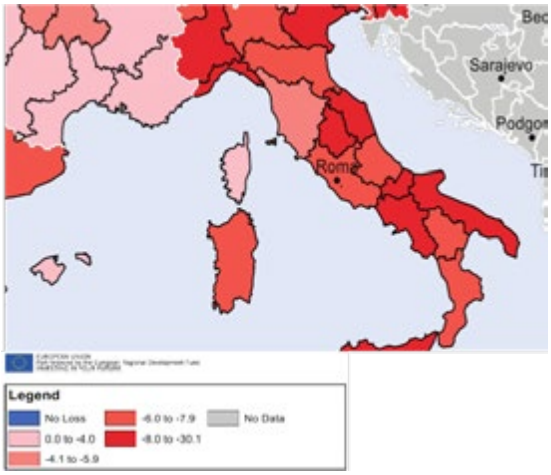


Fig. 5: Riduzione del PIL durante la crisi, 2004-2012 (Fonte: Unione Europea)

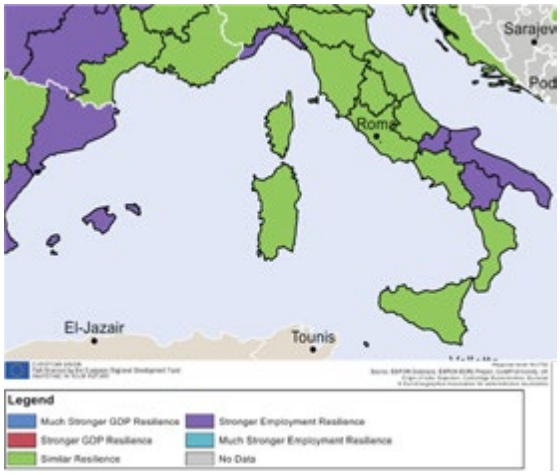
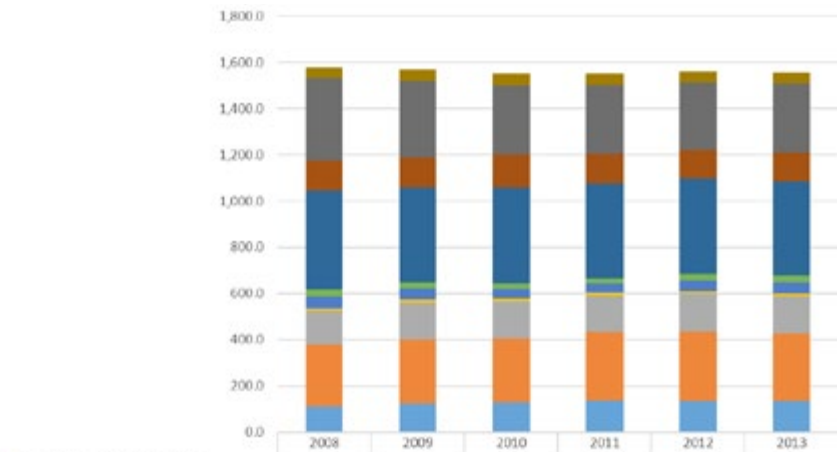


Fig. 6: Geografia della Resilienza Interna Comparativa. Anno di punta: 2011 (Fonte: ESPON)

L'andamento degli occupati è costante nel tempo, e sembra che – nel 2013 – la popolazione della Toscana viva principalmente di "Industria e Edilizia" (27%), "Commercio all'ingrosso e al dettaglio, trasporti, attività ricettive e di ristorazione" (26%), "Pubblica amministrazione, difesa, istruzione, sanità e attività nel sociale" (19%). Abbastanza rilevanti anche le "Attività professionali, scientifiche e tecniche, amministrative e servizi di supporto" (10%) e "Arte, intrattenimento e attività ricreative; altri servizi; attività domestiche e organizzazioni e enti extra-territoriali" (9%). Di poca importanza occupazionale sembrano invece essere le attività di "Agricoltura, silvicoltura e pesca" (3%), "Attività finanziarie e assicurative" (3%), "Informazione e comunicazione" (2%), "Servizi immobiliari" (1%).



	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Agricoltura, silvicoltura e pesca	45.1	52.2	54.9	52.3	48.3	48.1
Industria (escluso Settore Edile)	356.0	328.0	299.0	299.4	289.0	298.7
Settore Edile	133.8	132.1	141.2	129.3	122.6	125.9
Commercio all'ingrosso e al dettaglio, trasporti, attività ricettive e di ristorazione	425.2	410.4	416.4	410.3	414.6	406.7
Informazione e comunicazione	29.9	25.6	22.4	21.3	27.4	28.2
Attività finanziarie e assicurative	52.1	48.2	42.2	40.2	48.9	48.9
Servizi immobiliari	9.1	11.9	11.7	9.2	8.0	10.1
Attività professionali, scientifiche e tecniche, amministrative e servizi di supporto	146.2	163.5	159.6	160.1	164.4	161.5
Pubblica amministrazione, difesa, istruzione, sanità e attività nel sociale	269.4	275.4	280.7	296.1	302.9	293.5
Arte, intrattenimento e attività ricreative; altri servizi; attività domestiche e organizzazioni e enti extra-territoriali	110.5	122.6	125.8	136.7	133.5	134.3

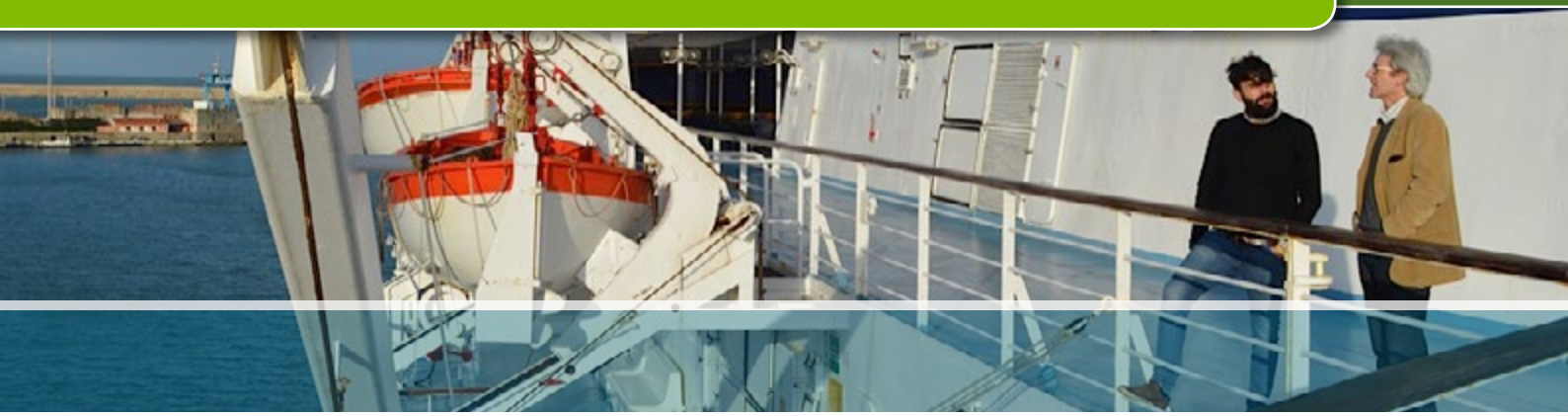
Fig. 7: Numero di Occupati per Settore Economico (nostra elaborazione da dati Eurostat)

Nel 2013 l'Economia del Mare, coinvolgeva per la Toscana circa il 3,1% del totale delle imprese e rappresentava il 3,3% del contributo al valore aggiunto dell'economia regionale pari a 3.062 milioni di euro, con circa 56.000 addetti.

Tra il 2011 e il 2013 il numero di imprese legate alla Blue Economy è cresciuto dell'1,1%, a dispetto della flessione negativa dello -0,7% registrata dal resto dell'economia.

Nel 2013 il numero delle imprese di questo segmento economico era pari a 12.905, e il grafico ne definisce la ripartizione tra le diverse attività.

Come si può vedere la maggior parte delle imprese della *Blue Economy* in Toscana opera nei servizi di Alloggio e Ristorazione (42,8%), seguiti dalla Filiera della Cantieristica (19,3%), Attività Sportive e Ricreative (17,7%).



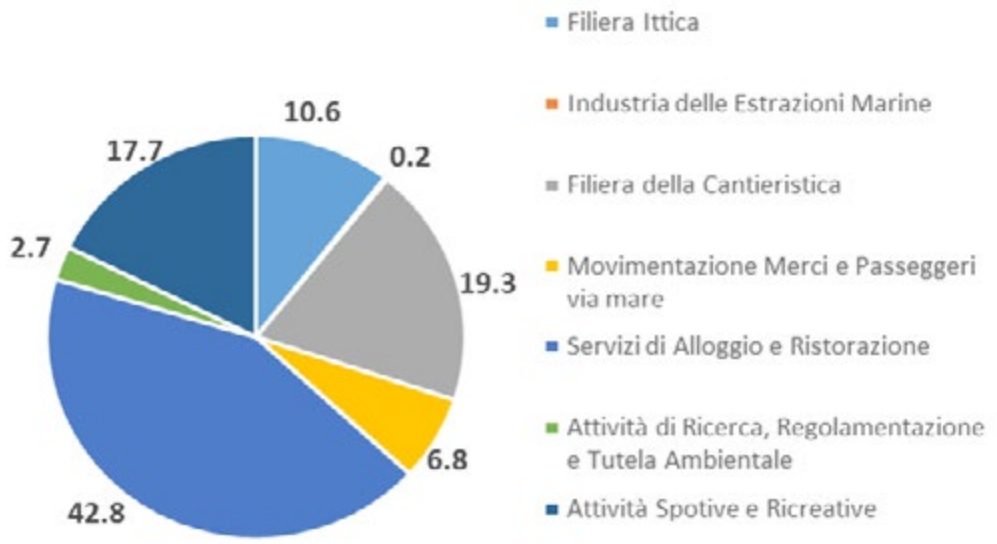


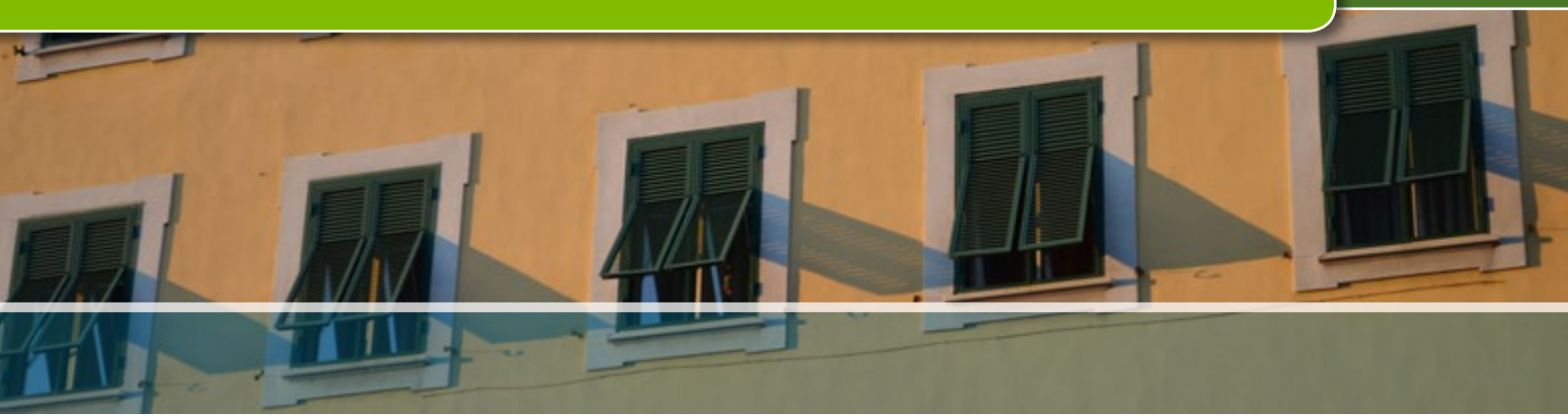
Fig. 8: Composizione dell'Economia del Mare in Toscana nel 2013 (Fonte: Unioncamere, 2014)

Abbastanza rilevante anche il numero di imprese operanti nella Filiera Ittica (10,6%). Di basso impatto sullo sfondo imprenditoriale regionale sembrano essere i settori della Movimentazione Merci e Passeggeri via mare (6,8%), dell'Attività di Ricerca, Regolamentazione e Tutela Ambientale (2,7%), dell'Industria delle Estrazioni Marine (0,2%).

Per quanto riguarda il settore del turismo, a seguito della riduzione del numero di turisti registrata nel 2012, nel 2013 la Toscana si è trovata in un periodo di stagnazione caratterizzato da una crescita del turismo internazionale (+3,7%) ma da una cospicua riduzione di quello nazionale (-4.1%). La provincia di Massa Carrara è stata particolarmente colpita, perdendo il 13,8% dei turisti nel 2013, equamente distribuiti tra italiani e stranieri.

Al contrario, le province di Grosseto (+ 6,6%) e Livorno (- 1,4%) hanno mostrato una buona capacità di reazione alla crisi, in particolare la prima. Anche l'occupazione ha registrato una tendenza negativa nel settore, con particolare riferimento alla ristorazione e al settore alberghiero.

Invece, le attività connesse ai servizi museali hanno mostrato un trend in crescita.



La Figura 9 mostra una classificazione delle province toscane a seconda della loro capacità di reazione alla crisi del settore turistico, e quale fase economica si trovano ad affrontare.

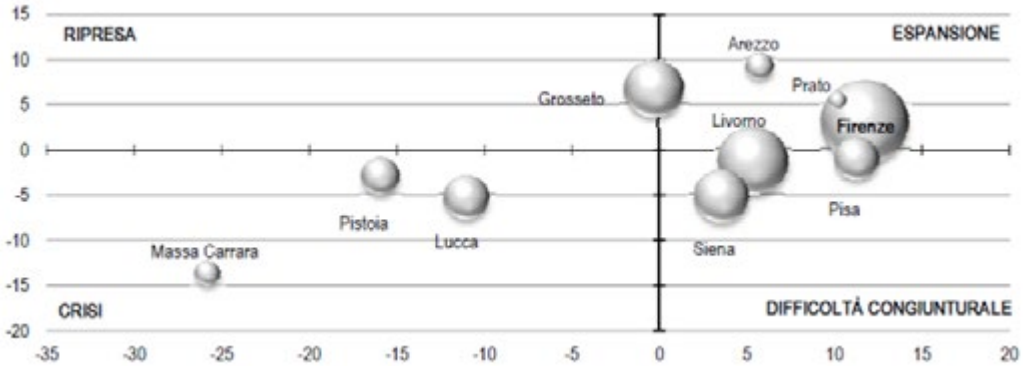


Fig. 9: Province toscane per Fase Economica del settore turistico. Asse Orizzontale: variazione % nel numero di turisti 2012-2011; Asse Verticale: variazione % nel numero di turisti 2013-2012 (Fonte: IRPET Toscana)

La Figura 10 mostra la stagionalità degli arrivi di passeggeri in alcuni dei maggiori porti in Italia. Dal grafico è chiaro che c'è una grande variabilità tra i diversi porti, e, per quanto riguarda Livorno, sembra dominare il turismo estivo (56,7%).

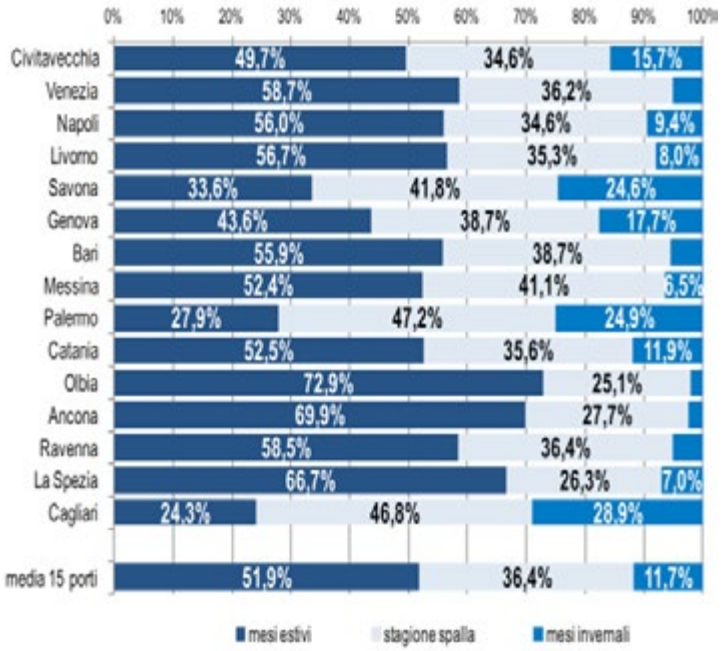


Fig. 10: Stagionalità degli Arrivi nei Porti Italiani nel 2013 (Fonte: Osservatorio Nazionale del Turismo, 2014)

In Toscana, le attività di diporto e la cantieristica navale rappresentano un segmento di eccellenza, in particolare per le imbarcazioni di lusso e i mega-yacht, che vedono in Viareggio (Lucca) i loro maggiori centri di produzione, rinomati in tutto il mondo. Questo ha portato ad uno sviluppo di un esteso distretto produttivo e a molte attività accessorie nelle zone che circondano i porti, diventando in tal modo un'importante risorsa di valore economico per la Regione nel suo insieme.

Per quanto riguarda i trasporti via mare, è rilevante mettere in evidenza che il numero dei passeggeri trasportati tra il 1997 e il 2013 è aumentato del 13% (ma diminuito del 31% rispetto al 2008), e i milioni di tonnellate di merci trasportate sono leggermente cresciuti, dell' 1% (nonostante la diminuzione del 23% dall'anno 2007). I maggiori porti toscani per transito di vascelli risultano essere Piombino, Portoferraio (Isola d'Elba) e Livorno.

Infine, la pesca ha sempre rappresentato una attività importante all'interno dell'Economia del Mare toscana, soprattutto negli storici porti a vocazione peschereccia come Porto Ercole, Porto Santo Stefano, Livorno e in generale i porti dell'Argentario. In realtà, negli ultimi decenni la crisi nel settore ha provocato una riduzione dei pescherecci, e lo sviluppo di piccole produzioni locali di prodotti di nicchia in piccole quantità, come sughi, bottarga, filetti, prodotti sott'olio. Oltre a questo, è importante sottolineare che la Toscana è uno dei maggiori siti produttivi per acquacoltura (più del 20% dell'intera produzione nazionale). Conta 12 impianti, incluso Orbetello, che eccelle su tutti gli altri (il famoso "Pesce di Orbetello").

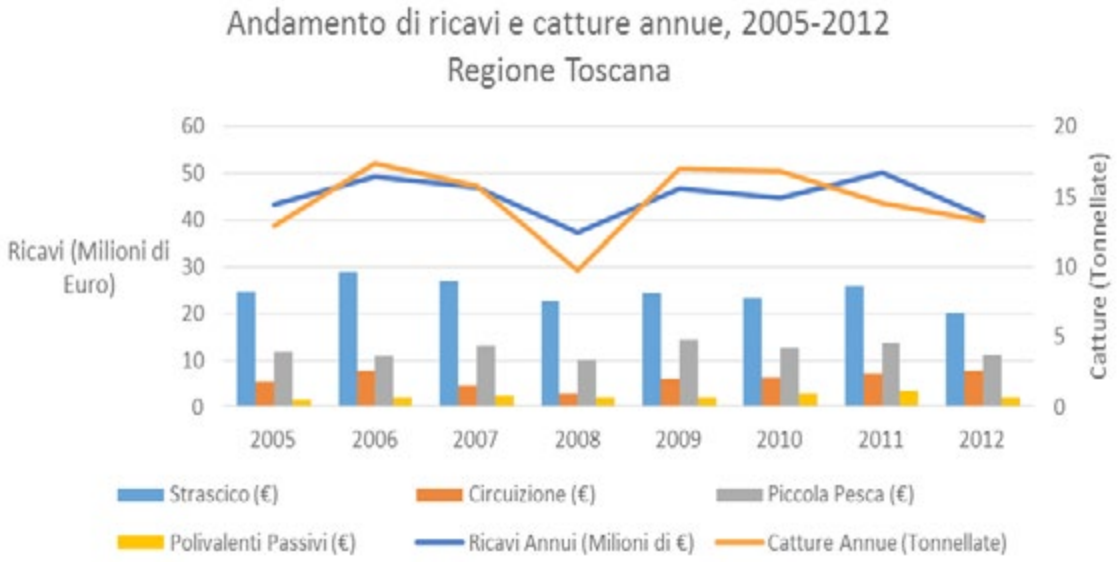
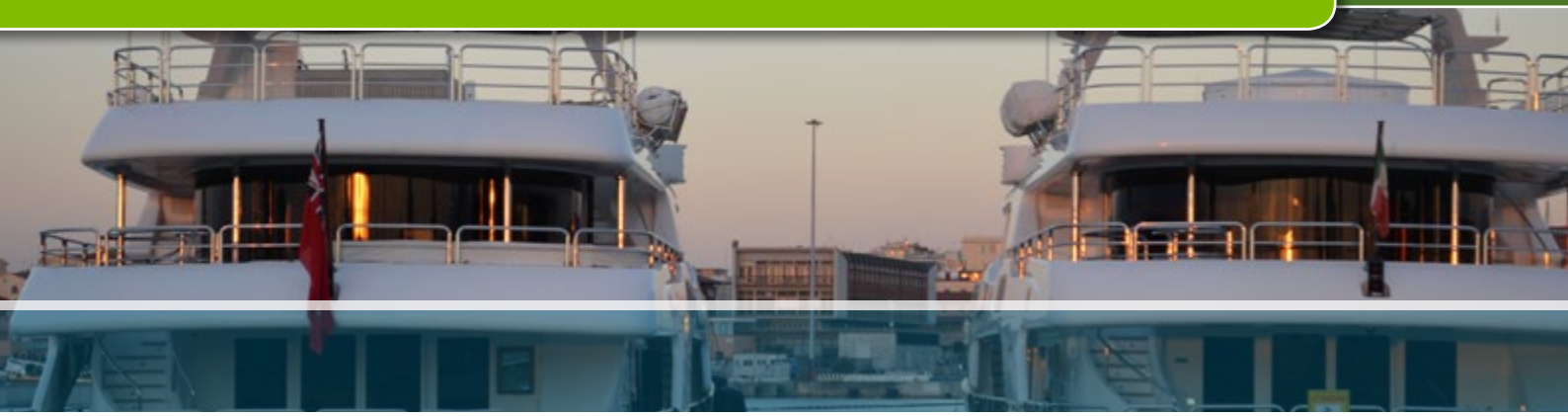


Fig. 11: Andamento di Ricavi e Catture Annue, 2005-2012 (Fonte: Sistan)

Un elemento interessante da mettere sullo sfondo dell'analisi è anche la situazione amministrativa e normativa di più stretto riferimento alla dimensione dei porti, che incide inevitabilmente sulle attività economiche, ma anche sulla dimensione sociale regionale. A livello locale, sono ravvisabili alcune difficoltà di coordinamento tra le Autorità amministrative tradizionali delle "Città" (il Comune, p.es.) e l'Autorità del "Porto" (Autorità Portuale), ciascuna con potere regolamentare nelle reciproche aree di competenza. Talvolta le competenze dell'Autorità Portuale si intersecano con quelle della autorità amministrativa della "Città", per le ovvie connessioni che possono nascere per la realizzazione di una determinata iniziativa o opera.
Ciò che ne deriva è una difficoltosa separatezza sia gestionale che amministrativa tra "Città" e "Porto", per una mancata integrazione delle funzioni amministrative, che si va ad aggiungere – o forse ne è in parte l'origine – alla separatezza culturale, per una sorta di mancata integrazione di "identità".

Anche le connessioni tra città, regioni e paesi sono fondamentali ad uno sviluppo economico, per non parlare della possibilità di intraprendere scambi culturali importanti.



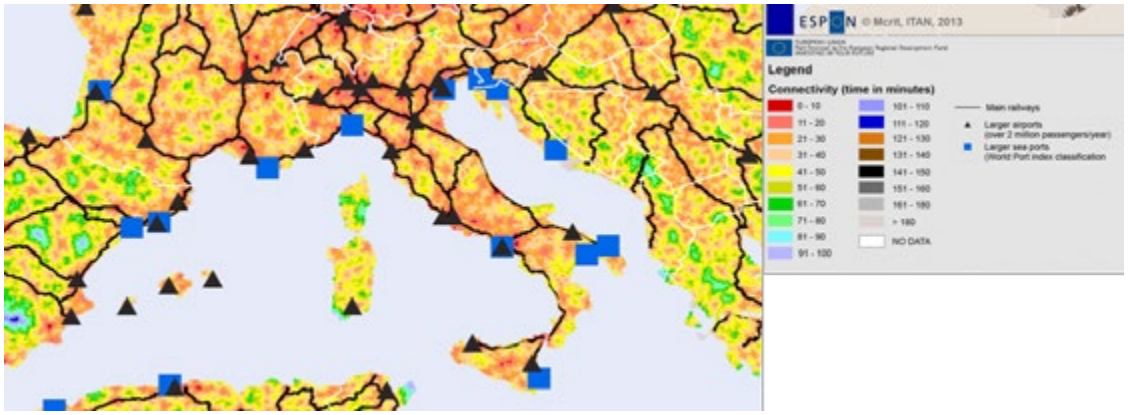


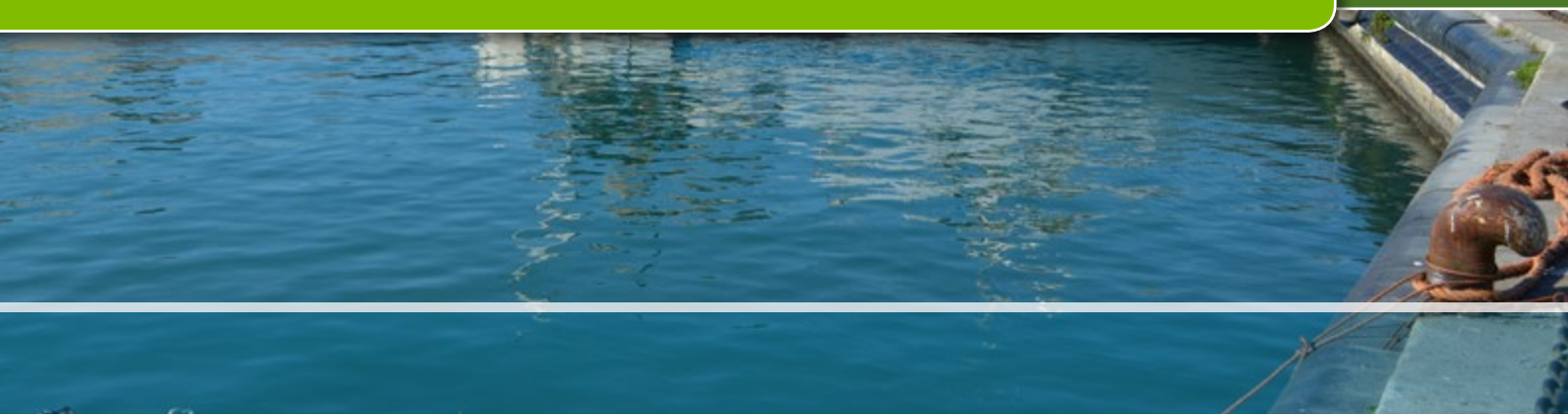
Fig. 12: Connettività territoriale: strade, trasporto ferroviario, aereoporti, 2010 (Fonte: ESPON)

Dalla Figura 12 possiamo notare che la Toscana è ben connessa sia per quanto riguarda il trasporto via terra, sia porti che aeroporti, nonostante non ospiti grandi porti su scala mondiale. Quello che è interessante è che le connessioni aeroportuali, autostradali e aereoportuali sono tutte direttamente o indirettamente legate al porto di Livorno, che va così a rappresentare uno dei fulcri della connettività Toscana, che offre anche molte possibilità di apertura verso l'estero.

3.3 ASPETTI AMBIENTALI

Da un punto di vista ambientale, possiamo dire che la Toscana ha una vulnerabilità abbastanza elevata agli eventi naturali estremi, soprattutto nelle zone nell'estremo nord della regione, al confine con la Liguria, dove l'area è anche caratterizzata dalla presenza di una percentuale abbastanza alta (10%-19%) di impermeabilizzazione. L'area è anche soggetta ad una moderata concentrazione di sostanze pericolose negli organismi marini, con particolare riferimento ai rischi connessi al mercurio, piombo, lindano, DDT e PCB.

È importante sottolineare che la Toscana fa parte di un'area marittima, l'Alto Tirreno, che ha il privilegio di ospitare una grande quantità di aree naturali protette, anche incluse nelle rete Natura 2000, vale a dire Aree Speciali di Conservazione (Special Areas of Conservation - SACs) e Aree di Protezione Speciale (Special Protection



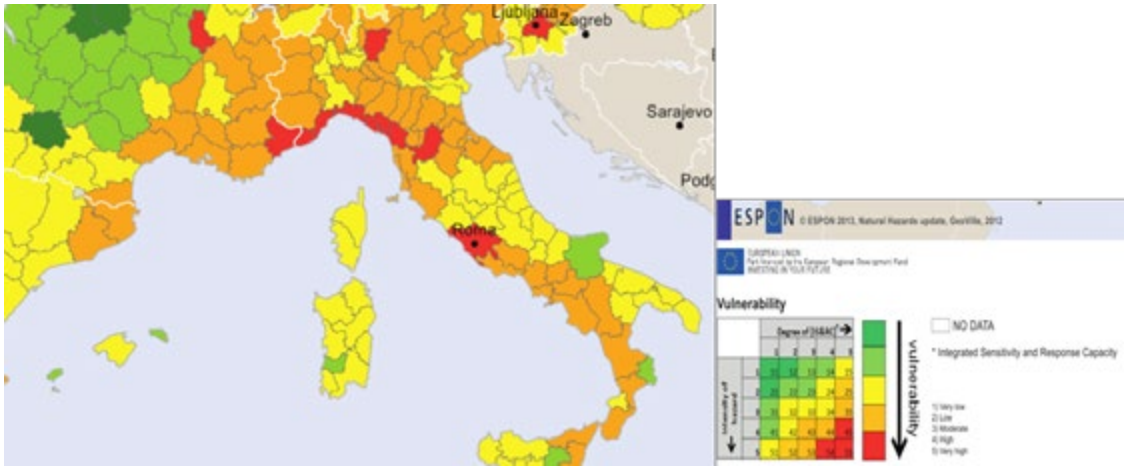


Fig. 13: Vulnerabilità agli eventi naturali estremi (Fonte: ESPON)

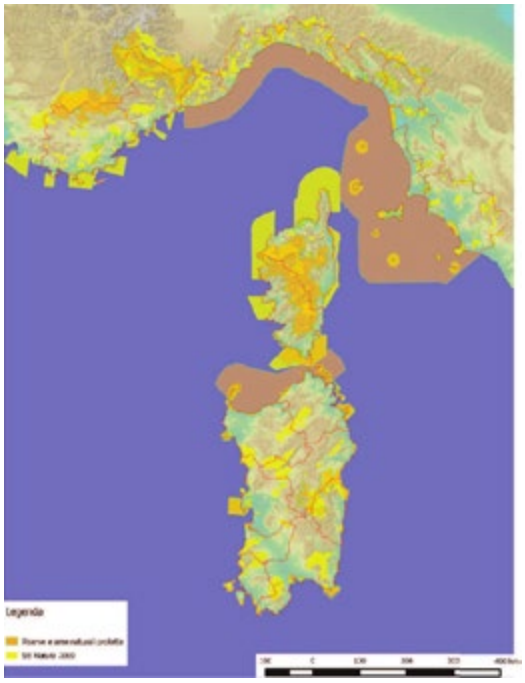


Fig. 14: Aree Nazionali Protette e Rete Natura 2000 (Fonte: MaritimeAtlas, 2012)

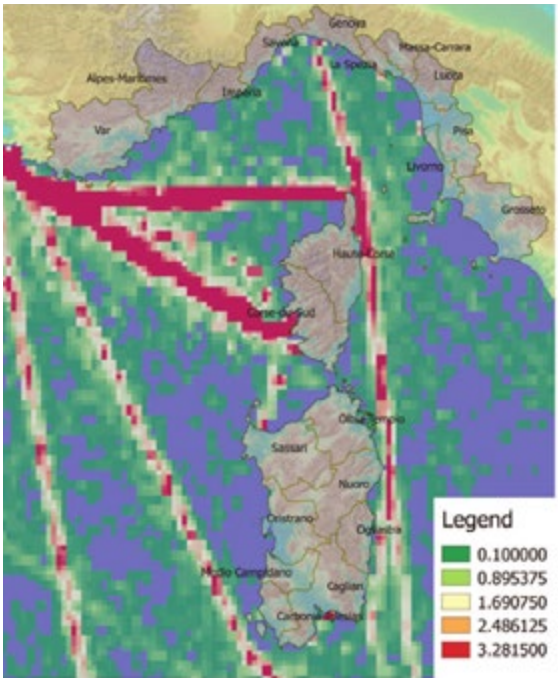


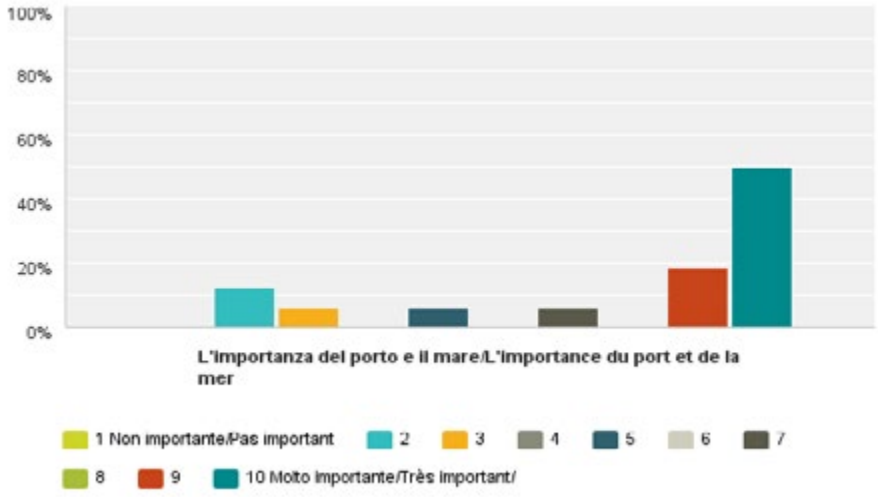
Fig. 15: Emissione CO_2 da trasporti internazionali [kt/grid (5km x 5km)] (Fonte: ESPON)

Areas - SPAs), compreso il famoso Santuario dei Cetacei del Mediterraneo. Tuttavia, come possiamo notare dalla Figura 15, la stessa area geografica è soggetta ad un alto grado di emissioni di anidride carbonica prodotte dai trasporti internazionali.

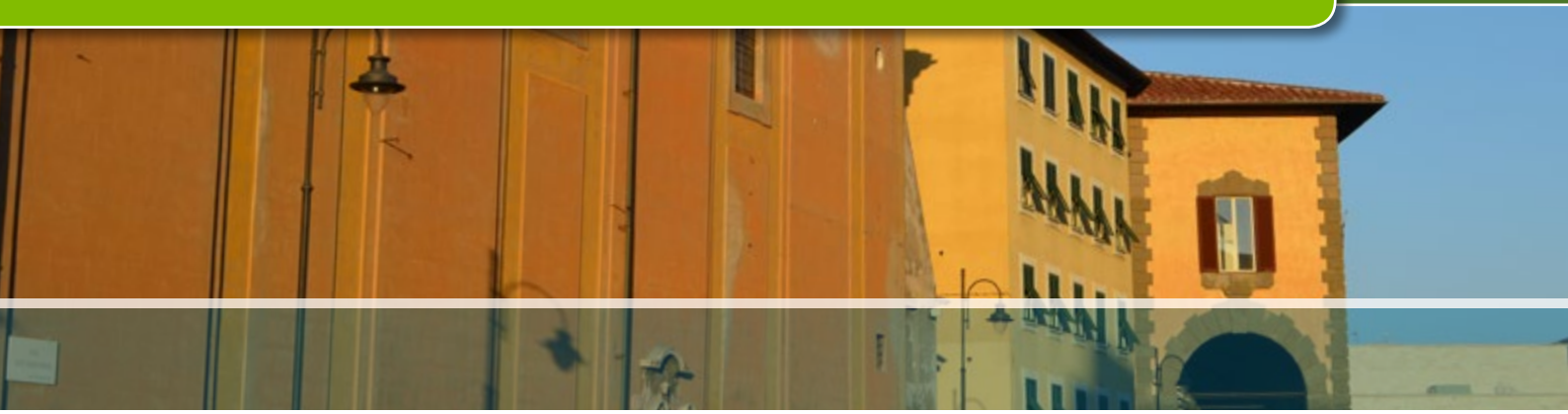
4. SONDAGGIO TERRITORIALE

Prima dello svolgimento degli incontri di scenario planning è stata condotta una indagine on-line tra i potenziali partecipanti al workshop senza alcuna pretesa di rappresentatività statistica ma sufficiente per saggiare alcune percezioni sui temi che sarebbero stati discussi. Il sondaggio ha coinvolto tutte e quattro le regioni del progetto. Per quanto concerne la Toscana, i risultati sono presentati di seguito.

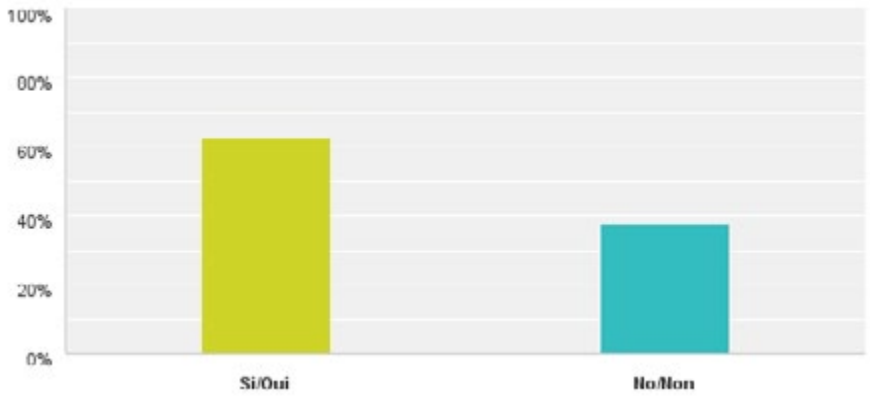
Q3 Quanto è importante il porto e il mare per la tua città?



Dall'analisi dei dati emerge che il rapporto tra il porto e il mare della regione è di altissima importanza per poco più della metà degli intervistati. Gli altri risultati tuttavia si distribuiscono lungo il raggio di scelta da un livello molto alto fino a poco sopra quello della rilevanza minima.

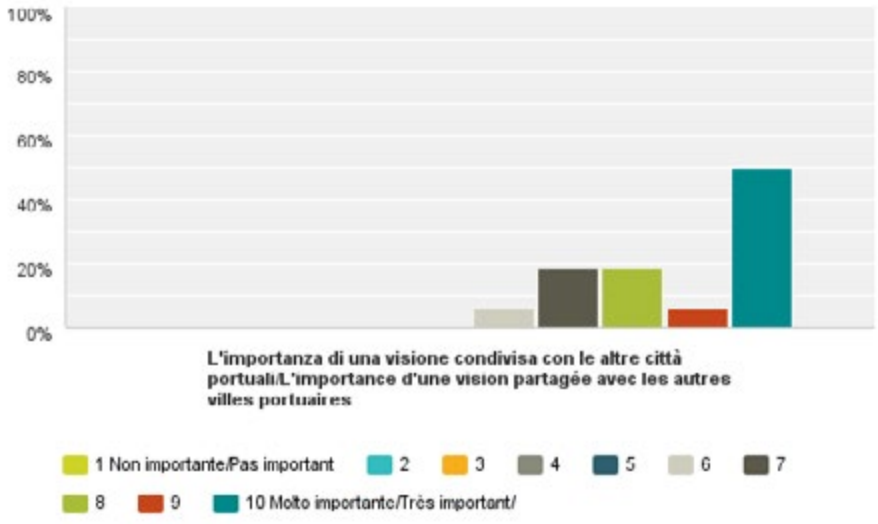


Q4 Sei mai stato coinvolto in una pianificazione di lungo termine per la tua città e il tuo territorio?



La maggioranza degli intervistati ha dichiarato di essere stata coinvolta in un processo di pianificazione a lungo termine in ambito regionale o per la propria città. Circa il 35% degli intervistati invece non ha avuto un analogo coinvolgimento.

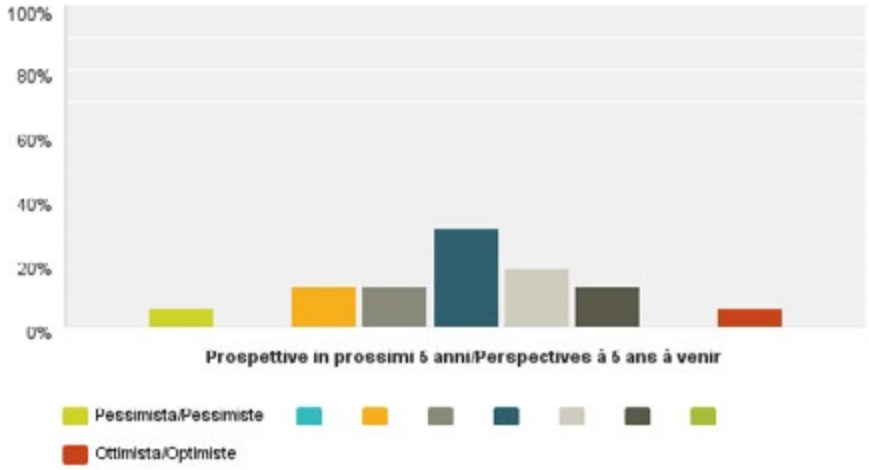
Q5 Quanto pensi che sia importante avere una visione condivisa con le altre città portuali dell'Alto Tirreno?



Circa la metà degli intervistati ha reputato molto importante avere una visione condivisa con le altre città portuali dell'area del Mar Tirreno Settentrionale.

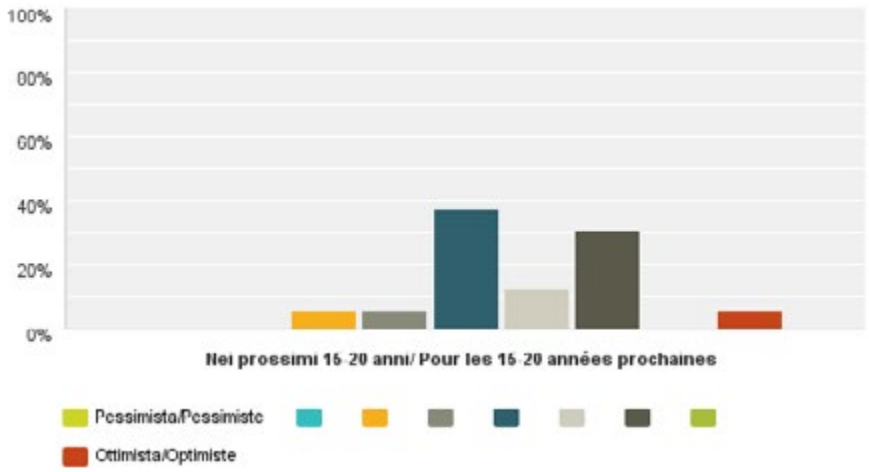
Tuttavia la rimanente parte si è distribuita tra coloro che ritengono di importanza appena minore o nella media la necessità della condivisione. Questo dato dovrebbe essere messo in relazione al fatto che solo il 50% degli intervistati ha dichiarato i porti e il mare importanti per le loro città (Q3).

Q7 Come ti senti rispetto alle opportunità economiche, sociali e ambientali della tua città e del tuo territorio nei prossimi 5 anni?



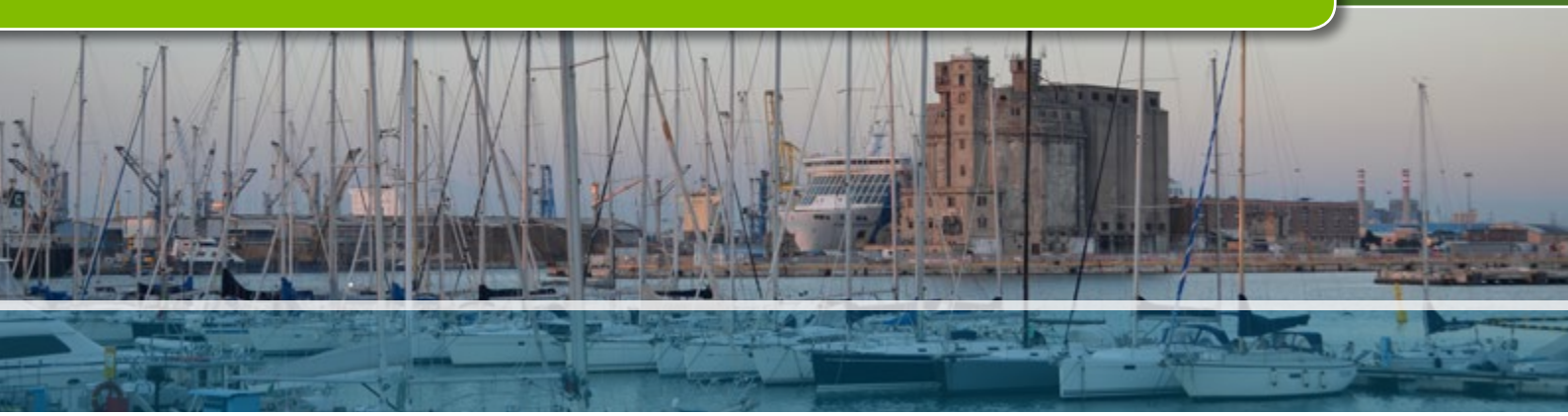
Alla domanda di quanto ottimisti si sentissero gli intervistati rispetto al futuro economico, sociale ed ambientale del loro territorio nei prossimi cinque anni, i risultati sono stati misti, con la maggioranza che ha dichiarato di non essere né ottimista né pessimista, collocandosi nell'opzione di risposta di mezzo.

Q8 Come ti senti rispetto alle opportunità economiche, sociali e ambientali della tua città e del tuo territorio nei prossimi 15-20 anni?

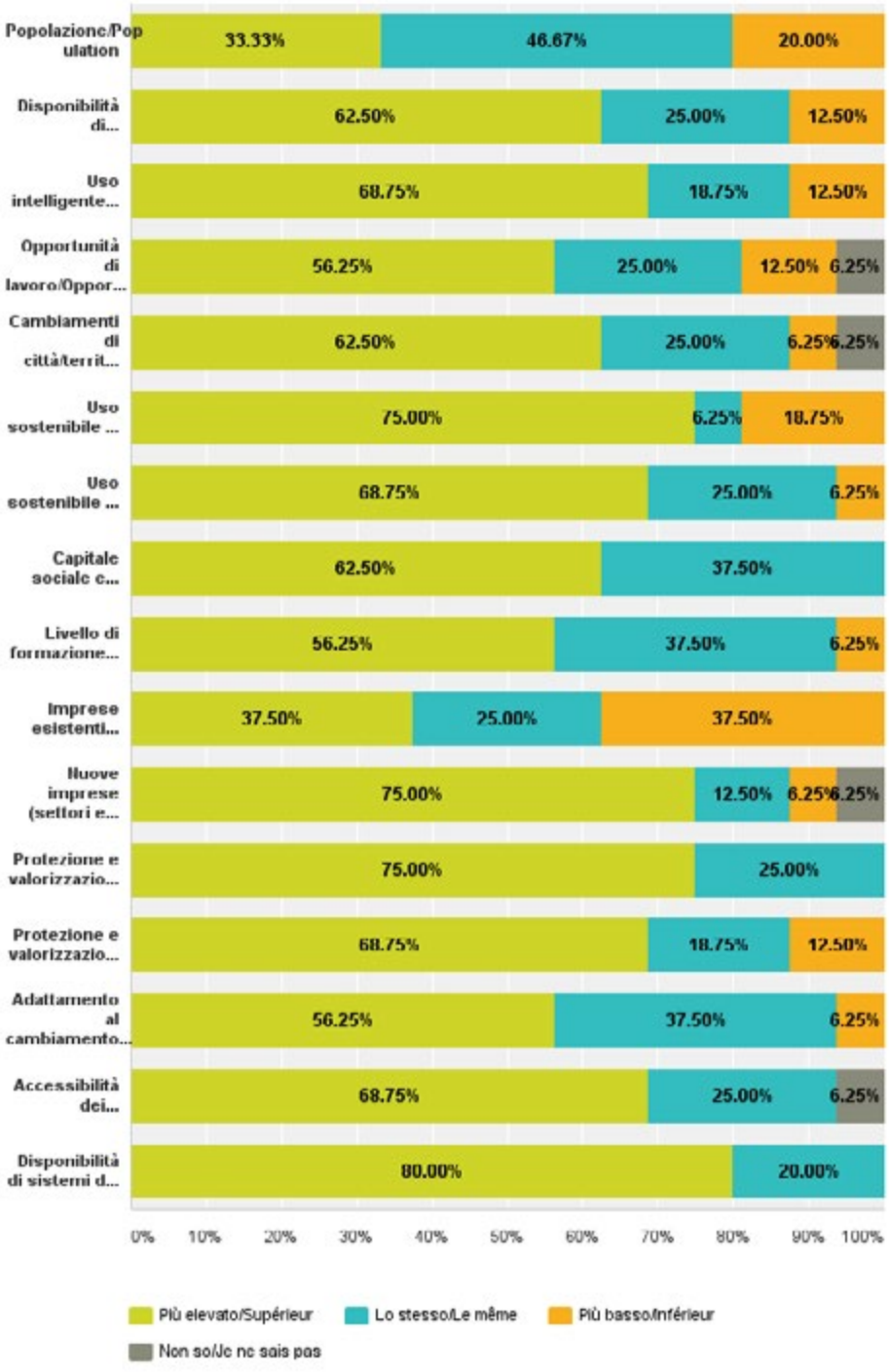


Quando è stato chiesto quanto ottimisti si sentissero, per quanto riguarda il futuro economico, sociale e ambientale del loro territorio nei prossimi quindici, venti anni, la maggior parte degli intervistati ha scelto ancora una volta l'opzione di mezzo sia pure optando per una visione lievemente più ottimista.

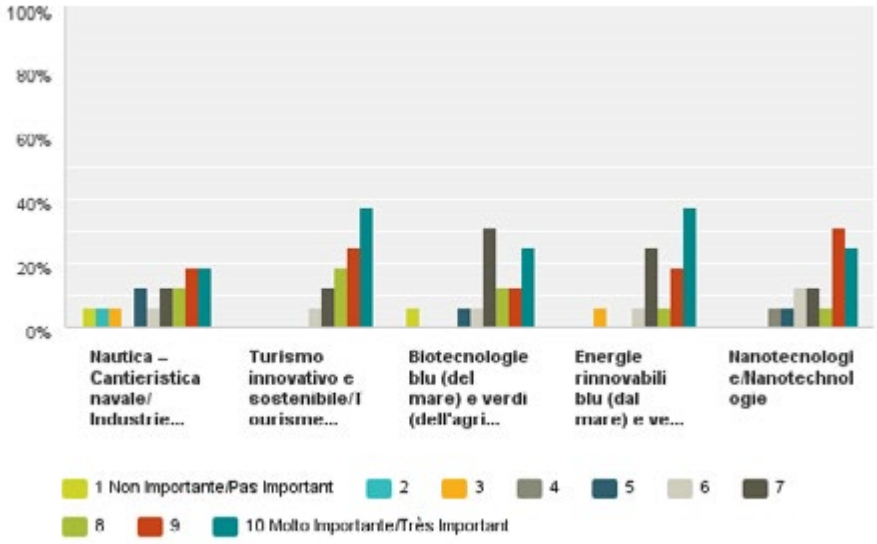
Alla domanda su come ci si possano aspettare alcuni aspetti caratteristici del territorio nel 2030 rispetto ad oggi (p.es. dalla popolazione, alla disponibilità di infrastrutture, alle opportunità di lavoro, all'uso intelligente e sostenibile delle infrastrutture, all'uso sostenibile del mare, fino alla protezione e valorizzazione delle risorse naturali e culturali e ai trasporti sostenibili) gli intervistati si sono ancora una volta dichiarati ottimisti rispetto alla maggior parte delle opzioni, fatta eccezione per la crescita della popolazione e delle imprese esistenti che si tendono a prevedere in declino per il 2030.



Q9 Come ti aspetti che siano i seguenti caratteri del tuo territorio nel 2030 rispetto ad oggi? Seleziona una scelta per ogni singolo elemento tra quelli qui sotto

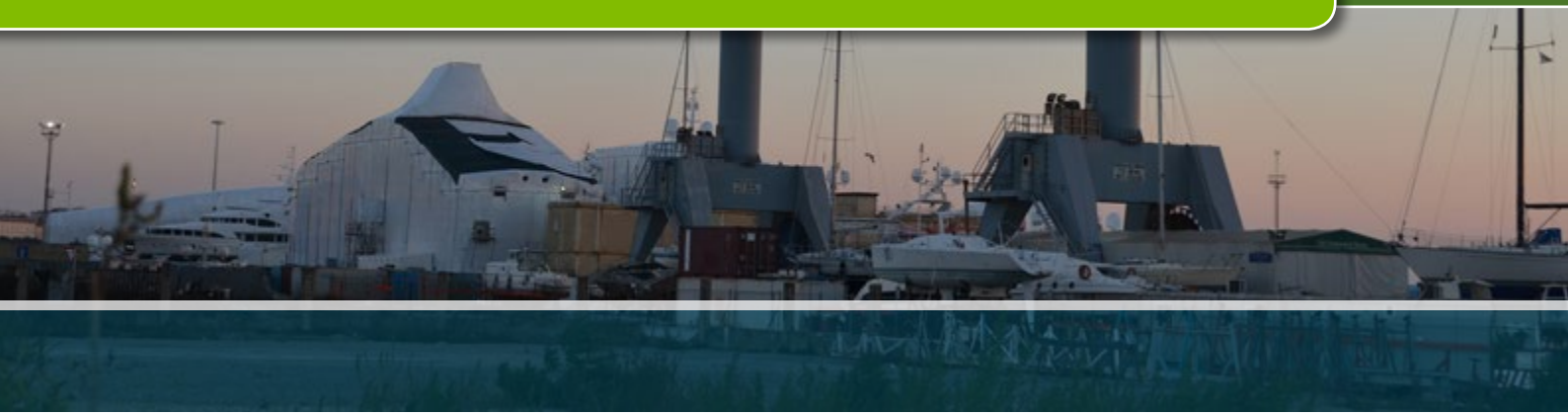


Q10 Quale importanza pensi che avranno i seguenti settori economici?
Indica il ranking per ciascun settore
(1 = non importante; 10 = molto importante)

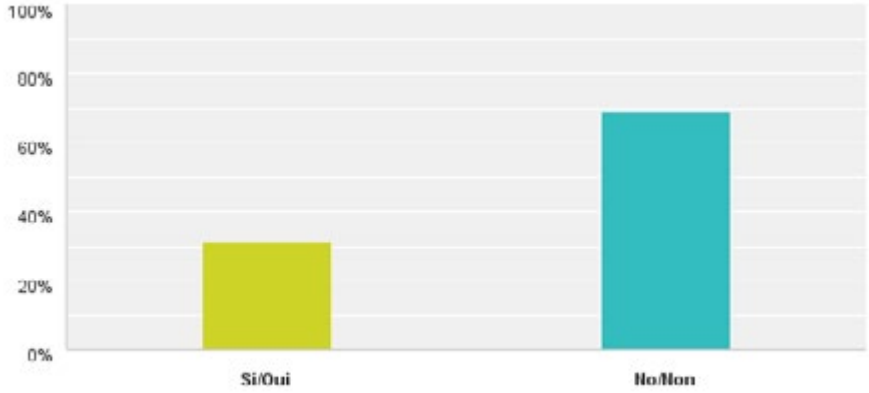


Alla richiesta di quali saranno le economie più rilevanti nel 2030, gli intervistati hanno risposto indicando Turismo innovativo e sostenibile e *Blue Economy*. Ma anche le biotecnologie blu e verdi e le nanotecnologie, sono state ritenute di grande rilevanza. Ancora una volta, questa risposta è importante se messa in rapporto con la Q3 in cui solo la metà degli intervistati ha sostenuto che il porto e il mare sono importanti per la regione. Senza il contributo delle città portuali e del mare, l'economia blu e il turismo difficilmente potranno diventare rilevanti nel 2030.

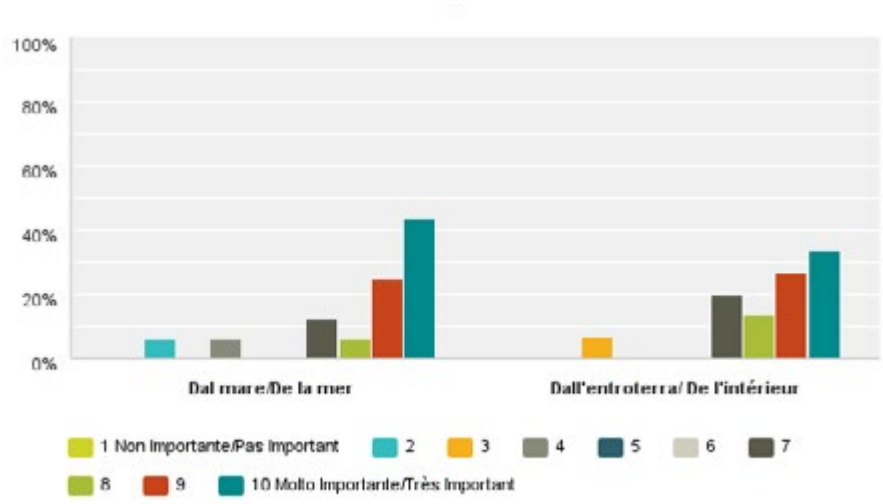
La maggior parte degli intervistati ha sostenuto di non avere avuto relazioni professionali in città portuali dell'Alto Tirreno di regioni diverse dalla propria ma comunque il numero di coloro che invece le dichiara è di circa il 30%. Questo elemento potrebbe influenzare in modo negativo la possibilità di una maggior coesione tra le città portuali del Tirreno Settentrionale.



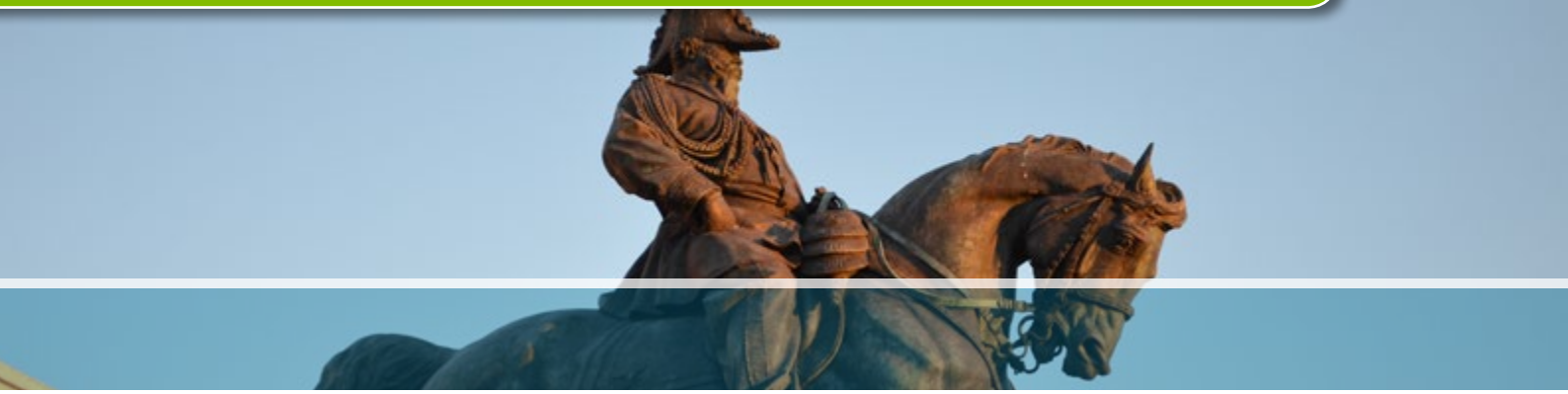
Q11 Negli ultimi tre anni hai avuto relazioni professionali in città dell'Alto Tirreno di regioni diverse dalla tua?



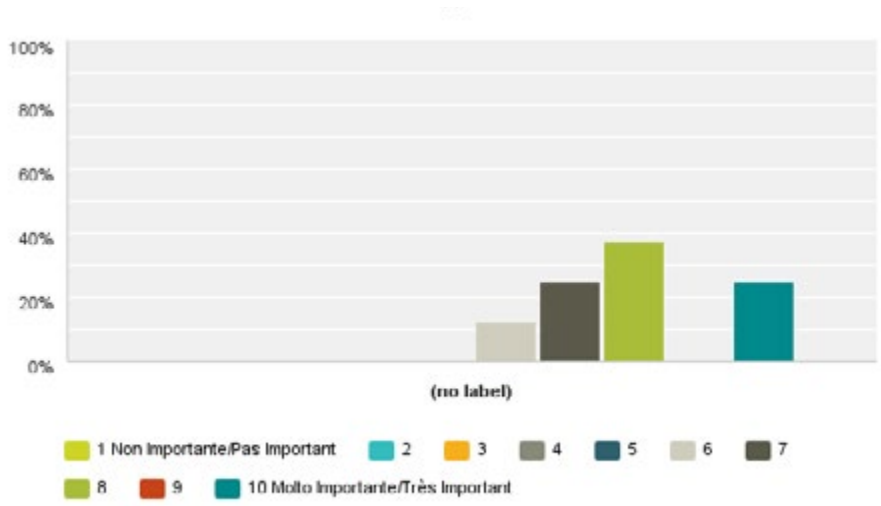
Q15 Pensi che il futuro della tua città e del tuo territorio dipenda: (1 = non importante; 10 = molto importante)



Alla domanda se il futuro del territorio e della propria città dipenda dal mare o dall'entroterra, la maggioranza ha scelto il mare. Tuttavia, c'è stata una vera e propria distribuzione delle scelte degli intervistati rispetto alla rilevanza ad esso attribuita. Per quanto riguarda l'impatto dell'entroterra, i risultati sono interessanti, poiché sono quasi equamente distribuiti tra molto importante a abbastanza importante.



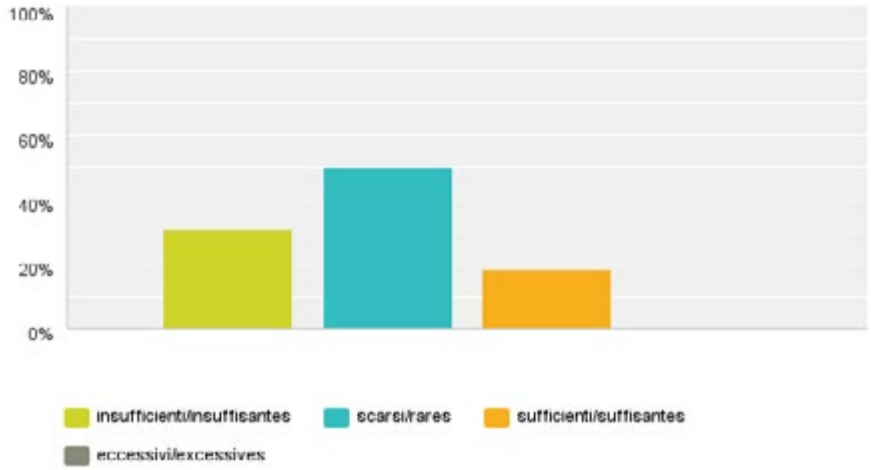
Q16 Quanto pensi che sia importante il tessuto solidaristico per il futuro della tua città e del tuo territorio?



Quando è stato chiesto quale rilievo avesse il tessuto solidaristico e la coesione sociale per il futuro dei territori e delle città portuali, le scelte si sono molto distribuite. La maggioranza ha ritenuto che era poco più che importante, alcuni che fosse abbastanza importante mentre altri – sia pure un numero non troppo elevato – hanno risposto molto importante.
Questa analisi sarebbe da approfondire dato che coesione sociale e solidarietà sono elementi di rilievo sia a livello regionale sia per il futuro di relazione con le altre città portuali.

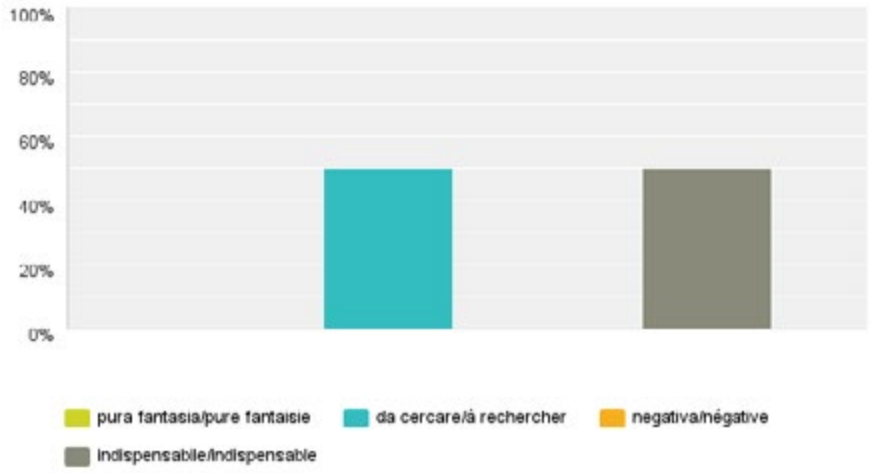
Alla domanda relativa ai collegamenti della propria città rispetto ai bisogni, gli intervistati generalmente hanno espresso valori negativi (da insufficienti a scarsi).

Q17 Pensi che i collegamenti della tua città, rispetto ai bisogni, siano:

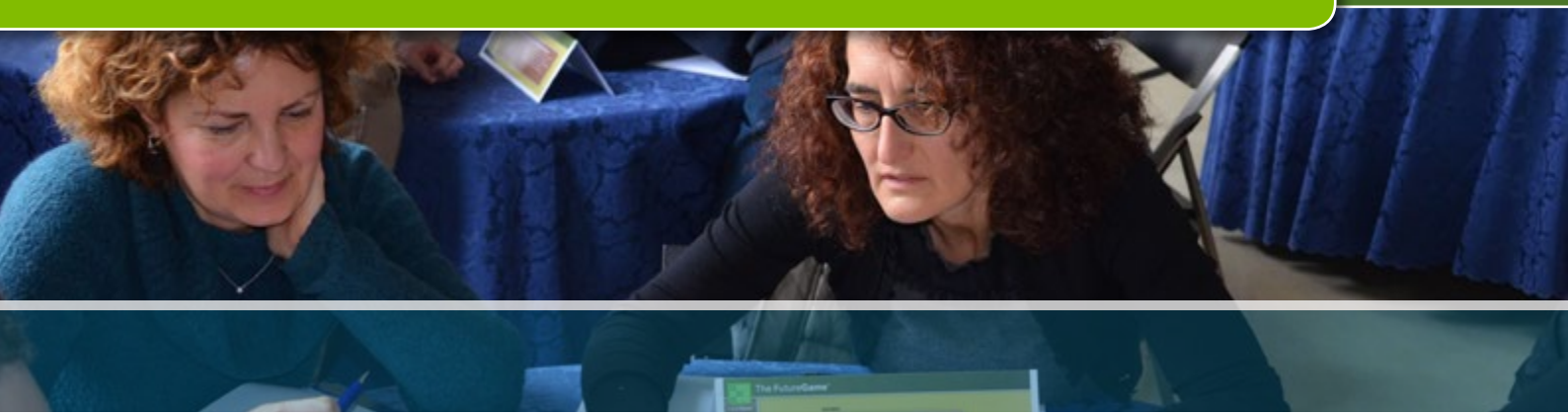


Una minoranza del 20% li ha ritenuti tuttavia sufficienti ai bisogni.

Q18 Pensi che la collaborazione tra Corsica, Liguria, Toscana e Sardegna sul futuro dell'Alto Tirreno sia:



Gli intervistati si sono invece divisi rispetto alla dimensione della collaborazione tra i territori di Corsica, Liguria, Sardegna e Toscana sul futuro dell'area del Tirreno Settentrionale. Il 50% ha ritenuto che la collaborazione sia qualcosa che deve succedere e deve essere ricercata, mentre il 50% ritiene che sia indispensabile. Ciò dimostra comunque come intese e collaborazioni siano ritenute possibili e realizzabili.



5. PREPARAZIONE DELLO SCENARIO PLANNING

Per le finalità del progetto PORTI, un gruppo di decision maker ed esperti ha ritenuto utile partecipare a questa iniziativa di scenario planning con focus sulla collaborazione tra le città portuali e i loro territori nel Tirreno Settentrionale.

Il processo ha consentito di:

- Approfondire la cognizione di come eventi esterni e condizioni territoriali possano modellare le decisioni.
- Identificare e capire le influenze chiave, le tendenze e le dinamiche che incideranno sulle aree coinvolte nei prossimi 20 anni.
- Creare e descrivere quattro scenari plausibili per il territorio nel lungo termine
- Cominciare ad esplorare una modalità di allineamento per una visione territoriale comune.

Gli scenari sviluppati e descritti in questo report sono importanti per fornire un "mezzo" da utilizzarsi nel processo di costruzione di una visione condivisa. Inoltre, le riflessioni del workshop possono aiutare ad identificare le azioni chiave e a dare un supporto per comprendere quale sia il modo in cui i vari gruppi possano contribuire al meglio. Il processo di scenario planning così applicato, ha dato un'ottima opportunità alla comunità coinvolta del territorio di esaminare il futuro in maniera ponderata e strutturata.

La struttura del workshop ha incluso:

- L'esercizio sugli attributi (Attribute Exercise) per esplorare quali fossero le caratteristiche vincenti del territorio.
- La presentazione e discussione sulle forze chiave che modellano il futuro, a livello globale e locale.

Questi esercizi e lavori hanno avuto lo scopo di costruire una base solida per la formulazione di scenario.

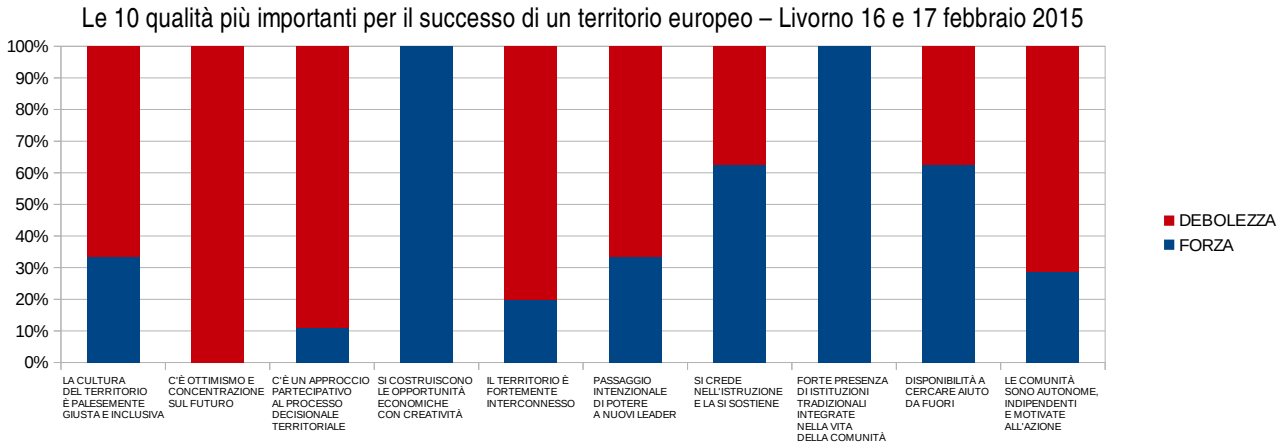
5.1 IL PROCESSO DI SCENARIO PLANNING

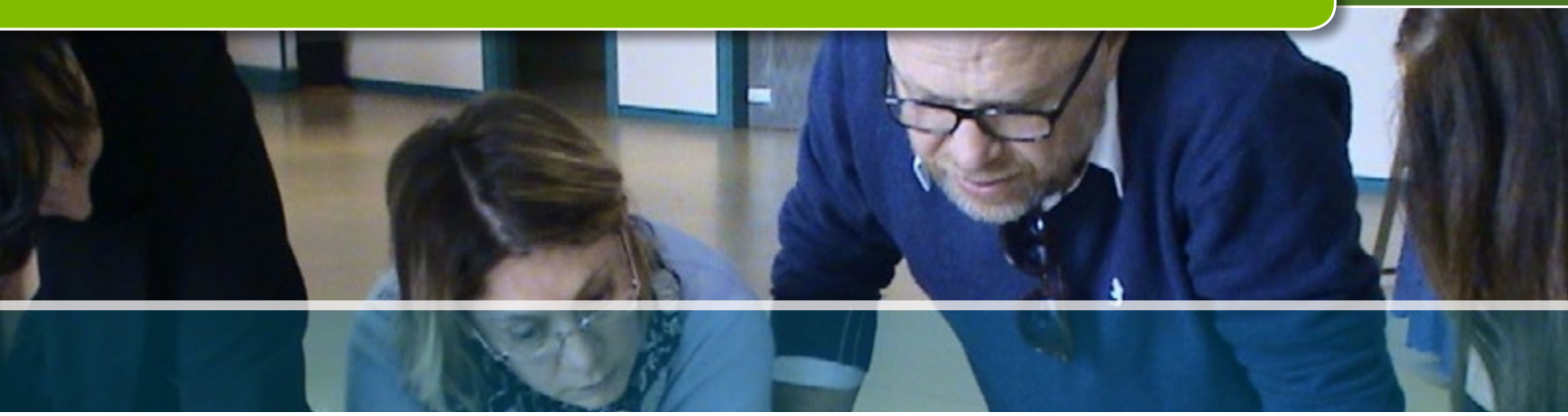
Questo report presenta il contesto, risultati e le raccomandazioni emerse dal workshop di esperti svoltosi a Livorno in Toscana.
Lo scopo del processo è stato quello di esplorare direzioni e opportunità per il territorio e di dare inizio ad un lavoro di creazione di una visione condivisa per il futuro attraverso la proposta di una prima serie di attività per lo sviluppo economico connesso alle città portuali e ai loro territori nell'area del Tirreno Settentrionale.

DecisionPath
SCENARIO PLANNING

Un gruppo di esperti provenienti in particolare dalle aree e dalla città costiere ha preso parte al workshop organizzato tra il 16 e 17 febbraio 2015. Durante il workshop, i partecipanti hanno discusso e sviluppato scenari plausibili fino al 2030.

Nella fase iniziale, il gruppo di esperti ha valutato lo stato attuale del territorio basandosi su "Le dieci qualità più importanti per il successo di un territorio". Questo esercizio è un adattamento del 'The Heartland Centre for Leadership Development'.





È stato interessante notare che i partecipanti hanno ritenuto che il territorio sia forte nelle seguenti aree:

- Forte presenza di istituzioni tradizionali integrate nella vita della comunità
- Si costruiscono le opportunità economiche con creatività
- Disponibilità a cercare aiuto da fuori
- Si crede nell'istruzione e la si sostiene

D'altra parte, hanno segnalato debole la comunità rispetto a questi elementi:

- C'è ottimismo e concentrazione sul futuro
- Il territorio è fortemente interconnesso
- Passaggio intenzionale di potere a nuovi leader
- Le comunità sono autonome, indipendenti e motivate all'azione

A questo punto, il gruppo di lavoro è stato guidato dagli esperti di Future iQ Partners verso lo scenario planning.
Questa metodologia è stata applicata in analoghi processi in diversi luoghi fra Nord America, Australia ed Europa.
Il processo, descritto in dettaglio più avanti, comporta l'analisi e la discussione di tendenze e forze di cambiamento globali, regionali e locali; l'identificazione e classificazione delle leve ed influenze che più probabilmente modelleranno il futuro dell'area coinvolta nell'analisi; lo sviluppo di una matrice in cui si definiscono quattro spazi di scenari possibili e la descrizione di ogni scenario.
L'evento si è concluso con una discussione sugli scenari e sulla loro desiderabilità per contribuire ad una visione territoriale condivisa. Una parte importante nel processo di scenario planning consiste non solo nello sviluppare gli scenari ma soprattutto nell'identificare il modo in cui questi possono essere tradotti in azioni concrete, incluse in una strategia progettuale territoriale integrata.

5.2 PERCHÉ LO SCENARIO PLANNING?

Lo scenario planning è un metodo usato per sviluppare scenari plausibili per il futuro. Gli scenari non sono previsioni, ma sono un modo per analizzare futuri possibili. Lo scenario planning è diverso dalla tradizionale pianificazione strategica poiché consente di esplorare contemporaneamente molti fattori e forze che agiscono sul futuro. Utilizza i saperi locali, la conoscenza del territorio e le aspettative sui fattori influenti per definire una cornice che delimita una serie di futuri verosimili. In questo modo l'approccio permette alle persone di valutare l'impatto e le conseguenze di diverse vie percorribili.

Generalmente, i processi di scenario planning si svolgono per più giorni, settimane o addirittura mesi. In questo caso è stata utilizzata una forma concentrata di scenario planning, sviluppata da Future IQ Partners, in modo da completare la sessione in soli due giorni. Questo format è stato congegnato così per permettere anche a chi lavora di contribuire e partecipare al processo in modo efficace ed efficiente.

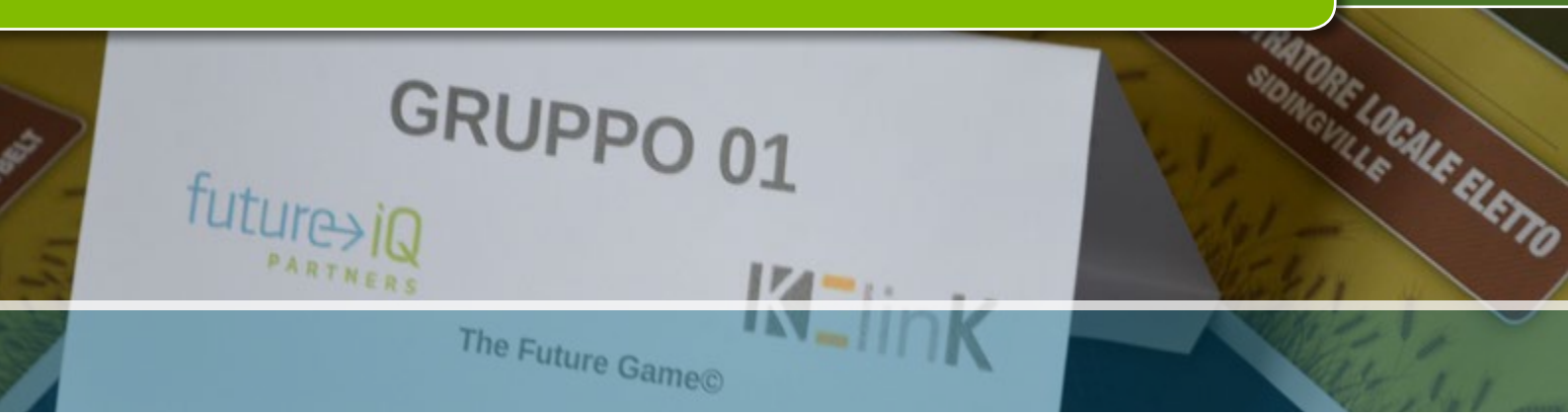
Il format si basa sulla raccolta preliminare di informazioni sufficienti sul contesto che viene poi presentato per dar modo ai partecipanti di fare valutazioni realistiche.

Richiede inoltre che i partecipanti siano di mentalità aperta ed elastica, e che collettivamente e individualmente portino la loro esperienza per identificare le leve principali fino allo sviluppo degli scenari.

5.3 SVILUPPO DI QUATTRO POSSIBILI SCENARI PER IL FUTURO

Gli stakeholder hanno approfondito quel che può accadere e sviluppato ipotesi di scenari futuri plausibili, proiettandosi al 2030.

Per stabilire il contesto della loro visione, la sessione di lavoro ha incluso una discussione sulle forze che possono avere un impatto sul territorio. I facilitatori del progetto hanno presentato in apertura una panoramica delle tendenze globali, regionali e locali. I partecipanti hanno esaminato e discusso queste tendenze, cercando di comprendere come potrebbero influire sulla direzione dello sviluppo futuro delle aree coinvolte, a partire dalla propria.



5.4 CREAZIONE DEGLI SPAZI DI SCENARIO - QUATTRO SCENARI PLAUSIBILI PER IL FUTURO

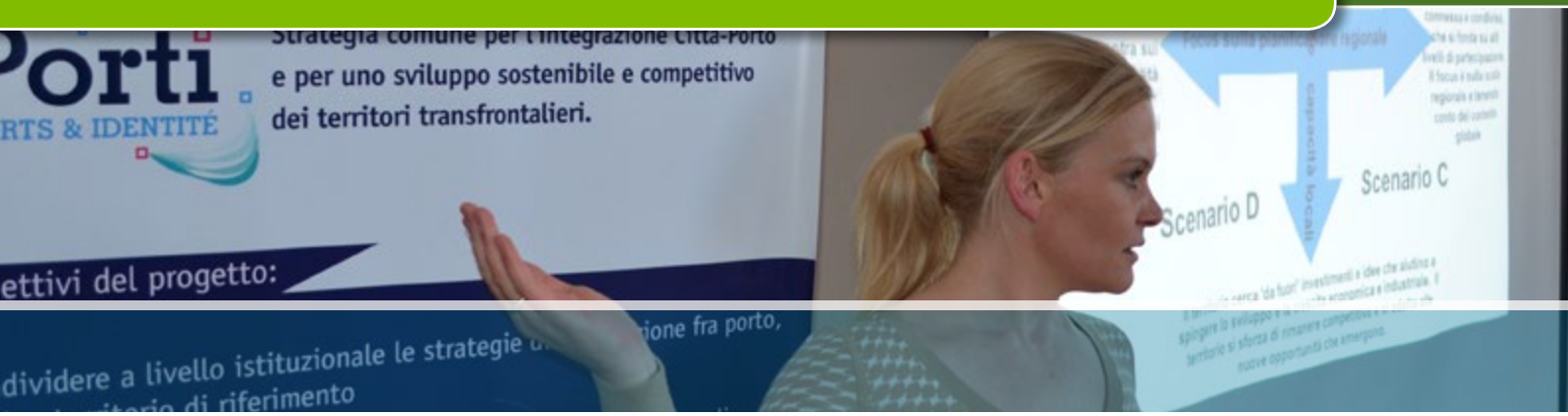
Attraverso la discussione, sono emerse alcune tematiche che hanno reso possibile la definizione di due assi (le discriminanti) della matrice che definiscono i quattro spazi di scenario in cui ci si muove secondo l'intensità dei fattori.
Questi quadranti sono stati usati per formulare quattro scenari plausibili.

Gli assi individuati sono: "**Focus sulla pianificazione regionale**" e "**Valorizzazione delle capacità locali**".

I quattro quadranti (spazi di scenario) sono stati definiti e discussi dai partecipanti. La discussione ha esplorato i driver inclusi in ciascun gruppo di fattori rilevanti, l'ambito di ciascun cluster e come essi formassero gli assi a definizione degli spazi. Ai partecipanti è stato chiesto di considerare i principali attributi di ciascun quadrante e di iniziare a riflettere su come il territorio potesse diventare ipotizzando di trovarsi in uno ciascuno dei quattro futuri.

5.5 LA NARRATIVA DI OGNI QUADRANTE DI SCENARIO

I partecipanti all'evento sono stati riuniti a sorte in quattro gruppi e ogni gruppo è stato associato a un quadrante per formulare uno scenario corrispondente.
Ciascun team è stato stimolato dai facilitatori locali a descrivere il territorio nel 2030 a seconda delle condizioni del quadrante di scenario assegnato ed in base a tre ambiti: sociale, economico e ambientale (*triple bottom line*).
Inoltre, è stato chiesto loro di immaginare i principali eventi o titoli di una ipotetica prima pagina negli scenari al 2015, 2020 e 2030 e di attribuire un nome a ciascuno scenario. Una volta sviluppati gli scenari, ogni gruppo ha raccontato le proprie riflessioni a tutti i partecipanti al workshop.
La narrazione pubblica è stata seguita da domande di chiarimento anche per valutare la plausibilità di ciascuno scenario. Gli appunti di ogni gruppo e la descrizione durante

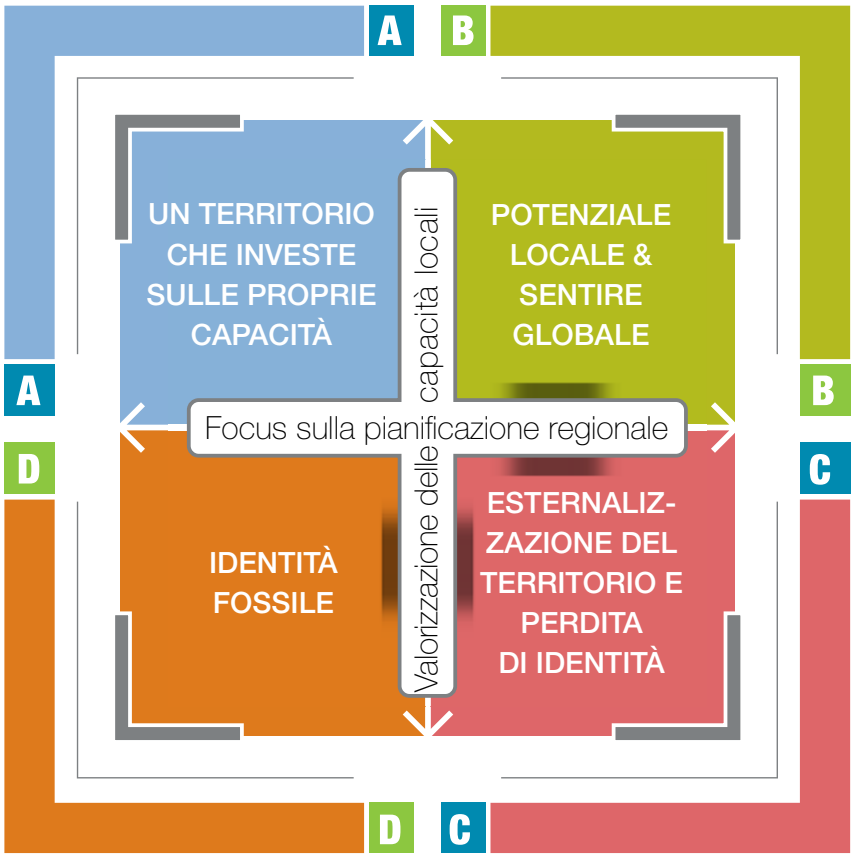


la presentazione agli altri partecipanti sono serviti a creare la sintesi di ogni scenario che è illustrata nella prossima parte di questo report.

I quadranti con i nomi degli scenari definiti dai partecipanti.

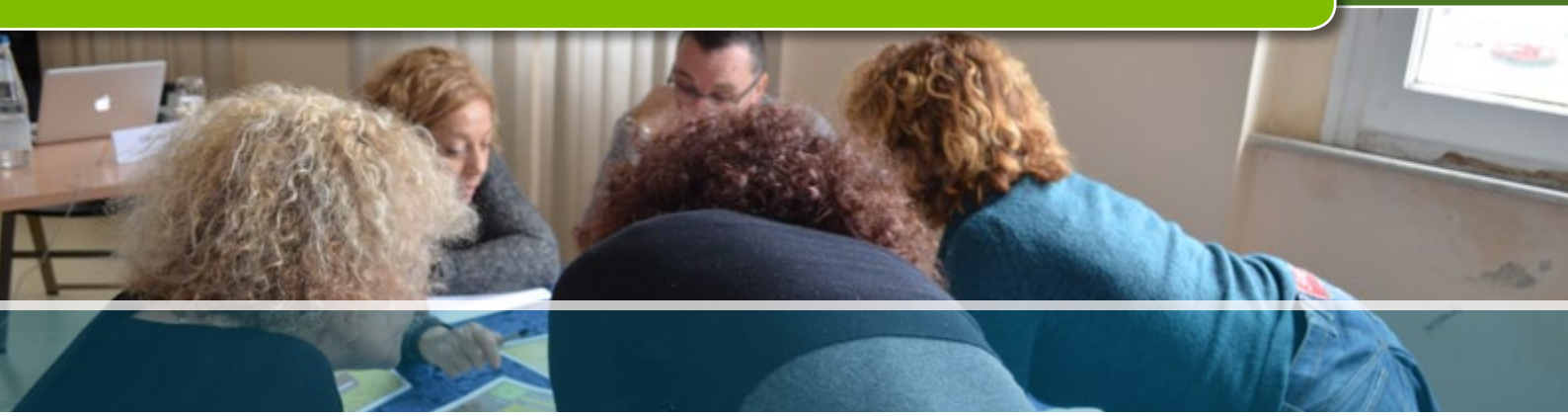
Il territorio conosce i suoi caratteri distintivi e investe e costruisce sulle proprie speciali capacità e risorse interne. Il patrimonio distintivo - marino, alimentare, naturale e culturale - è un forte pilastro della pianificazione e dello sviluppo economico.

Ogni città e porto conserva la sua pianificazione autonoma e la sua identità. Ci si concentra sui problemi e sulle identità locali e sulle preoccupazioni dei cittadini del posto.



Il territorio ha una pianificazione altamente integrata, connessa e condivisa, che si fonda su alti livelli di partecipazione. Il focus è sulla scala regionale, tenendo conto del contesto globale.

Il territorio cerca “da fuori” investimenti ed idee che aiutino a spingere lo sviluppo e la crescita economica ed industriale. Il territorio si sforza di rimanere competitivo e si adatta alle nuove opportunità che emergono.



Questi quattro scenari dipingono dei futuri molto diversi fra loro per il territorio.

I partecipanti li hanno considerati tutti come futuri che potrebbero succedere realmente. Nella sezione seguente sono riportate le descrizioni di ogni scenario così come sviluppate nel corso del workshop.

Ciascuno scenario ha conseguenze e impatti sul tessuto del territorio, influenzando in modi diversi l'economia, la società e l'ambiente. Nessun futuro è il futuro "perfetto", perché tutti portano con sé anche sfide ed implicazioni connesse.
Il processo, tuttavia, dà modo di scorrere gli scenari futuri ed esaminarli da un punto di vista ipotetico, trattandoli come rappresentazione di diverse possibilità future e non come previsioni.

6. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DEGLI SCENARI

6.1 SCENARIO A – UN TERRITORIO CHE INVESTE SULLE PROPRIE CAPACITÀ PER ATTRARRE PERSONE, OPPORTUNITÀ E CULTURA – 2030

Lo scenario è caratterizzato da una società multietnica di buon livello culturale con una discreta capacità di integrazione ma che mantiene tuttavia una forte componente identitaria e tradizionale. Piuttosto che a rafforzare la dimensione mercantile e commerciale, le attività connesse alla dimensione portuale tendono a favorire turismo e cultura territoriale, alimentando percorsi di recupero e valorizzazione del patrimonio storico/monumentale e ambientale e favorendo ricadute sulle filiere locali come per esempio quella agroalimentare.

Lo sviluppo di centri di ricerca e di innovazione tecnologica punta sulla valorizzazione e sulla specializzazione delle eccellenze locali.

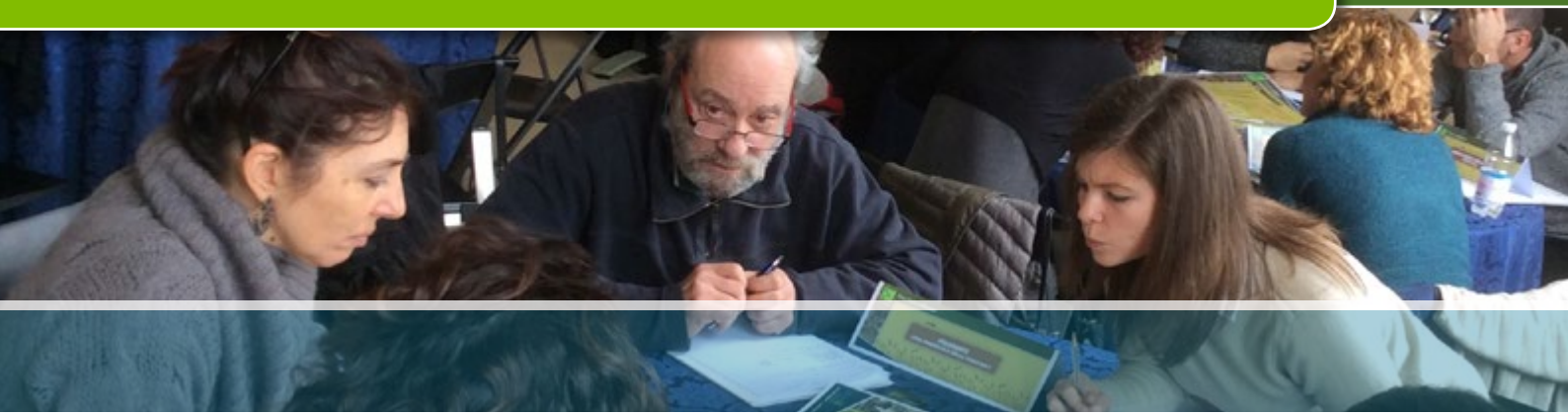
6.1.1 Un territorio che investe sulle proprie capacità – Caratteristiche dello Scenario

Caratteristiche sociali:

- capacità di attrazione di cittadini di altre origini/nazionalità
- mantenimento di una forte identità tradizionale e locale
- buon livello di servizi di base alla popolazione
- percentuale elevata di laureati e di giovani lavoratori richiamati sul territorio per la presenza di centri di ricerca specializzati legati alle produzioni locali (anche ad alto contenuto tecnologico)

Caratteristiche economiche:

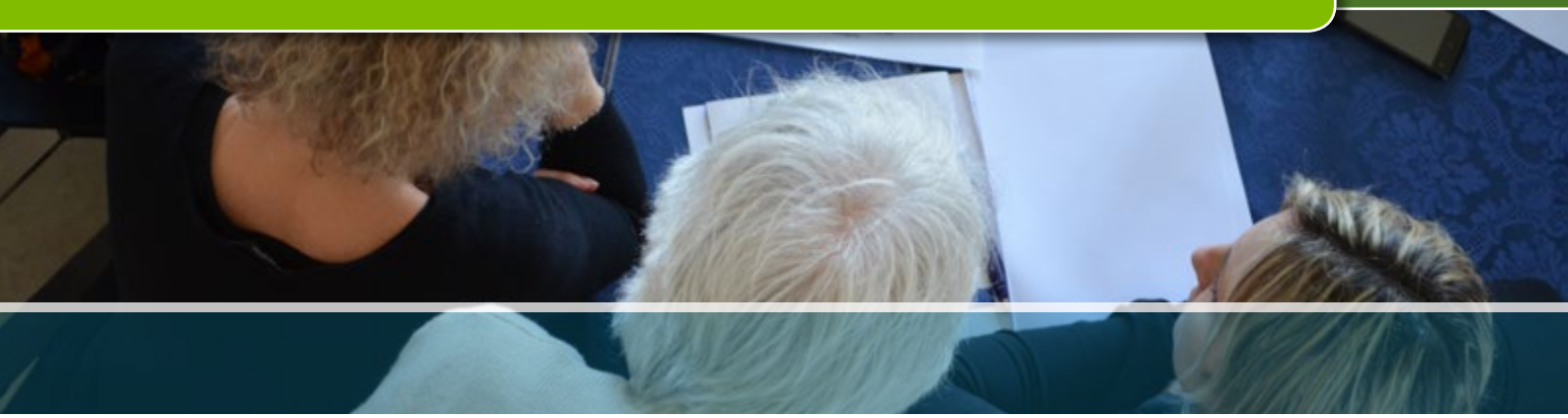
- perdita del primato delle funzioni legate alle attività di porto più tradizionali (industriali)



- riduzione delle attività commerciali portuali ad aree più limitate all'interno degli spazi del porto
- trasformazione del porto verso la diportistica e la crocieristica con la realizzazione di nuove aree di attracco
- riconfigurazione della logistica con una migliore connessione con il retroterra
- attenta promozione del territorio e dei suoi prodotti
- incremento della produzione agricola locale di qualità
- sviluppo di poli scientifici, tecnologici e di ricerca, ambientali

Caratteristiche ambientali:

- cambiamento e ridefinizione dell'impatto visivo dell'attività portuale che favoriscono anche il recupero e la valorizzazione del patrimonio storico/monumentale
- bonifica e riconversione delle aree industriali in poli tecnologici
- restauro dei centri delle comunità con una riconfigurazione urbanistica di grande qualità ambientale

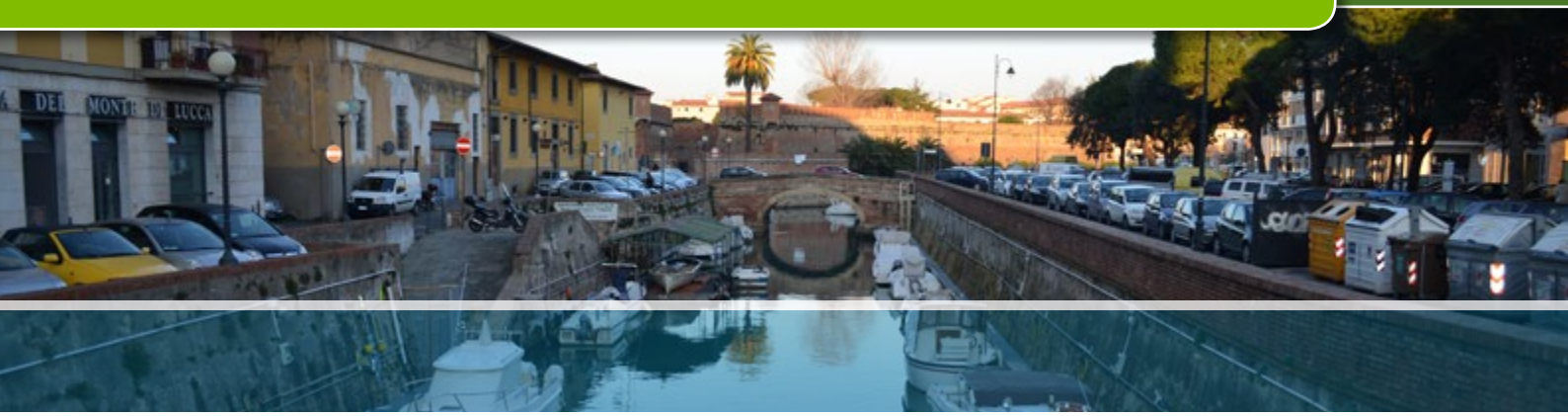


6.1.2 Un territorio che investe sulle proprie capacità – Titoli di prima pagina dal Futuro

Società
2015
Partono gli investimenti per i nuovi poli tecnologici universitari sulla costa tirrenica
2020
Apre il primo polo tecnologico costiero toscano
2030
Si inaugurano nuovi servizi per le comunità locali Il 20% della popolazione del territorio non è italiana. Come cambiano le festività.

Economia
2015
Aumenta la disoccupazione nelle industrie e nei porti della Toscana Al via l'attesa riforma dei porti
2020
Dieci nuovi spin-off nel territorio costiero In aumento l'esportazione dei prodotti locali
2030
Parte finalmente la riconversione del porto industriale

Ambiente
2015
Sempre più urgente la modifica dei siti industriali dismessi In Toscana si sviluppano le attività di ricerca sugli alimenti Nuovo incremento delle coltivazioni biologiche
2020
È arrivata la prima nave da crociera ad emissioni zero!
2030
Eccezionale scoperta: l'autodistruzione dei rifiuti diventa realtà!



6.2 SCENARIO B – POTENZIALE LOCALE & SENTIRE GLOBALE – 2030

Lo scenario è caratterizzato da una società orientata allo sviluppo delle eccellenze locali con un ottimo livello di istruzione concentrato soprattutto su aspetti che possono accrescere l'attrattività verso l'esterno. Si creano nuovi posti di lavoro in particolar modo nel settore turistico con una notevole mobilità giovanile e un riflesso di ripopolamento sulle città medio-piccole della costa. Il territorio ha un buon livello di sviluppo economico concentrato prevalentemente sui servizi. Un nuovo potenziamento e riorganizzazione delle strutture portuali, il miglioramento e l'incremento delle strutture di accoglienza (anche nell'entroterra), l'adozione di tecnologie e piattaforme *smart* di incontro tra domanda e offerta unite allo sviluppo dei collegamenti tra la costa e le isole del Tirreno, favorisce l'aumento dei flussi turistici di qualità. Grande rilevanza va alla cura dell'ambiente sia nei suoi aspetti urbani (con la riqualificazione delle aree del *waterfront*) sia connesso alla valorizzazione dei parchi naturali, delle spiagge, delle aree termali, ecc.

6.2.1 Potenziale locale & sentire globale – Caratteristiche dello Scenario

Caratteristiche sociali:

- elevato livello di istruzione sia secondaria, sia universitaria con offerta formativa variegata e multilingue in ambiti connessi al turismo sostenibile, all'economia del turismo, a percorsi trasversali di valorizzazione dei beni culturali e archeologici
- maggiore mobilità giovanile per il lavoro (anche rivolta verso le altre parti del territorio)
- ripopolamento delle città medio-piccole costiere

Caratteristiche economiche:

- allungamento della stagione turistica
- differenziazione delle aree di attracco dei porti (turistiche e commerciali)
- elettrificazione delle banchine dei porti

- sviluppo di attività connesse all' e-commerce di prodotti tipici enogastronomici
- aumento della disponibilità di strutture di accoglienza (soprattutto agriturismo)
- mantenimento di aree turistiche di lusso
- turismo smart basato sullo sviluppo di piattaforme on-line dirette a pubblicizzare le offerte turistiche da parte degli operatori del territorio, favorire la facilità di prenotazione, migliorare i soggiorni degli ospiti
- miglioramento dei collegamenti con le isole (sia come trasporto verso le isole maggiori che come spostamenti più rapidi verso le isole minori)

Caratteristiche ambientali:

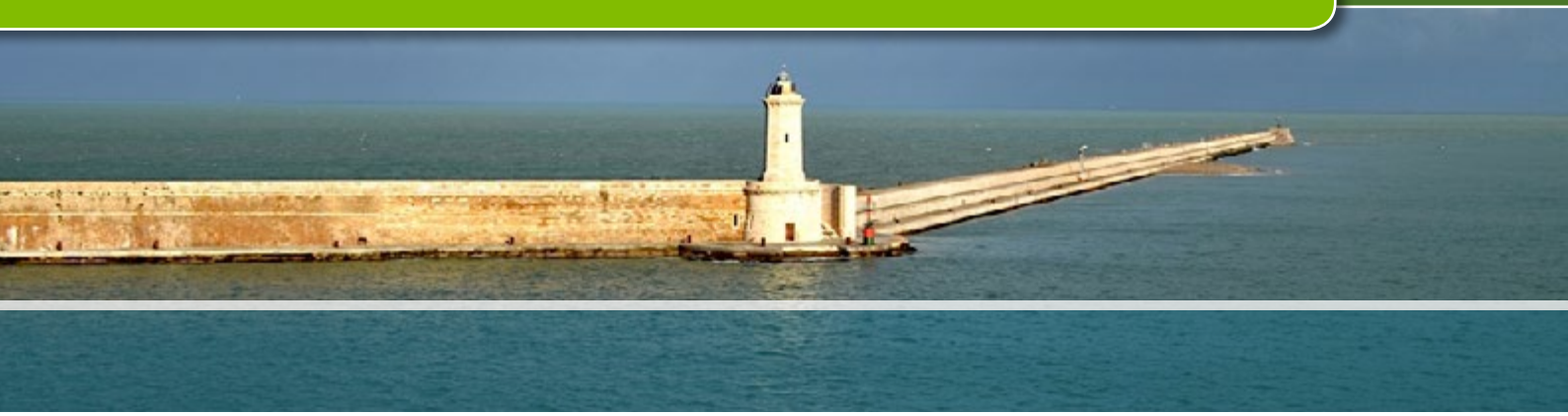
- riqualificazione delle aree del *waterfront*
- valorizzazione dei parchi naturali costieri
- valorizzazione delle zone termali e delle aree agricole per favorire le attività turistiche lungo tutto l'arco dell'anno
- migliore gestione dei rifiuti del mare e delle spiagge con pulizie più frequenti

6.2.2 Potenziale locale & sentire globale – Titoli di prima pagina dal Futuro

Società
2015
Le città di mare formano le future leve del turismo
Nuovi corsi di laurea multilingue in economia del turismo e turismo di lusso
2020
Giovani in movimento: aumentano le offerte di lavoro stagionale
2030
La costa toscana attrae tutto l'anno
Riqualificate e convertite ad uso turistico le strutture industriali dismesse

Economia
2015
Parte il progetto di riqualificazione del waterfront
2020
Elettrificate le nuove banchine del porto
2030
La Toscana primeggia: stile e qualità della vita migliori che nel resto d'Italia

Ambiente
2015
Potenziati i servizi di pulizia e gestione dei rifiuti del mare e delle spiagge
2020
Drastica diminuzione dei rifiuti in mare e sulle spiagge
2030
Acque pulite: 100% dei reflui depurati nella costa toscana



6.3 SCENARIO C – ESTERNALIZZAZIONE DEL TERRITORIO E PERDITA DI IDENTITÀ – 2030

Lo scenario è caratterizzato da una condizione di vera e propria perdita di identità accompagnata da bassi livelli di istruzione e da un esodo crescente della componente giovanile con riflessi sul progressivo e costante invecchiamento della popolazione, concentrata soprattutto attorno ai principali centri urbani dove vengono mantenuti in vita i servizi essenziali principali.

L'economia locale è dominata da industrie di media e grande dimensione molte delle quali multinazionali straniere che non investono sulle risorse umane del territorio e che "esportano" altrove i risultati migliori. Sul versante ambientale, nonostante i tentativi di imporre regolamentazioni, si registra un forte sviluppo delle infrastrutture maggiormente impattanti con una conseguente perdita dell'identità ambientale del territorio.

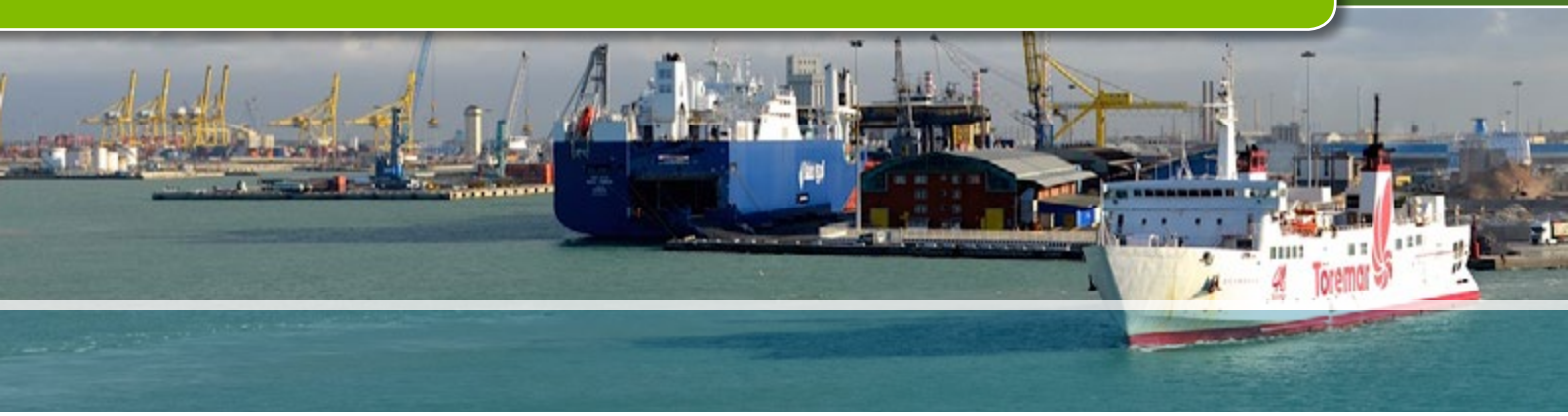
6.3.1 Esternalizzazione del territorio e perdita di identità – Caratteristiche dello Scenario

Caratteristiche sociali:

- basso livello di istruzione
- progressiva perdita di identità del territorio
- riduzione dell'occupazione con una forza lavoro residua con livelli bassi di scolarizzazione
- fuga dei cervelli migliori, in particolar modo giovani
- invecchiamento della popolazione
- distribuzione demografica concentrata attorno ai maggiori centri urbani

Caratteristiche economiche:

- tessuto industriale di media e grande dimensione in mano alle multinazionali straniere
- crescente industrializzazione anche verso nuove tecnologie
- mancanza di investimenti sulle risorse umane del territorio



Caratteristiche ambientali:

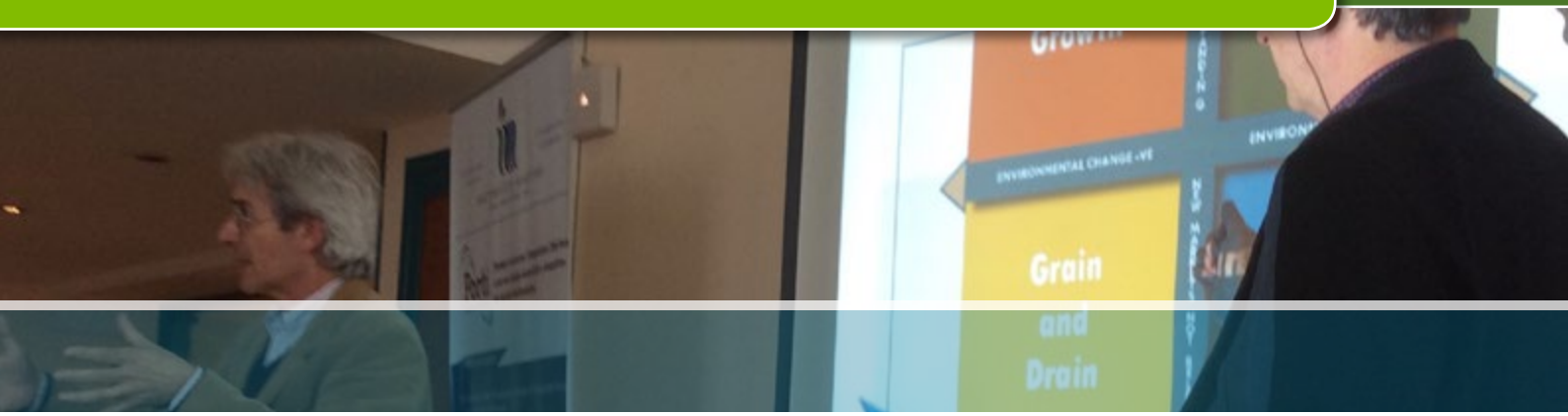
- perdita dell'identità ambientale del territorio
- sviluppo di infrastrutture a forte impatto ambientale
- tentativo di imporre normativamente un maggiore investimento in *best practices* per ridurre l'impatto delle attività industriali sull'ambiente

6.3.2 Esternalizzazione del territorio e perdita di identità – Titoli di prima pagina dal Futuro

Società
2015
Sale il livello di occupati nell'area: sarà vera crescita?
2020
Le statistiche indicano una nuova fase di stallo nell'occupazione
2030
Le città del territorio si stanno spopolando

Economia
2015
Nuovi investimenti industriali sul territorio
2020
I consumi sono in aumento
2030
Il territorio è sempre più impoverito

Ambiente
2015
Le aree dismesse industriali riutilizzate per nuovi insediamenti
2020
Nuove riconversioni e bonifiche di aree industriali
2030
Un piccolo segnale positivo con un aumento della disponibilità di energie "pulite"



6.4 SCENARIO D – IDENTITÀ FOSSILE- 2030

Lo scenario è caratterizzato da una società ancorata ad un forte passato identitario, molto coesa dal punto di vista interno ma parzialmente ripiegata su se stessa ed incapace di integrarsi in modo coerente con nuovi contesti economici e sociali. Si registra una diminuzione della popolazione ed una mobilità che interessa soprattutto i giovani. Anche se in crescita, la dimensione economica risente della mancanza di una programmazione condivisa a livello più ampio, è carente di connessioni con il tessuto circostante e si lascia sostanzialmente influenzare da scelte ed investimenti che provengono da fuori e che finiscono per impattare anche sugli aspetti ambientali. Per quanto ancora tutelato, il territorio non è valorizzato a pieno e si avvia ad un sostanziale peggioramento.

6.4.1 Identità fossile – Caratteristiche dello Scenario

Caratteristiche sociali:

- buona coesione sociale a livello cittadino
- qualità di vita “tranquilla” da piccolo paese
- diminuzione della popolazione
- crescente mobilità giovanile verso altre città

Caratteristiche economiche:

- crescita basata solo sul proprio territorio interno e non integrata con il contesto territoriale limitrofo (isolamento)
- sviluppo di grandi industrie influenzate dagli investimenti che provengono da fuori
- scarsa programmazione economica a causa di una visione non integrata

Caratteristiche ambientali:

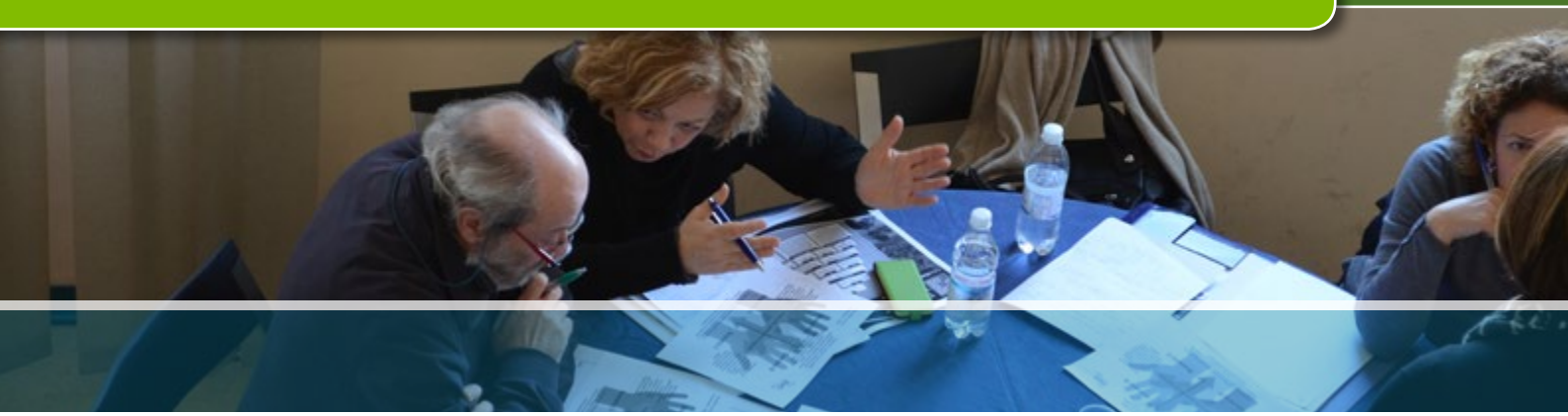
- valorizzazione del territorio vincolata però agli investimenti esterni
- complessivo peggioramento dell’impatto visivo sul territorio

6.4.2 Identità fossile - Titoli di prima pagina dal Futuro

Società
2015
Nuovi posti di lavoro per il territorio
2020
È in arrivo forza lavoro dai paesi che investono sul territorio
2030
In fuga i giovani dal territorio

Economia
2015
Arrivano nuovi investimenti per l'economia locale
2020
Aree urbane in crescita
2030
Stallo economico: manca l'integrazione con le politiche regionali e nazionali

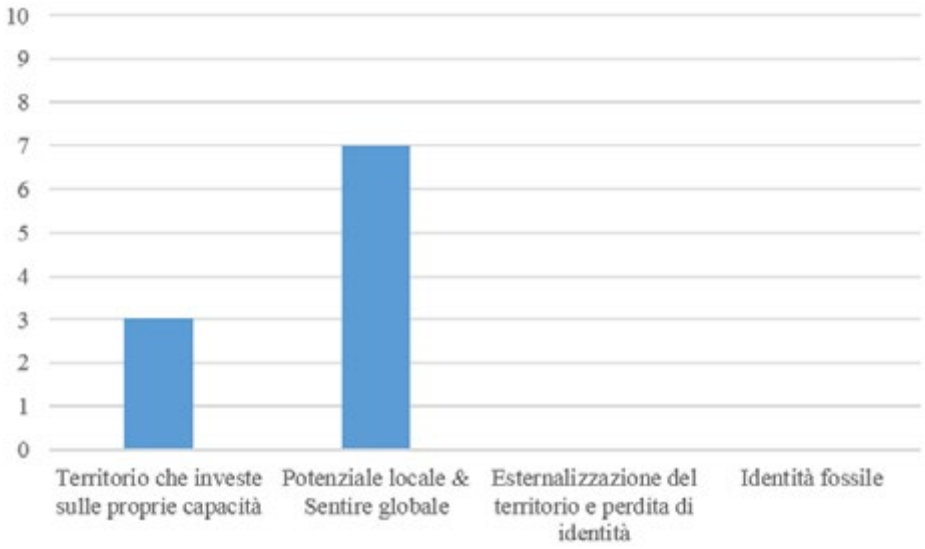
Ambiente
2015
Deciso il nuovo piano ambientale per gli insediamenti industriali
2020
L'industrializzazione selvaggia apre la strada a nuove problematiche ambientali
2030
Aumentano i conflitti ambientali



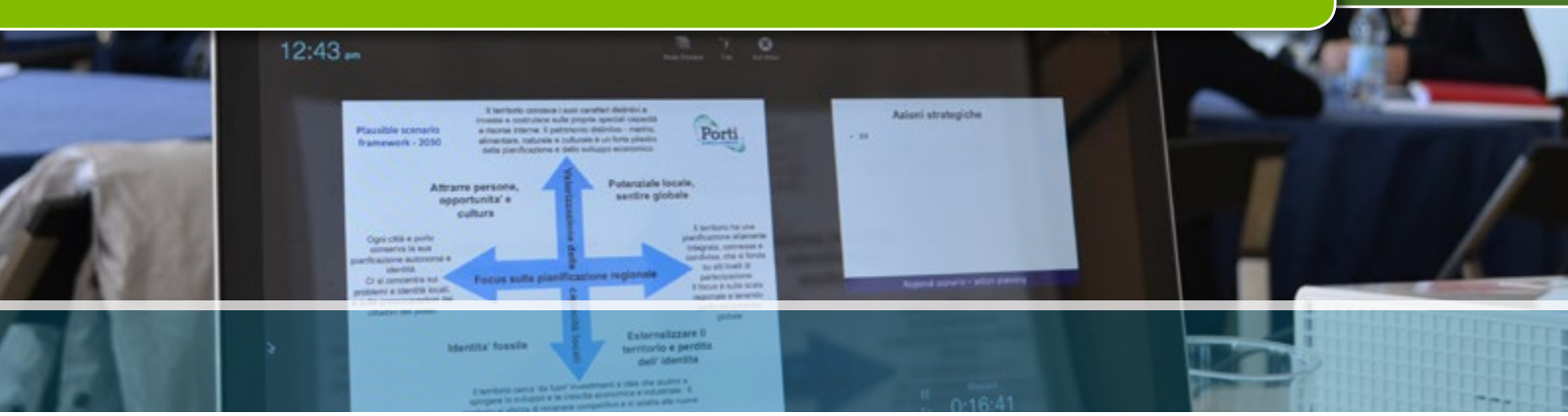
7. COMMENTI DEI PARTECIPANTI SUL WORKSHOP

In seguito al lavoro di scenario planning, è stato chiesto ai partecipanti a quale dei quattro scenari aspirassero.

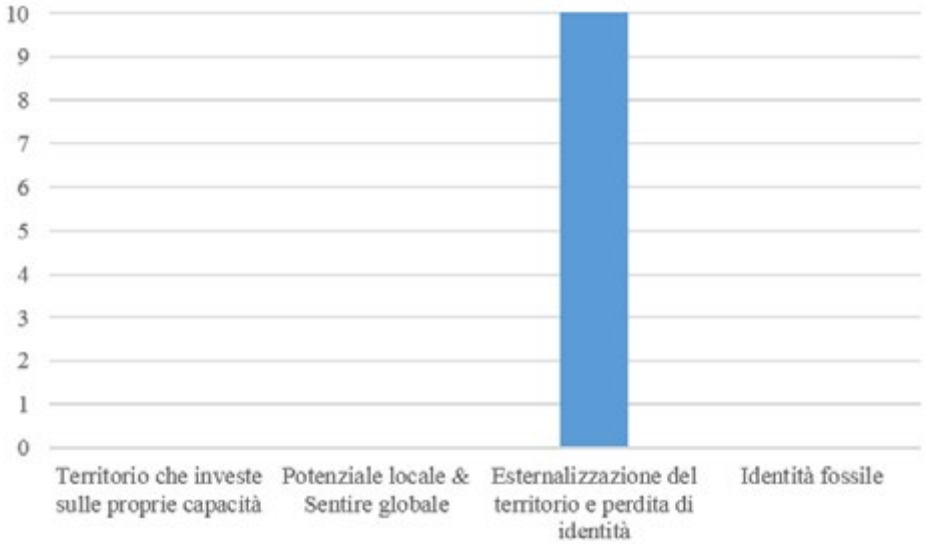
7.1 SCENARIO PREFERITO – PARTECIPANTI AL WORKSHOP



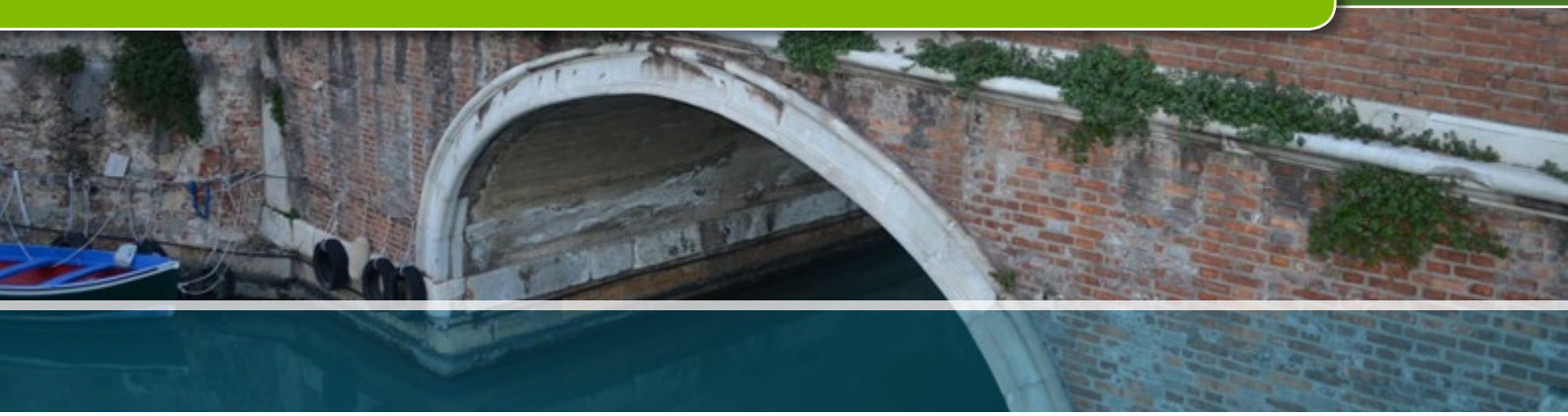
La maggioranza dei partecipanti al workshop, ha concordato che lo Scenario B sia quello che rappresenta più fedelmente il loro scenario di futuro preferito: "**Potenziale locale & sentire globale**". Tuttavia il 30% ha ritenuto che invece fosse preferibile lo Scenario A "**Un territorio che investe sulle proprie capacità per attrarre persone, opportunità e cultura**".



7.2 QUALE DI QUESTI SCENARI RAPPRESENTA MEGLIO LA DIREZIONE ATTUALE DEL TERRITORIO?



I partecipanti al workshop hanno indicato all'unanimità come sia lo Scenario C, "**Esternalizzazione del territorio e perdita di identità**" quello che meglio rappresenta la direzione attuale del territorio.



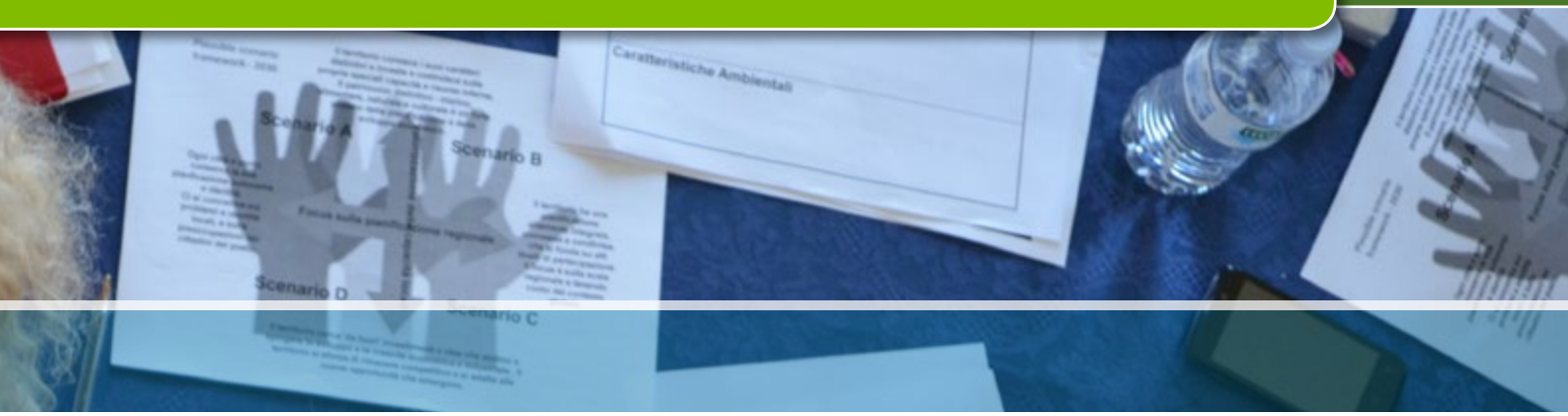
8. COME POTREBBE AVVERARSI IL FUTURO PREFERITO?

Il futuro preferito "**Potenziale locale & sentire globale**" definisce la base di una visione condivisa per l'area interessata. Inoltre, offre un'indicazione dei punti focali d'azione che possono far sì che questa visione si realizzi.

A causa della natura a lungo termine del metodo dello scenario planning, spesso gli stakeholder vedono la visione di un futuro lontano (2030) come inattendibile e irrealistica. Tuttavia, ciò sottostima i progressi che possono essere fatti per gli anni a venire e l'effetto positivo degli impatti cumulativi del cambiamento.

La cornice dello scenario può anche aiutare a suggerire ulteriori azioni per guidare il futuro, specialmente per quanto riguarda l'importanza di innescare collaborazioni e capacity building territoriali e transfrontaliere. La sfida sarà quella di collegare l'area agli sforzi esistenti e sfruttare la profondità di sviluppo già in atto nel contesto più ampio.

Il territorio ha una grande ricchezza di risorse naturali di alta qualità, senza contare la reputazione internazionale per il suo cibo, il suo paesaggio, il suo vino.
La sfida è di ottimizzare queste risorse e di costruire una relazione coesiva con le altre città portuali e gli altri territori dell'area del Mar Tirreno Settentrionale.
I partecipanti vedono il territorio come carente sul versante dell'ottimismo e del focus verso il futuro, ma motivato sul versante dell'azione. Hanno ritenuto anche il territorio scarsamente connesso. Per costruire una proficua collaborazione con le altre aree, questa debolezza dovrà essere analizzata e dovrà riflettersi nelle azioni che sono state indicate come prioritarie a chiusura del processo di scenario planning.

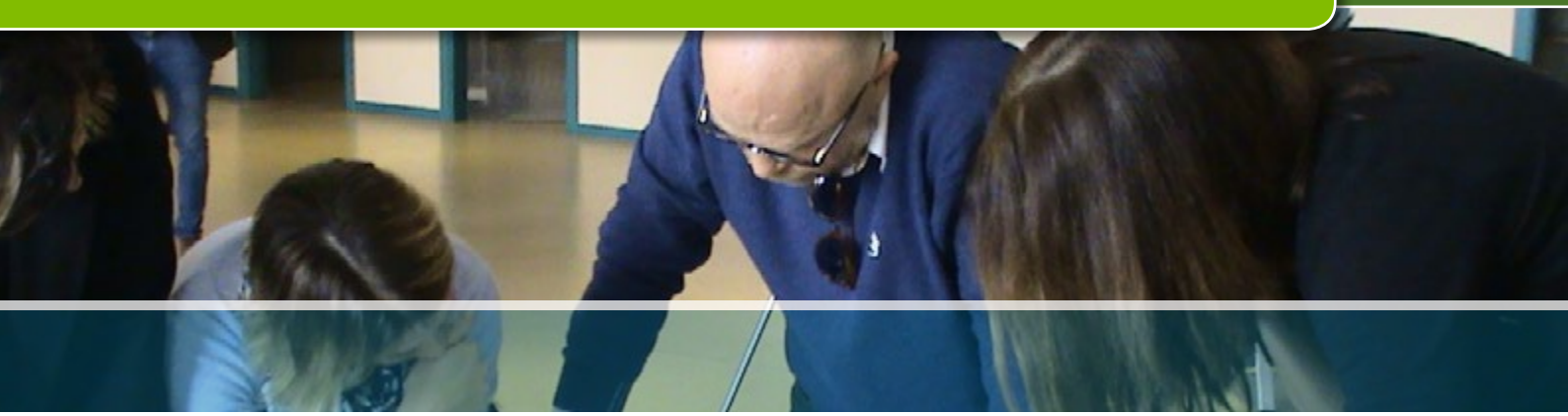


8.1 AZIONI CHIAVE IDENTIFICATE DAI PARTECIPANTI

Dopo l'individuazione degli scenari, e la determinazione di quale fossero quello atteso e quello preferito, i partecipanti hanno discusso un set di possibili azioni da approfondire. È stato creato un elenco e sono state definite delle priorità condivise nel gruppo. Si è convenuto che queste iniziative siano da reputare quelle maggiormente utili per la realizzazione dello scenario preferito.

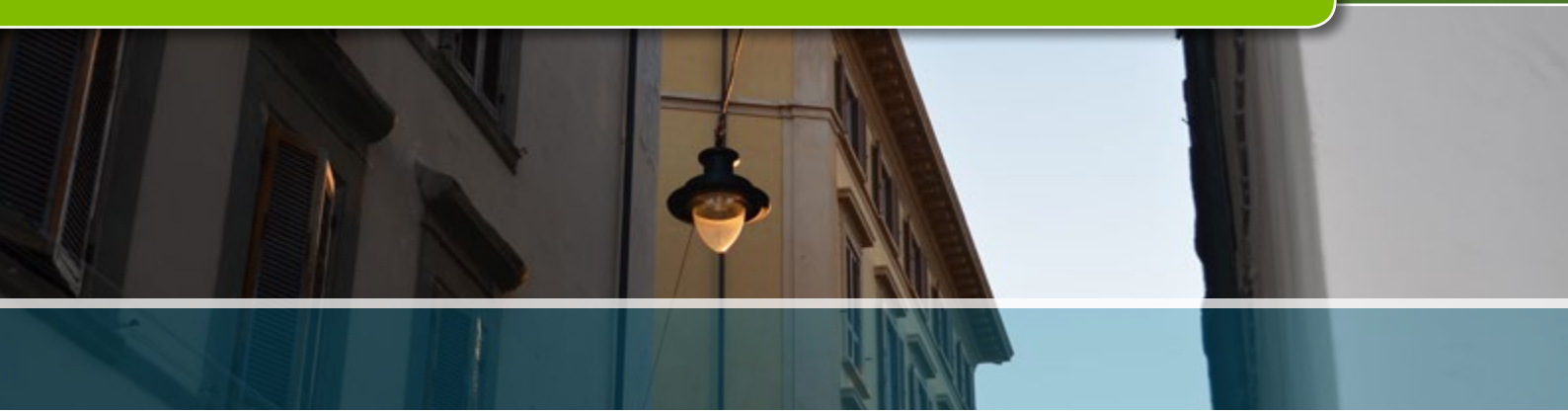
Nel dettaglio:

1. Definire un piano regolatore portuale orientato alla diversificazione delle funzioni e al potenziamento dell'accoglienza turistica (elettrificazione banchine, banda larga, energie rinnovabili, ecc.).
2. Mettere a disposizione spazi e attrezzature pubbliche moderne/storiche presenti nei porti e nelle città portuali per insediamenti universitari e di ricerca ma anche per convegnistica ed eventi specialistici collegati alle tematiche del mare (p.es. biologia marina, ricerche sulle tecnologie marine, Blue Economy, trasporto sostenibile, gestione integrata zone costiere, ecc.).
3. Usare la riqualificazione del patrimonio artistico e architettonico come strumento di rigenerazione urbana. Prevedere il recupero di spazi industriali dismessi per nuove finalizzazioni.
4. Creare attorno ai porti un polo agroalimentare per i prodotti "Halal" e svilupparne le attività connesse per favorire la nascita di una eccellenza nel Mediterraneo che competa con quelle Nord-Europee.
5. Favorire la mobilità green (bus elettrici) per le aree passeggeri ma anche per gli equipaggi mercantili e realizzare sistemi di collegamento ad alta capacità tra porti e stazioni ferroviarie.
6. Sviluppare attività legate al turismo accessibile ad alto valore sociale attraverso la creazione di strumenti che favoriscano la possibilità per persone con disabilità momentanee o permanenti di accedere con maggiore semplicità ai servizi portuali (call center gratuiti con personale competente, indicazioni sulle migliori



modalità di viaggio, integrazione tra i sistemi di comunicazione dei vari soggetti coinvolti).

7. Diversificare l'accoglienza turistica su percorsi e target (anziani, disabili, crocieristi, diportisti, ecc.) e sviluppare nuove capacità per trattenere gli ospiti sul territorio attraverso lo sviluppo di servizi a contorno (per esempio attività sportive e di ristorazione per gli equipaggi presenti nei porti) sia nel periodo estivo sia in quello invernale.
8. Creare percorsi turistici connessi al territorio, diretti a favorire le risorse paesaggistiche, enogastronomiche e culturali locali, alimentati da reti di cittadini/facilitatori e sostenuti dallo sviluppo di applicazioni smart per piccoli itinerari di visita anche in relazione ad altri territori collegati (a Livorno si trovano informazioni su cosa fare se si va per poche ore in Corsica).
9. Procedere al recupero ambientale (bonifiche) delle zone abbandonate delle cave (problemi idrogeologici, rischio ambientale) e successivo utilizzo per finalità anche turistiche.
10. Riconvertire i tetti in amianto delle zone produttive in superfici attive (fotovoltaico ecc.) attraverso meccanismi di incentivazione fiscale.



8.2 PROSSIME TAPPE NELLA PIANIFICAZIONE DELLE AZIONI

Questo report sintetizza il punto di vista emerso durante il workshop di scenario planning condotto in Toscana come parte del più ampio progetto PORTI, diretto a connettere i territori e le città portuali del Mar Tirreno Settentrionale.

Il futuro preferito dello Scenario B "**Potenziale locale & sentire globale**" e in grado minore dello Scenario A "**Un territorio che investe sulle proprie capacità per attrarre persone, opportunità e cultura**" hanno trasmesso chiaramente l'idea che esiste una base per una visione comune.

I punti deboli emersi dall'analisi, indicano che c'è ancora molto lavoro da fare per creare uno spazio di coesione. È tuttavia importante che vi sia stata una condivisione e una definizione delle azioni prioritarie. Per quanto siano un inizio adeguato per la riflessione e il passaggio verso la collaborazione con gli altri territori e le città portuali coinvolte, questi elementi richiedono di essere maggiormente approfonditi per permettere di muoversi verso il futuro preferito.

Questo workshop è quindi un tassello fondamentale per il prosieguo delle attività nei prossimi mesi. È solo uno dei quattro laboratori svoltisi in alcune delle città portuali del Tirreno Settentrionale delle regioni coinvolte: Livorno (Toscana), Camogli (Liguria), Cagliari (Sardegna) e Bastia (Corsica). Questi incontri fanno quindi parte di una serie di attività che – grazie ai contributi del Laboratorio Interistituzionale e dei gruppi di lavoro che verranno costituiti nelle singole regioni – si potrà tradurre in una Analisi congiunta e in raccomandazioni più puntuali. L'obiettivo finale è quello di identificare le opportunità condivise e convergere verso l'individuazione delle azioni più rilevanti che possano confluire infine nella definizione congiunta di un Piano Strategico Transfrontaliero.

9. PER MAGGIORI INFORMAZIONI

Per maggiori informazioni su questo report e sul Progetto **PORTI - Ports et Identité**

PAOLO SANTINELLO

Research and Development

Klink srl

Via G. Verdi, 23

50053 Empoli

Tel: + 39 0571 530064

Email: p.santinello@klink.it

Per maggiori informazioni su Future IQ Partners e il Processo di scenario planning:

CELINE BEURLE

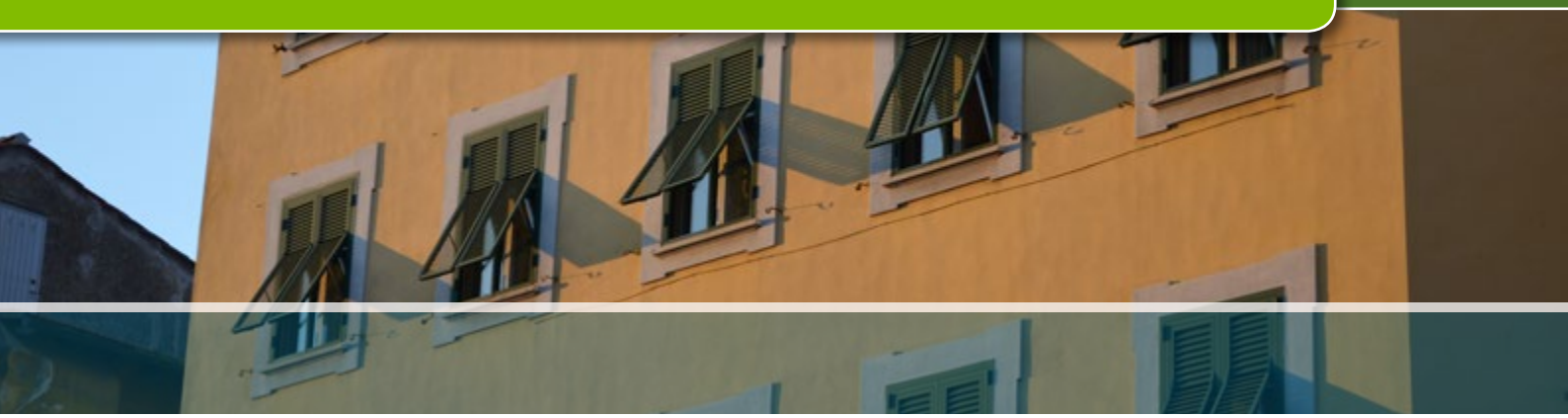
Managing Director Europe

Future iQ Partners

Tel: +353 87 3540220

celine@future-iq.com

www.future-iq.com



Il report e il workshop di Scenario Planning sono stati preparati da:

PAOLO SANTINELLO, KLINK SRL

Ha lavorato come analista di sistemi e di organizzazioni nel settore pubblico e privato, Paolo è oggi impegnato attivamente nell'assistere leader territoriali e industriali per lo sviluppo di progetti ponderati e solidi capaci di rispondere alle sfide del futuro.

ANNA RODEGHIERO, KLINK SRL

In 15 anni di attività come Project Manager, Anna ha portato a termine diversi progetti con successo. Oggi è a capo del project development team di Klink, la società di cui è partner e co-fondatrice dal 2005.

DAVID BEURLE, FUTURE IQ PARTNERS

AD di Future iQ Partners, David è specializzato nel creare approcci di pianificazione del futuro per contesti territoriali, comunitari e organizzativi. David ha lavorato nel campo dell'economia organizzativa e territoriale e nella pianificazione comunitaria per oltre 20 anni. Il suo lavoro per lo sviluppo comunitario ed economico gli ha portato premi internazionali, nazionali e regionali.

CELINE BEURLE, FUTURE IQ PARTNERS

Laureata in Sociologia e Filosofia, Celine ha condotto numerosi progetti e iniziative durante la sua carriera e la sua passione è proprio quella di aiutare le comunità e le organizzazioni a creare strategie vincenti. Oggi è impegnata nello sviluppo di FIQ Europe, nel ruolo di Managing Director Europe.

SARA TRENTI, KLINK SRL

Laureata Magistrale in Management and Governance presso l'Università degli Studi di Siena, Sara ha maturato la propria esperienza nell'ambito della ricerca territoriale e nel supporto alla gestione di progetti di natura regionale, comunitaria e trasnazionale.

10. RINGRAZIAMENTI

Si ringraziano tutti i collaboratori coinvolti di ANCI Toscana per il supporto fornito.

Con il sostegno di

Porti
PORTS & IDENTITÉ

future→iQ
PARTNERS

KlinK