Progetto PORTI
Ports et Identité

BASTIA - CORSICA

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

BASTIA, CORSICA

Porti
PORTS & IDENTITÉ

Report del Workshop di scenario planning

Bastia, 5 e 6 marzo 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

SOMMARIO

1. **SINTESI DEL RAPPORTO** 4
   - 1.1 Background 4
   - 1.2 Sondaggi territoriali 5
   - 1.3 Processo di scenario planning 6
   - 1.4 Discussione sugli scenari del territorio 6
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** 30
   - 5.1 Il processo di scenario planning 31
   - 5.2 Perché lo scenario planning? 33
   - 5.3 Sviluppo di quattro possibili scenari per il futuro 33
   - 5.4 Creazione degli spazi di scenario - Quattro scenari plausibili per il futuro 33
   - 5.5 La narrativa di ogni quadrante di scenario 34
6. **DESCRIZIONE DETTAGLIATA DEGLI SCENARI** 37
   - 6.1 Scenario A – Un'economia dipendente – 2030 37
     - 6.1.1 Un'economia dipendente – Caratteristiche dello Scenario 37
     - 6.1.2 Un'economia dipendente – Titoli di Giornale dal Futuro 38
   - 6.2 Scenario B – Coinvolgimento spontaneo – 2030 39
     - 6.2.1 Coinvolgimento spontaneo – Caratteristiche dello Scenario 39
     - 6.2.2 Coinvolgimento spontaneo – Titoli di prima pagina dal Futuro 41
   - 6.3 Scenario C – Conservazione – 2030 42
     - 6.3.1 Conservazione – Caratteristiche dello Scenario 42
     - 6.3.2 Conservazione – Titoli di prima pagina dal Futuro 43
   - 6.4 Scenario D – Un paradiso per militari – 2030 44
     - 6.4.1 Un paradiso per militari – Caratteristiche dello Scenario 44
     - 6.4.2 Un paradiso per militari – Titoli di prima pagina dal Futuro 46
7. **COMMENTI DEI PARTECIPANTI SUL WORKSHOP** 46
   - 7.1 Scenario preferito – partecipanti al workshop 46
   - 7.2 Quale di questi scenari rappresenta meglio la direzione attuale del territorio? 47
8. **COME POTREBBE AVVERARSI IL FUTURO PREFERITO?** 48
   - 8.1 Azioni chiave identificate dai partecipanti 49
   - 8.2 Prossime tappe nella pianificazione delle azioni 50
9. **PER MAGGIORI INFORMAZIONI** 51
10. **RINGRAZIAMENTI** 53

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).

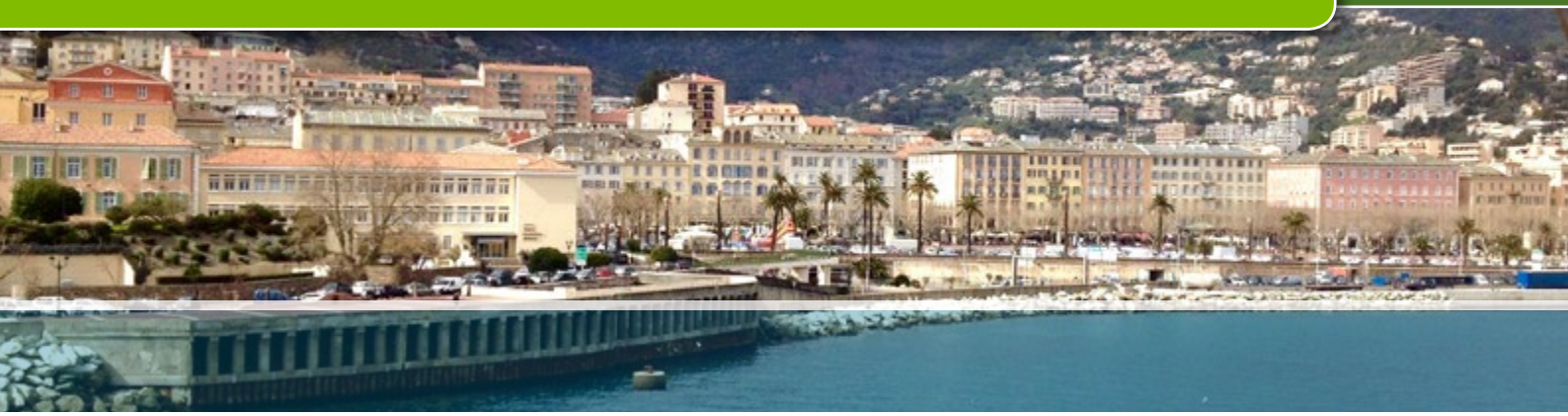
L'Azione di Sistema "Cooperazione istituzionale tra citta portuali" guidata da ANCI Toscana (con la collaborazione di OTC - Office des Transports de la Corse- Service des

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 Bastia, in Corsica, il 5 e 6 marzo 2015.

1.2 SONDAGGI TERRITORIALI

- La maggioranza delle risposte dell'indagine on-line (70%), condotta sui quattro territori, proveniente dai partecipanti della Corsica ha confermato la fondamentale rilevanza attribuita alla relazione tra città, territori e porti.
- Nelle risposte pervenute, i partecipanti hanno ritenuto da abbastanza importante a molto importante lo sviluppo e il mantenimento di una visione condivisa con le altre città portuali del Mar Tirreno Settentrionale. Il 50% ha ritenuto che fosse di rilevanza fondamentale la necessità che i decisori delle aree interessate dal progetto condividano una visione comune.
- Rispetto alla richiesta di come si sentissero in relazione al futuro del loro territorio nei prossimi 5 anni, ma anche a 15-20 anni, i giudizi si sono distribuiti tra la visione pessimistica e quella ottimistica con una lieve flessione a favore del futuro a breve periodo.
- Nautica – Cantieristica navale e Turismo innovativo e sostenibile sono ritenuti i settori economici più rilevanti per le aree corse coinvolte in prospettiva 2030.



- Rispetto alla collaborazione tra le quattro regioni e le loro città portuali, le risposte si sono ugualmente distribuite anche se oltre il 70% degli intervistati l'hanno dichiarata indispensabile per il futuro del Tirreno Settentrionale. La restante parte ha ritenuto che comunque si tratti di un valore da perseguire con maggiore impegno esprimendo presumibilmente un reale desiderio di collaborazione.

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 della Corsica, 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 "**Voglia di futuro**" e "**Apertura**" 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. Tutti i partecipanti hanno scelto lo scenario B "**Coinvolgimento spontaneo**". Lo scenario

B descrive una società equilibrata e focalizzata con uguale intenistà su ciascun aspetto determinante sia esso sociale, economico o ambientale.

- Nessuno dei partecipanti ha ritenuto che il territorio al momento si stia muovendo nella giusta direzione per arrivare allo scenario descritto nel futuro preferito.
- La stragrande maggioranza dei partecipanti (91%) ha condiviso che sia lo scenario A "**Un'economia dipendente**" a rappresentare il futuro verso il quale la Corsica sta realmente andando. Il 9% ha invece ritenuto che ci si stia muovendo verso lo scenario scenario C - "**Conservazione**". Lo scenario A dipinge un futuro caratterizzato da tensioni sociali e politiche e da una diffusa perdita di identità del territorio. Con lo sviluppo del turismo stagionale e un discreto controllo sulla pianificazione urbanistica che tiene a bada la speculazione edilizia, questo futuro presenta benefici e sfide. Lo scenario C è caratterizzato da una popolazione che invecchia, dall'isolamento sociale ma - anche in questo caso - da una certa attenzione verso la protezione ambientale, per quanto non espressa in termini di valorizzazione delle risorse ma soprattutto di mantenimento dello status quo.

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 corso 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

Situata nel golfo di Genova all'interno del Mediterraneo, la Corsica è conosciuta anche con il nome di "Isola della Bellezza". Con una estensione di 180 km in lunghezza, una larghezza di 82 km e una superficie di 8722 km^2 è quasi interamente coperta da una fitta vegetazione e da ampie foreste che le hanno regalato anche il secondo appellativo evocativo di "Isola Verde". Distante 175 km da Nizza e 190 km da Genova, comprende due dipartimenti, l"Alta Corsica e la Corsica del Sud. Il litorale corso si estende per circa 1047 km, con una natura particolarmente ricca e diversificata: dalle spiagge di sabbia bianca alle scogliere di calcare dello strapiombo di Bonifacio.

3.1 ASPETTI SOCIALI

Negli ultimi 20 anni l'andamento demografico è in crescita costante. Dal 1990 al 2012 la popolazione è aumentata del 28,09%, con un tasso di crescita medio annuo di 1,08%, e un rapporto sesso maschile/femminile costante a 49% di maschi e 51% di femmine. Questo andamento è approssimativamente analogo a quello della Regione PACA (Provenza-Alpi-Costa Azzurra). Secondo i dati NECE (Networking European Citizenship Education), la popolazione in Corsica sta progressivamente invecchiando.

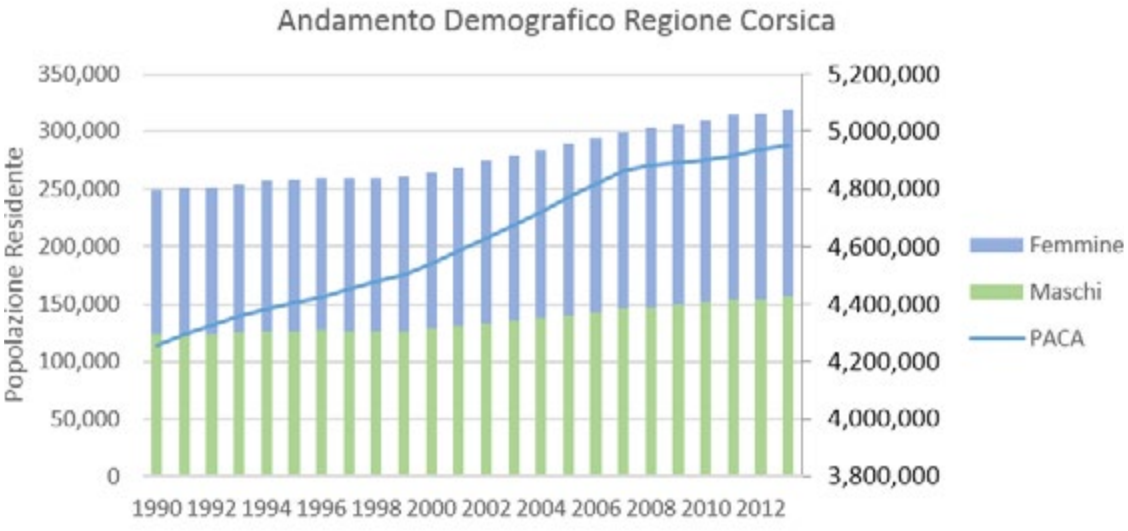


Fig. 1: Andamento Demografico (nostra elaborazione da dati Eurostat)

Si stima che nel 2040 una persona su tre avrà più di 65 anni. Un altro dato di rilievo è che attualmente l'80% della popolazione si concentra su solo il 20% dell'intero territorio regionale.

In valori assoluti la ricchezza pro-capite è aumentata costantemente dal 2000 al 2011, tanto da raggiungere e superare la media europea nell'anno 2009, fino ad arrivare ad un +2% nel 2012 con un andamento ancora crescente.
Nel complesso, dal 2000 al 2011 la ricchezza pro-capite in Corsica è salita del 45%, con un tasso di crescita medio annuo del 3%, senza alcun periodo di flessione al ribasso. Dai dati disponibili sulla Regione PACA si nota che, anche rispetto a questo dato l'andamento dei territori è approssimativamente lo stesso, con la sola differenza che nel periodo considerato la ricchezza pro-capite di PACA è sempre stata al di sopra della media europea.

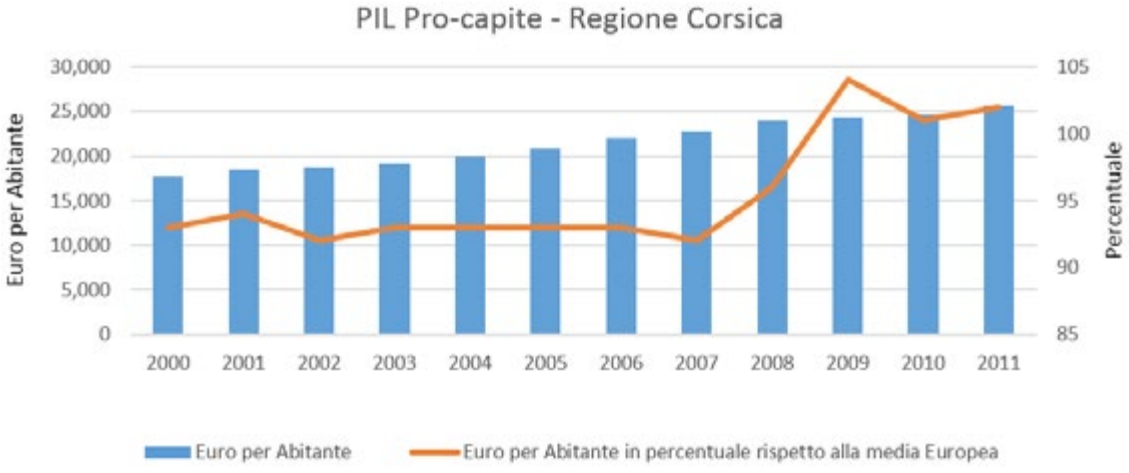


Fig. 2: PIL Pro-Capite (nostra elaborazione da dati Eurostat)

Tuttavia, la percentuale della popolazione considerata a rischio di povertà ed esclusione sociale sembra essere preoccupante.

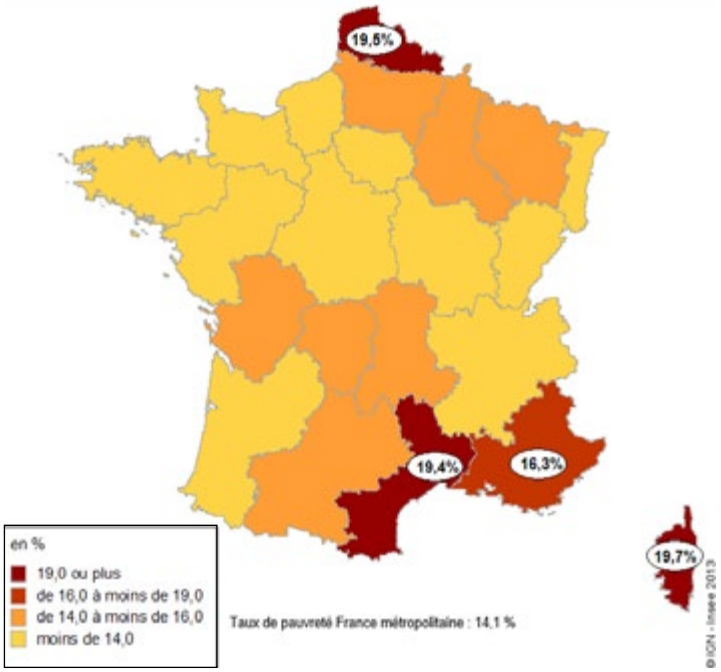


Fig. 3: Tasso di povertà in Francia per Regione nel 2010 (Fonte: Insee)

Infatti, nel 2010 la Corsica rappresentava la Regione con il più alto tasso di povertà in Francia, pari al 19,7%, più alto del 2% rispetto al dato del 2009. Nel 2011, il livello è diminuito, attestandosi a 19,2%, ancora molto più alto rispetto alla regione PACA (16,4%) e al tasso dell'intero territorio francese, pari a 14,3% (dati Insee).

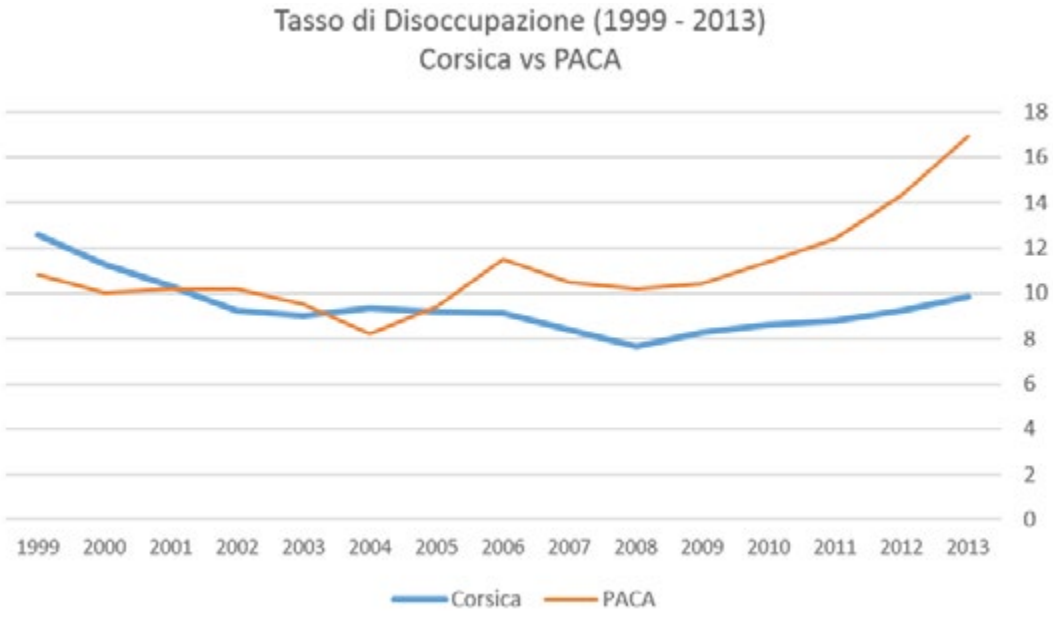


Fig. 4: Tasso di Disoccupazione in Corsica, a confronto con PACA (nostra elaborazione su dati Insee)

Dal 1999 al 2013 la disoccupazione è complessivamente scesa. Tuttavia, dal 2008 si è registrata una inversione di tendenza, per cui attualmente il trend è in ascesa. In generale, dal 1999 al 2013 si è registrata una diminuzione del -21%, anche se l'aumento dal 2008 è stato del +30%, con un tasso di crescita medio annuo del 5%. Questa crescita è stata molto più repentina in Regione PACA.

3.2 ASPETTI ECONOMICI

Da un punto di vista economico, dal 2004 al 2012, la Corsica ha visto scendere il proprio PIL a livelli tra -0,0 e -4,9. All'interno dell'Area di Cooperazione dell'Alto Tirreno, l'isola risulta l'area che meno ha sofferto l'attuale crisi, insieme alla Toscana che tuttavia sembra avere accusato un impatto leggermente maggiore. Il tasso di resilienza della Corsica sembra essere simile a quello di tutte le altre regioni, secondo i dati ESPON dal 2011 sulla resilienza interna comparativa.

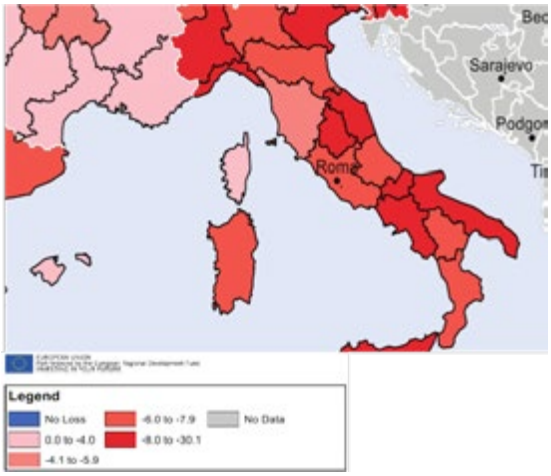


Fig. 5: Riduzione del PIL durante la crisi, 2004-2012 (Fonte:Unione Europea)

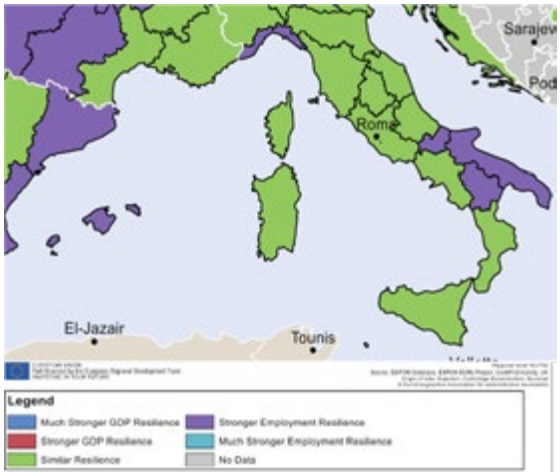
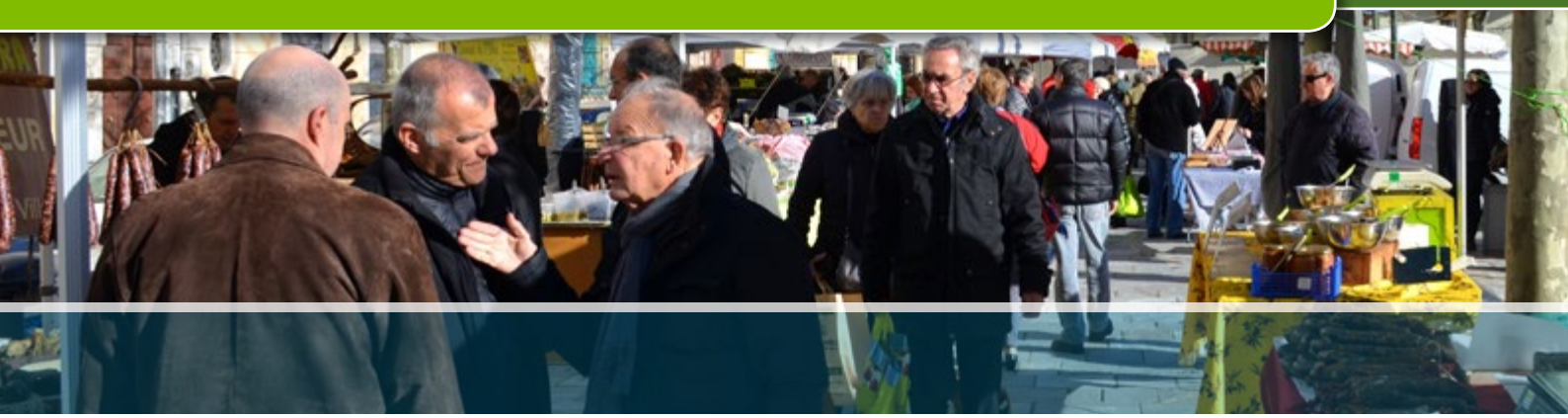
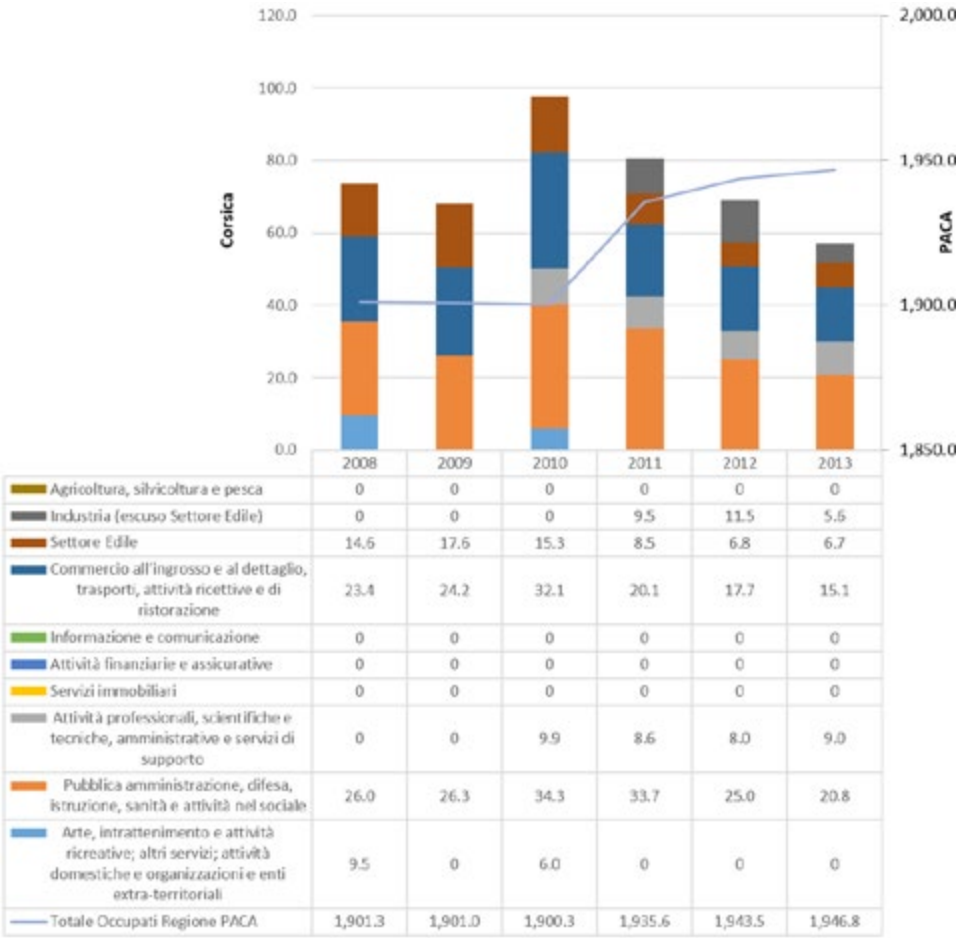


Fig. 6: Geografia della Resilienza Interna Comparativa. Anno di punta: 2011 (Fonte: ESPON)

L'andamento degli occupati è leggermente decrescente nel tempo, e nel 2013 – la popolazione della regione Corsica vive principalmente di "Pubblica amministrazione,

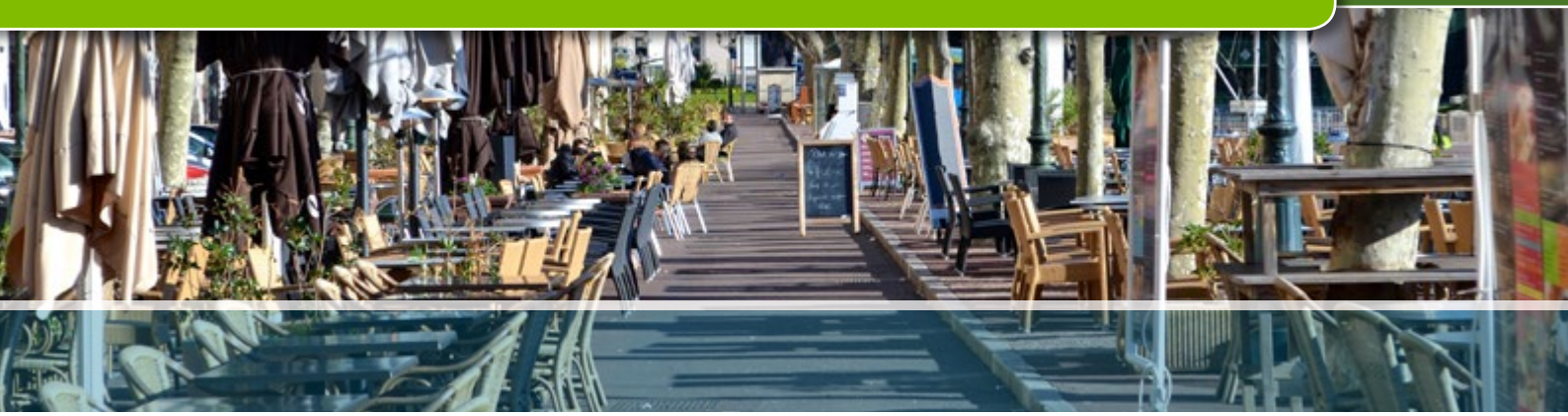




	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Agricoltura, silvicoltura e pesca	0	0	0	0	0	0
Industria (escuso Settore Edile)	0	0	0	9.5	11.5	5.6
Settore Edile	14.6	17.6	15.3	8.5	6.8	6.7
Commercio all'ingrosso e al dettaglio, trasporti, attività ricettive e di ristorazione	23.4	24.2	32.1	20.1	17.7	15.1
Informazione e comunicazione	0	0	0	0	0	0
Attività finanziarie e assicurative	0	0	0	0	0	0
Servizi immobiliari	0	0	0	0	0	0
Attività professionali, scientifiche e tecniche, amministrative e servizi di supporto	0	0	9.9	8.6	8.0	9.0
Pubblica amministrazione, difesa, istruzione, sanità e attività nel sociale	26.0	26.3	34.3	33.7	25.0	20.8
Arte, intrattenimento e attività ricreative; altri servizi; attività domestiche e organizzazioni e enti extra-territoriali	9.5	0	6.0	0	0	0
Totale Occupati Regione PACA	1,901.3	1,901.0	1,900.3	1,935.6	1,943.5	1,946.8

Fig. 7: Occupazione per Settore Economico, Regione Corsica e confronto con PACA (nostra elaborazione da dati Eurostat)

difesa, istruzione, sanità e attività nel sociale" (36%), "Commercio all'ingrosso e al dettaglio, trasporti, attività ricettive e di ristorazione" (26%), "Pubblica amministrazione, difesa, istruzione, sanità e attività nel sociale" (26%), "Industria e Edilizia" (22%). Abbastanza rilevanti anche le "Attività professionali, scientifiche e tecniche, amministrative e servizi di supporto" (16%). Tutte le altre attività economiche sembrano essere di bassa rilevanza occupazionale. Confrontando la situazione corsa con quella della regione PACA, si può notare che gli andamenti sono molto diversi, dato che dal 2010 al 2013 il livello di occupazione in PACA è aumentato.



Il turismo rappresenta in Corsica una fondamentale fonte di valore econonimico. Secondo i dati Eurostat, nel 2011 la Corsica contava più di 600 strutture ricettive (345 nel Nord, e 278 nel Sud), considerando alberghi, altre strutture per brevi soggiorni, zone di compeggio, attracchi per il diporto e villaggi vacanza. Nello stesso anno, il numero di visitatori accolti presso le strutture ricettive corse sono stati più di 2.370.000, e il settore si configura in continua espansione. Infatti, nel 2013 il numero dei turisti è aumentato dell' 11% rispetto al 2011 (circa 2.600.000).

Per quanto riguarda la composizione del turismo, i turisti francesi sono diminuiti dell'1,1% tra il 2011 e il 2012, mentre gli italiani del 27%. Ridotto anche il numero dei nordeuropei (-19,5%). Al contrario, nel complesso, i turisti internazionali - soprattutto provenienti dalla Svizzera, dalla Germania e dal Benelux - sono aumentati del 5,7%. Le città di maggiore attrattività turistica sono Bastia e Ajaccio, che accolgono un numero sempre crescente di visitatori. È interessante il fatto che Ajaccio ospiti la grande maggioranza del turismo corso, accogliendo ben il 42,1% dei turisti sul territorio regionale.

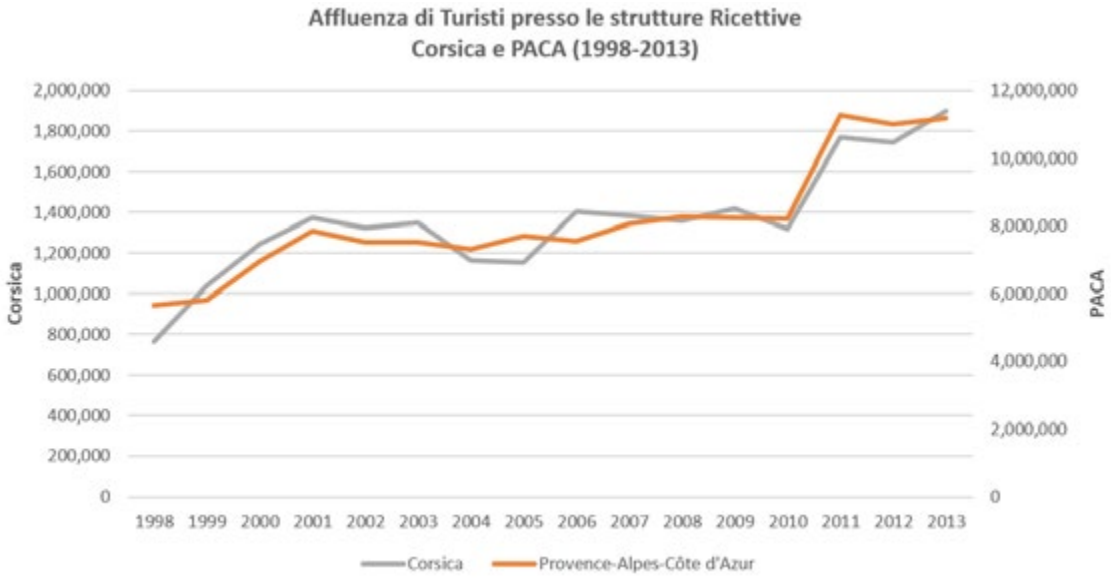
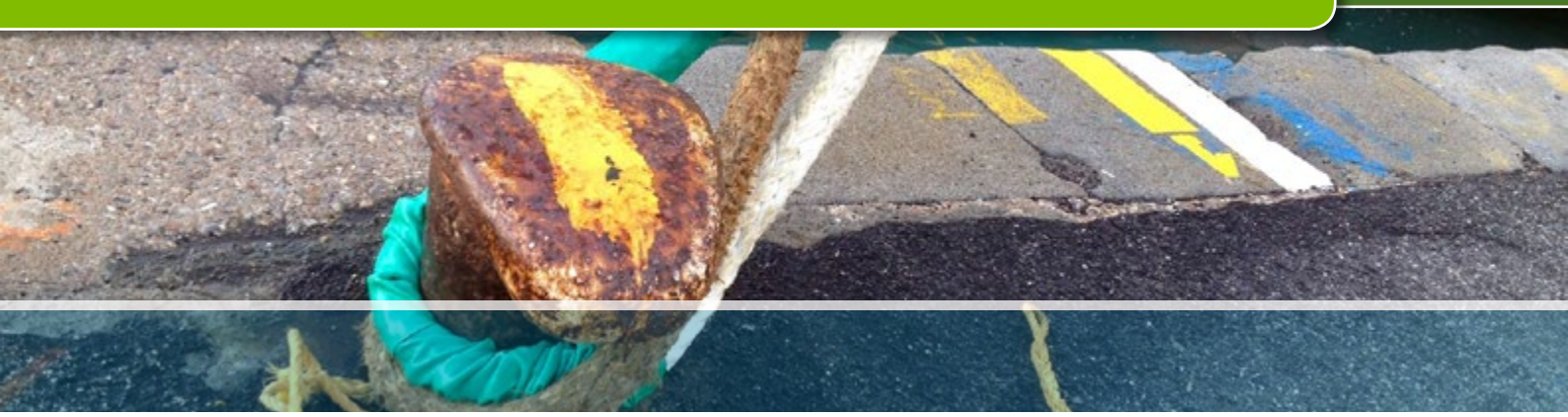


Fig. 8: Affluenza dei turisti presso le strutture ricettive di Corisica e PACA, 1998-2013 (Nostra elaborazione da dati Eurostat)



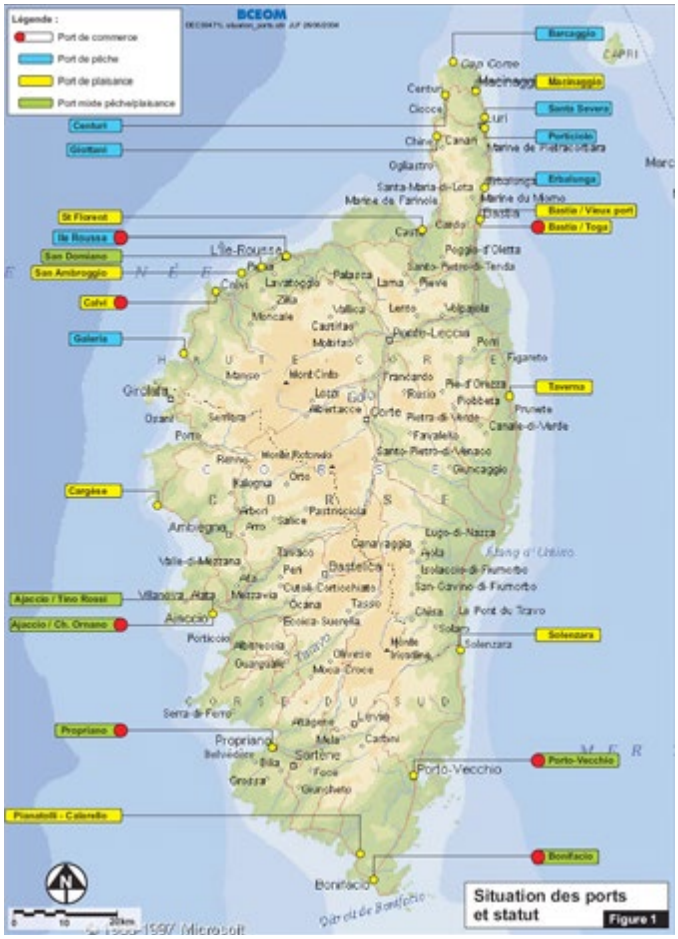
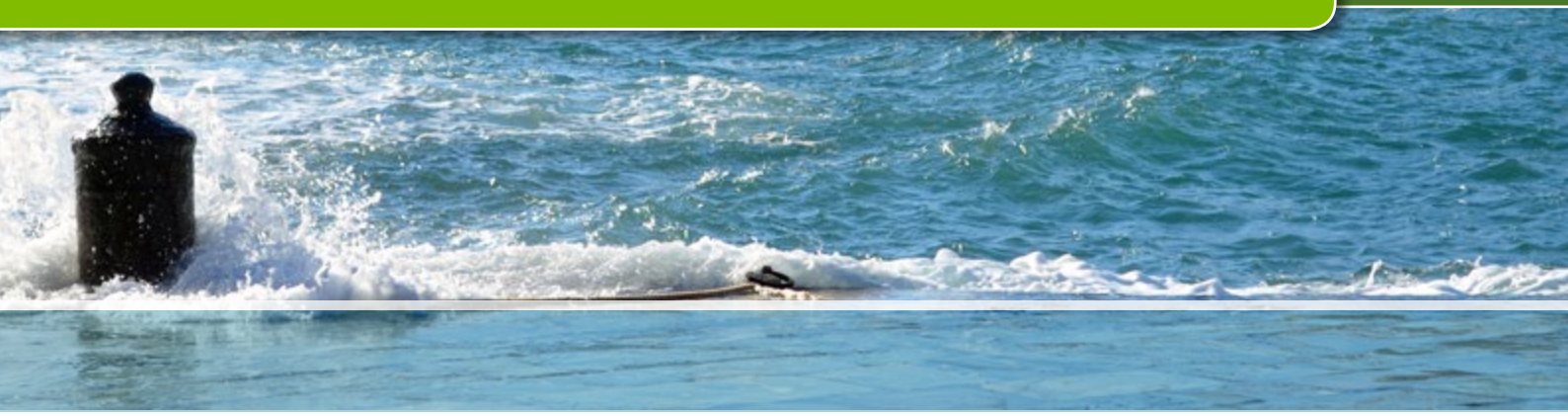


Fig. 9: Principali Porti Corsi e loro funzione (Fonte: OEC, 2014)

Nonostante le attività di diporto rappresentino una importante risorsa turistica, e la Corsica conti più di 6.500 posti barca, gli ormeggi sono insufficienti ai bisogni e questo favorisce l'ormeggio selvaggio e orienta la preferenza verso la Sardegna, dove il diporto e il relativo equipaggiamento sono invece meglio sviluppati. Ad ogni modo, la filiera nautica è un segmento importante e conta più di 120 imprese e 500 operatori (che raggiungno i 1000 nel periodo estivo) con un ritorno economico di circa 76 milioni di euro.

Per quanto riguarda i trasporti via mare, è rilevante mettere in evidenza che tra il 1997 e il 2013 il numero dei passeggeri trasportati è aumentato del 73% , così come è cresciuto del 61% il totale delle merci trasportate (in milioni di tonnellate) sia pure con un andamento piuttosto inconstante. I maggiori porti corsi per transito vascelli sono rappresentati da Bastia, Ajaccio e Bonifacio.

Infine, alcune note sulla pesca. In Corsica questa attività economica non è mai stata di particolare rilievo. Nel 2012, si contavano una trentina di pescherecci, e l'attività impiegava 280 operatori, producendo intorno alle 300 tonnellate annue di pesce fresco e surgelato, per un valore di circa 2 milioni di euro.



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. Dalla Figura 10 possiamo notare che la Corsica, come la Sardegna, soffre di una mancanza di connessioni verso il continente.

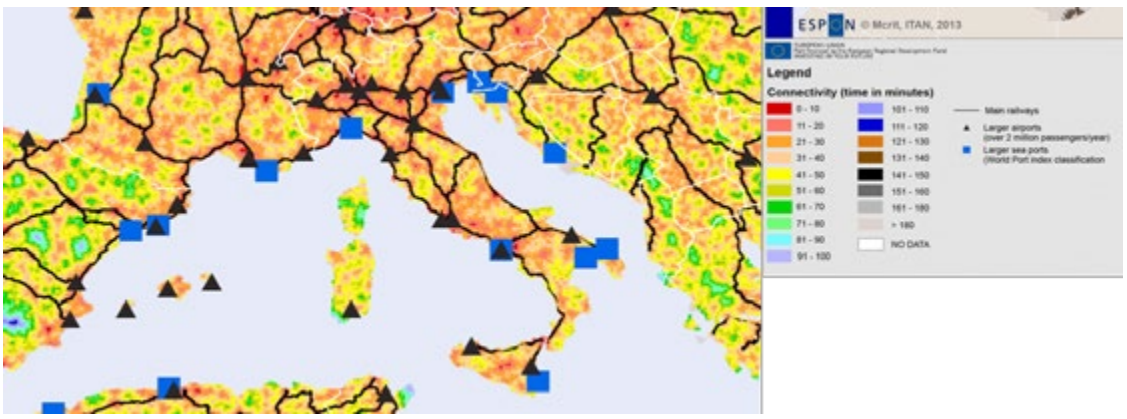


Fig. 10: Connettività territoriale a strade, trasporto ferroviario, aeroporti, 2010 (Fonte: ESPON)

Oltretutto, la Corsica sembra essere ancora meno connessa alle altre regioni dell'Alto Tirreno di quanto lo sia la Sardegna, per quanto riguarda i collegamenti via mare e le linee aeroportuali, e anche le connessioni tra le due isole sembrano essere insufficienti. Inoltre, anche la Corsica non è inclusa tra i più importanti porti nel bacino del Mediterraneo. Solo Cagliari – nel Area dell'Alto Tirreno si configura come porto di seconda generazione (tecnologia del periodo dal 1990 ai primi anni 2000).

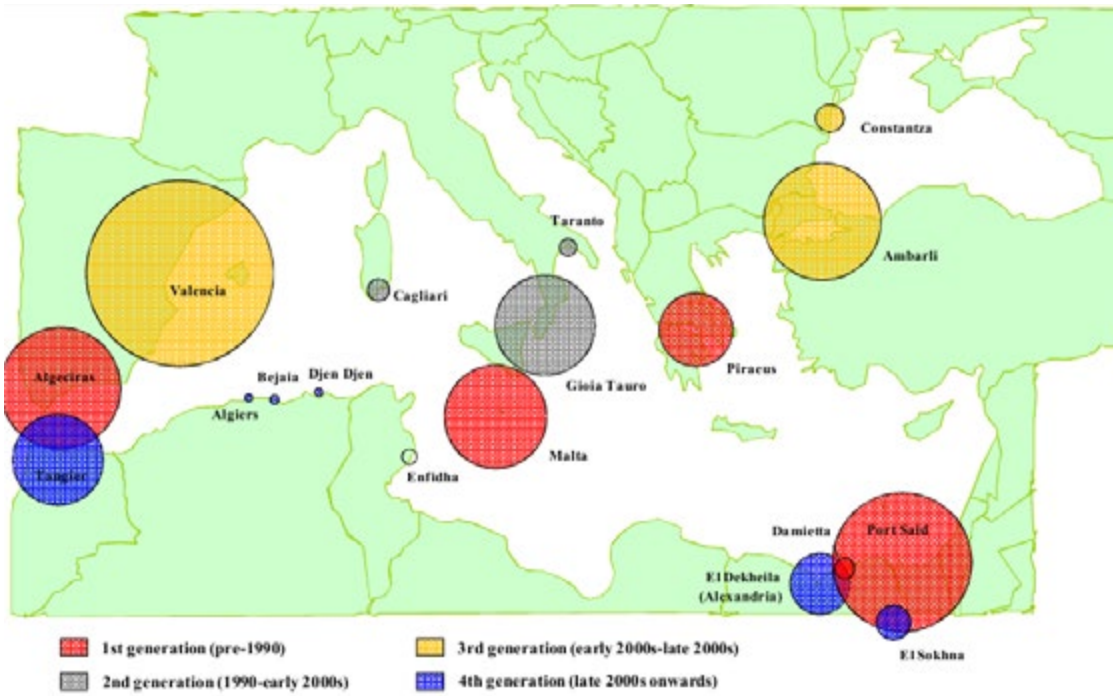


Fig. 11: La generazione tecnologica dei principali porti nel bacino del Mediterraneo (Fonte: Parola 2013)

Ad ogni modo, nessun porto nell'Area dell'Alto Tirreno sembra avere un avanzamento tecnologico adeguato, che invece sarebbe necessario per essere competitivi nei confronti degli altri porti del Mediterraneo.

3.3 ASPETTI AMBIENTALI

Da un punto di vista ambientale, la Corsica presenta una moderata vulnerabilità ad eventi naturali estremi. Il territorio è anche caratterizzato dalla presenza di una bassa percentuale di impermeabilizzazione, in relazione alla capacità di assorbimento del suolo, nonostante non siano disponibili dati completi a riguardo. L'area è anche soggetta ad una bassa-moderata concentrazione di sostanze pericolose negli organismi marini come cadmio, mercurio e piombo.

Tuttavia, non sono disponibili dati sulla concentrazione di DDT e PCB, nonostante desti una certa preoccupazione il fatto che la vicina Sardegna sia caratterizzata da una alta concentrazione di queste sostanze.

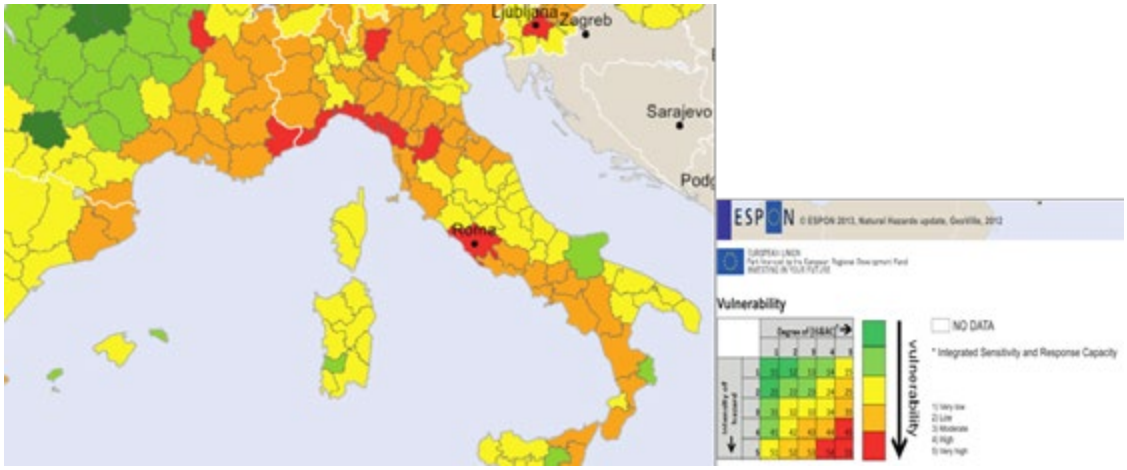
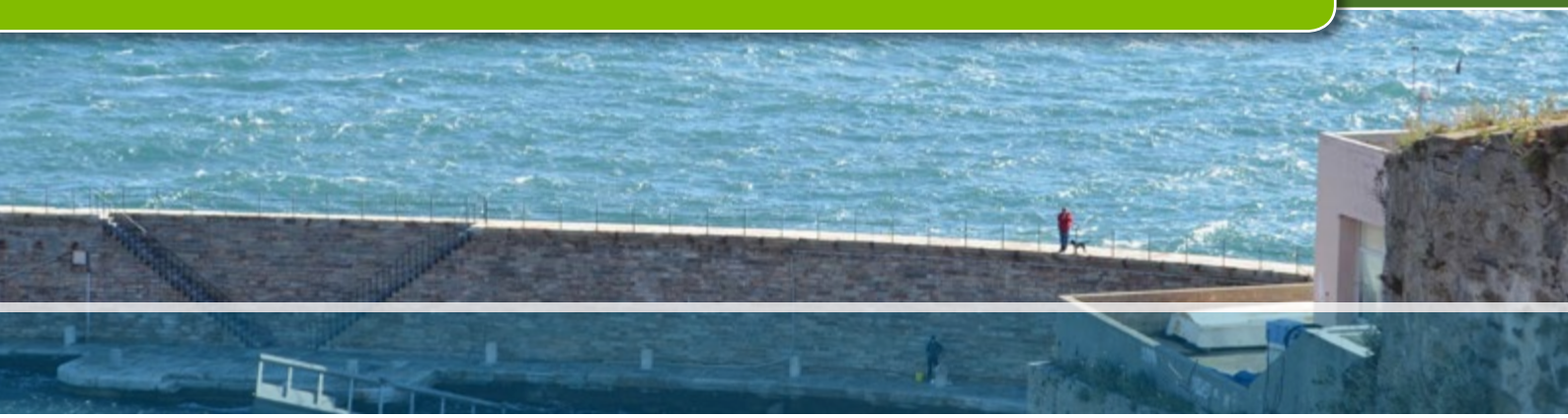


Fig. 12: Vulnerabilità agli eventi naturali estremi (Fonte: ESPON)

È anche importante sottolineare che la Corsica 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 Areee di Protezione Speciale (Special Protection Areas - SPAs), compreso il famoso Santuario dei Cetacei del Mediterraneo.



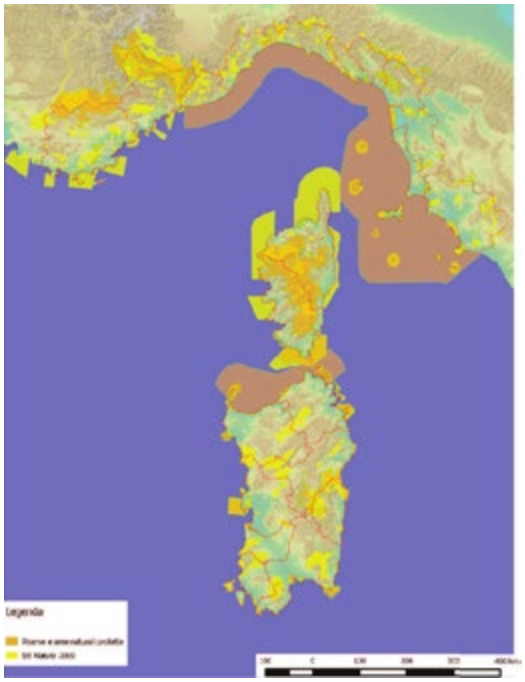


Fig. 13: Aree Nazionali Protette e Rete Natura 2000 (Fonte: MaritimeAtlas, 2012)

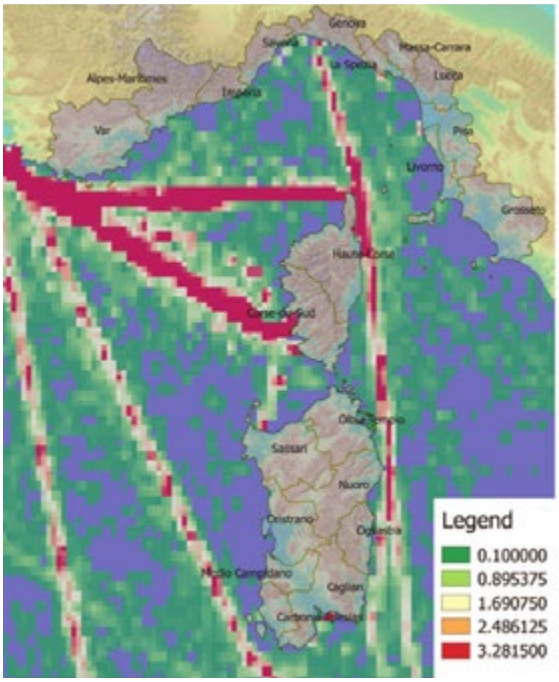
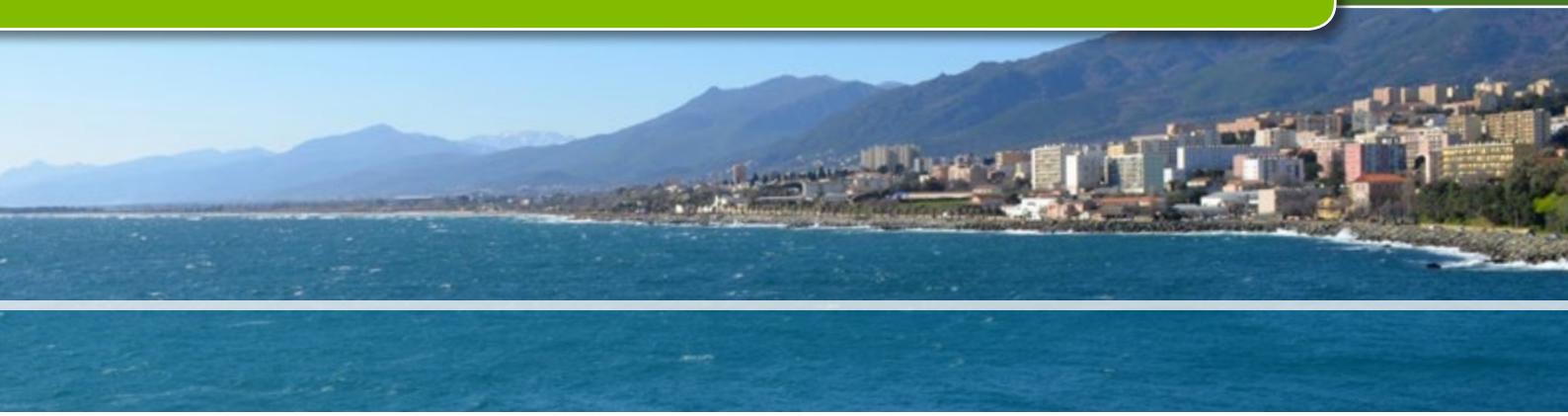


Fig.14: Emissione CO_2 da trasporti internazionali [kt/grid (5km x 5km)] (Fonte: ESPON)

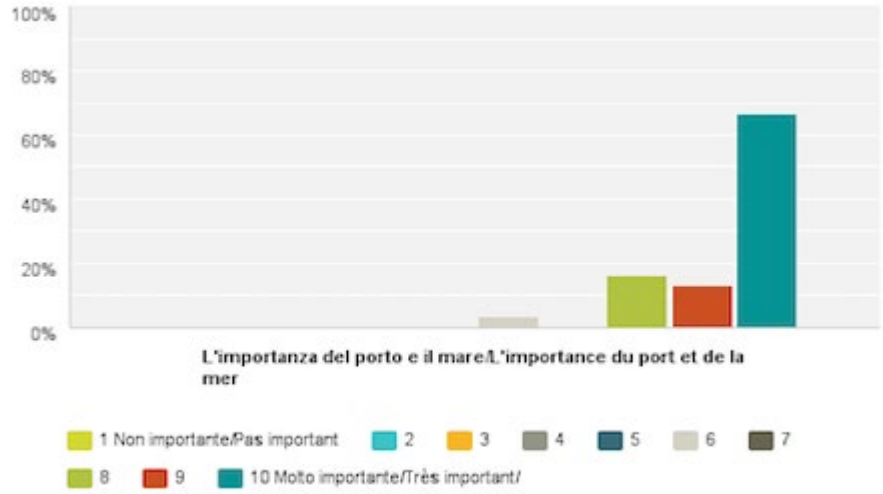
Tuttavia, come possiamo notare dalla Figura 14, la stessa area geografica è soggetta ad un alto grado di emissioni di anidride carbonica prodotte dai trasporti internazionali.



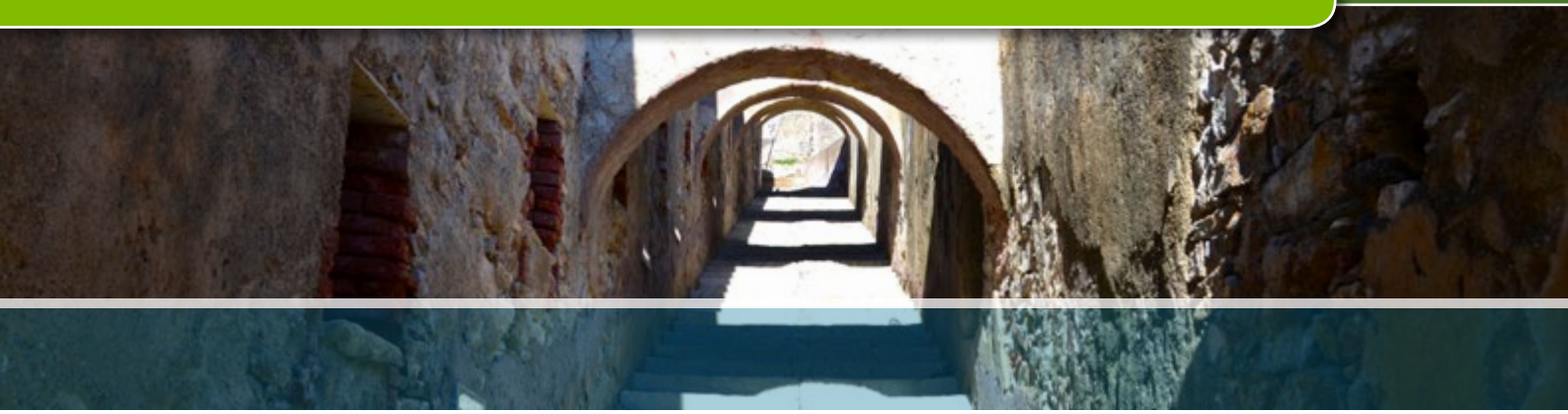
4. SONDAGGIO TERRITORIALE

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 Corsica, i risultati sono presentati di seguito.

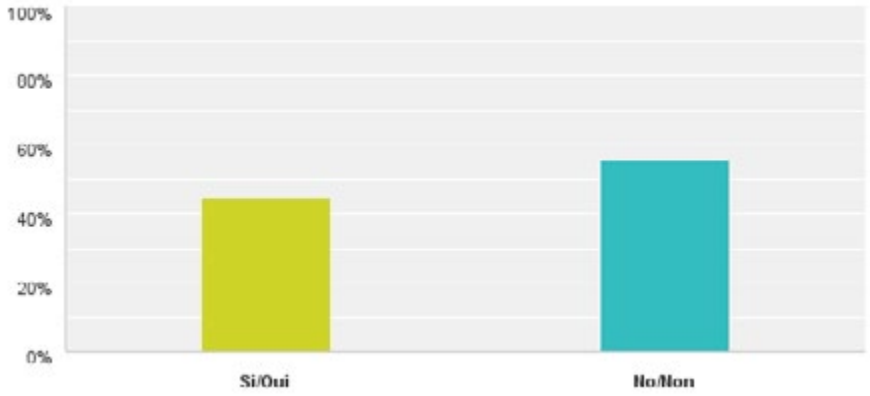
Q3 Quanto è importante il porto e il mare per la tua città?



Alla domanda di quanto siano importanti porto e mare per la loro città circa il 70% dei partecipanti ha risposto molto importante mentre gli altri si sono collocati in un range tra abbastanza importante a molto importante.

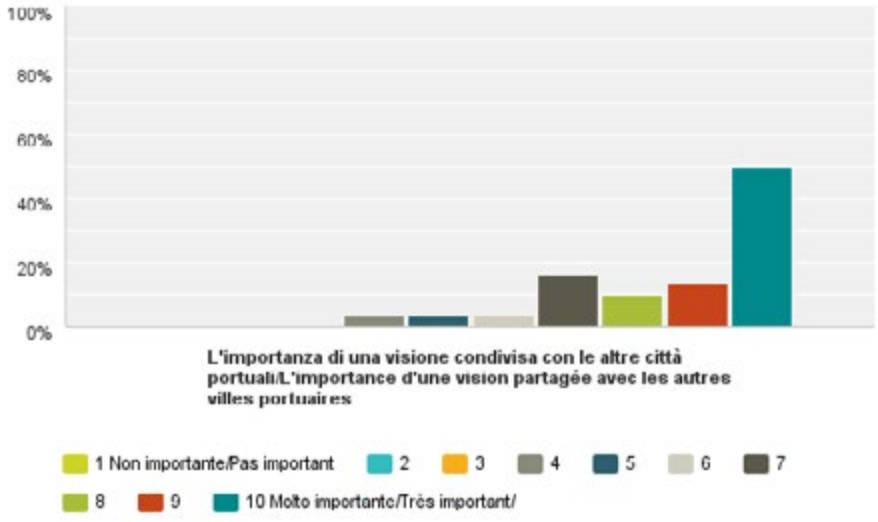


Q4 Sei mai stato coinvolto in una pianificazione di lungo termine per la tua città e il tuo territorio?



Circa il 55% dei partecipanti non è mai stato coinvolto in una pianificazione di lungo termine per la propria città e il proprio territorio contro un 45% circa che ha dichiarato invece di avere avuto analoghe esperienze.

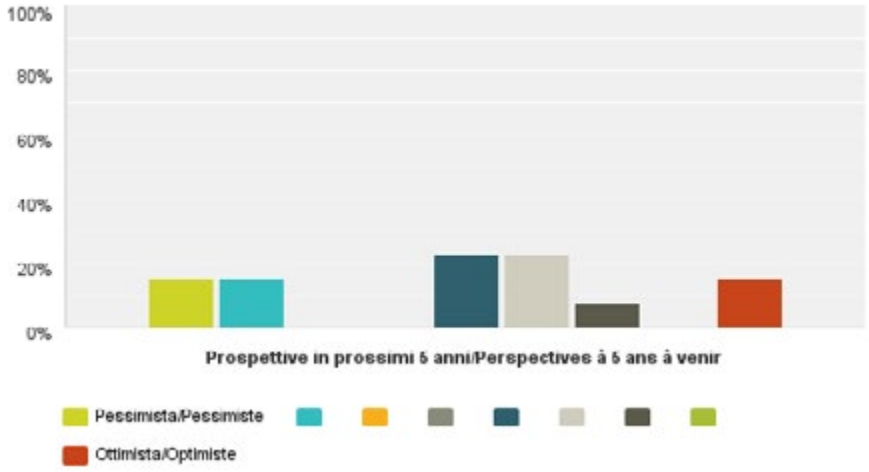
Q5 Quanto pensi che sia importante avere una visione condivisa con le altre città portuali dell'Alto Tirreno?



Circa il 50% degli intervistati ha reputato molto importante avere una visione condivisa con le altre città portuali dell'area del Mar Tirreno Settentrionale.

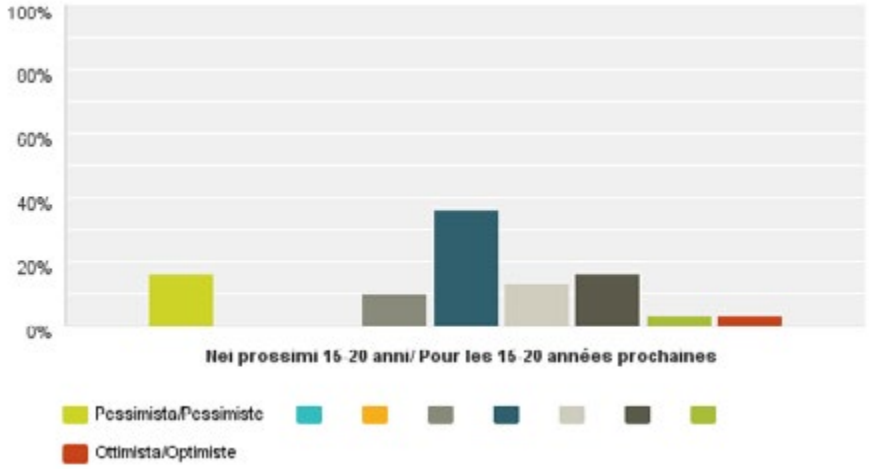
Tuttavia la rimanente parte si è distribuita tra coloro che la ritengono da mediamente, ad abbastanza importante ad appena al di sotto di molto importante, con alcune risposte anche sotto il livello neutrale.

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



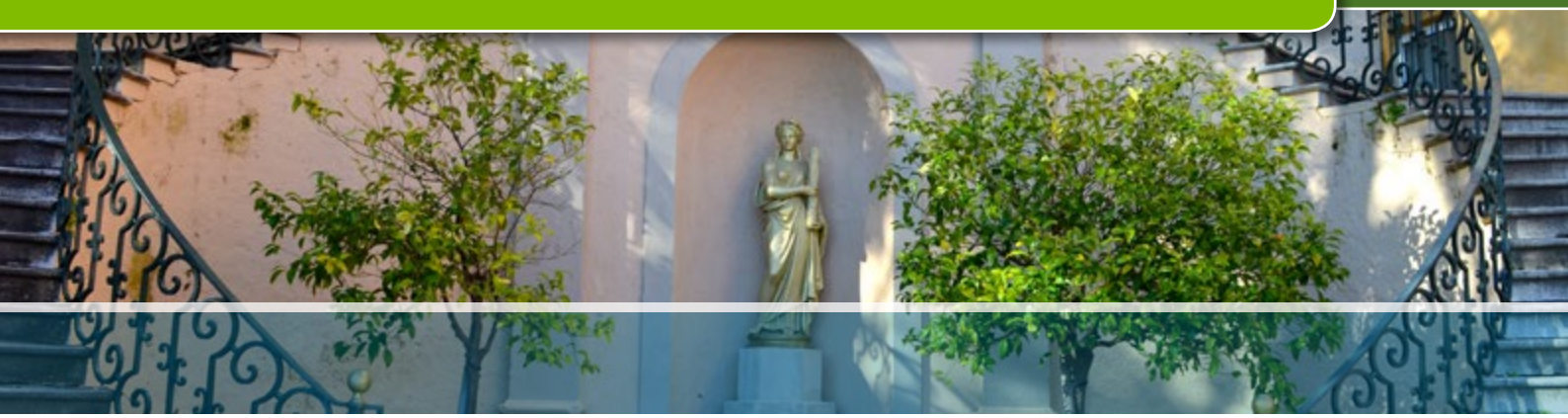
Alla domanda di come si sentissero gli intervistati rispetto al futuro economico, sociale ed ambientale del loro territorio nei prossimi cinque anni, gli intervistati si sono collocati su un range di risposte miste, dal vero e proprio pessimismo (15%) fino ad una condizione neutrale (30%) ad appena sopra. Solo poco più del 10% si è dichiarato apertamente positivo verso il futuro a 5 anni.

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

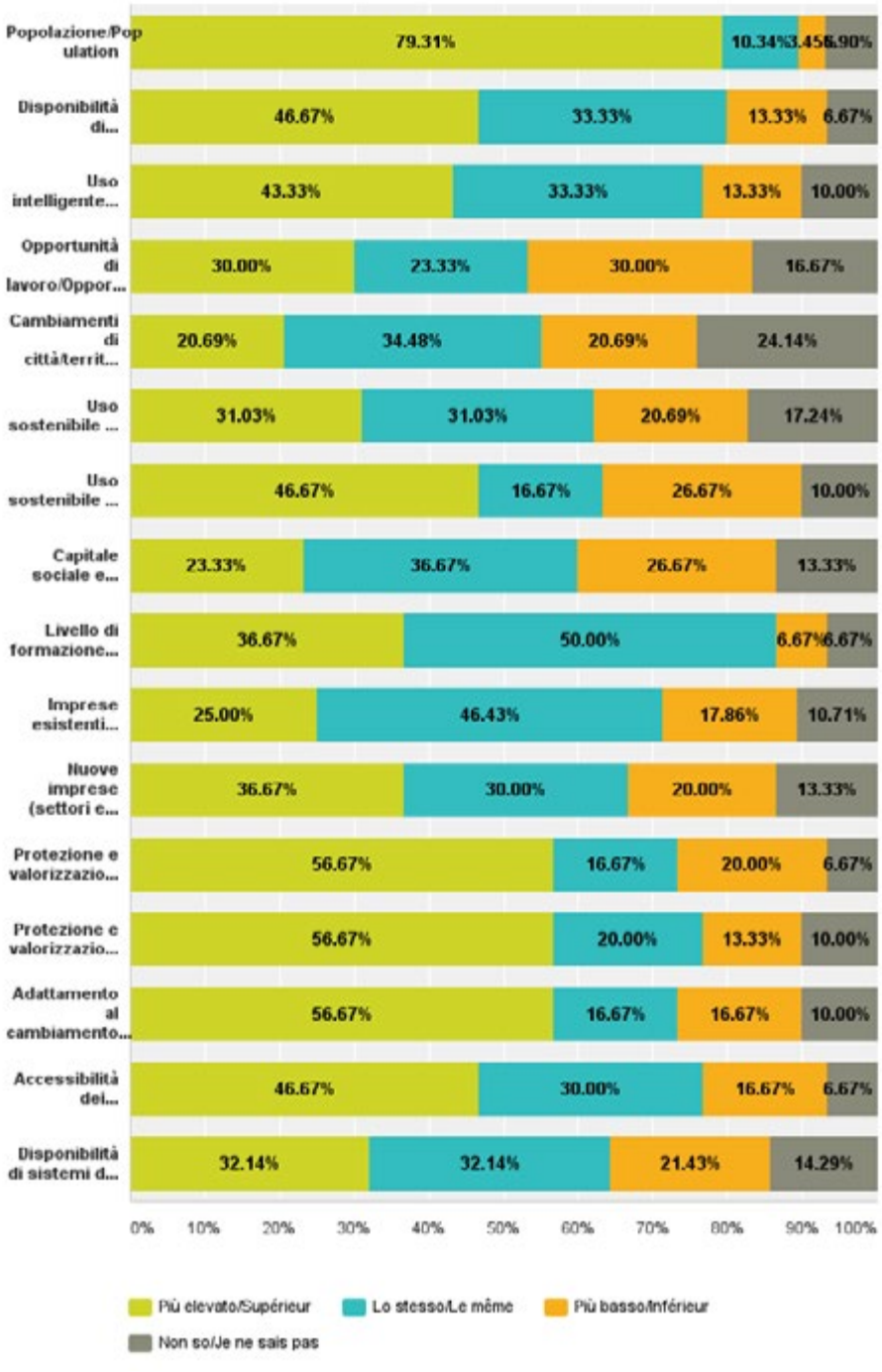


Quando è stato chiesto come si sentissero, per quanto riguarda il futuro economico, sociale e ambientale del loro territorio nei prossimi quindici, venti anni, le risposte si sono ancora distribuite, con un 15% di totalmente pessimisti ed altri con atteggiamenti appena più elevati della media (circa 35%). I restanti si sono collocati su livelli tra neutrali e ottimisti. Tuttavia meno del 5% si è dichiarato ottimista. Si registra quindi un ottimismo minore a lungo termine che non nel futuro a 5 anni.

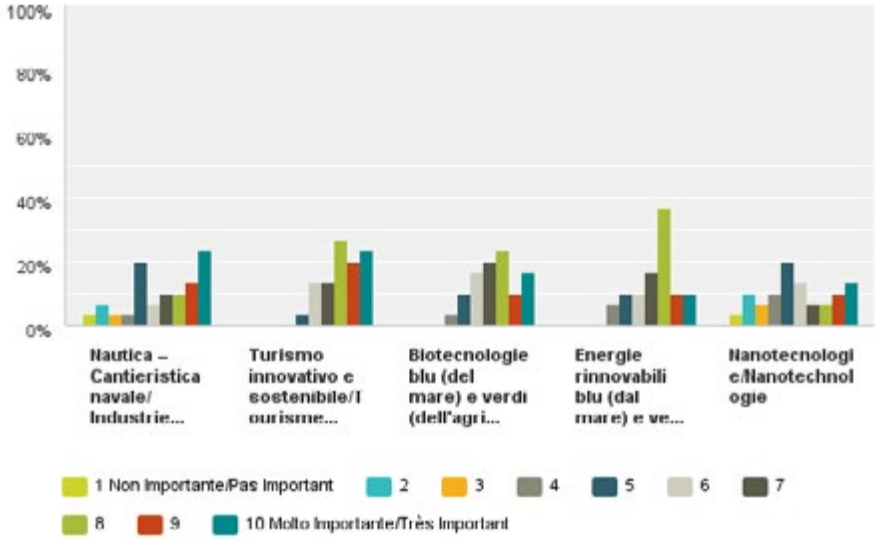
Alla domanda su come ci si possano aspettare alcuni aspetti caratteristici del territorio nel 2030 rispetto ad oggi (p.es. dalla popolazione, alla disponibilità di infrastrutture, alle opportunità di lavoro, all'uso intelligente e sostenibile delle infrastrutture, all'uso sostenibile del mare, fino alla protezione e valorizzazione delle risorse naturali e culturali e ai trasporti sostenibili) gli intervistati hanno dichiarato che la popolazione sarà sensibilmente in aumento, così come le aree relative alle Nuove imprese (settori e tecnologie emergenti) , Protezione e valorizzazione delle risorse naturali , Adattamento al cambiamento climatico, prevenzione e gestione dei rischi.



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

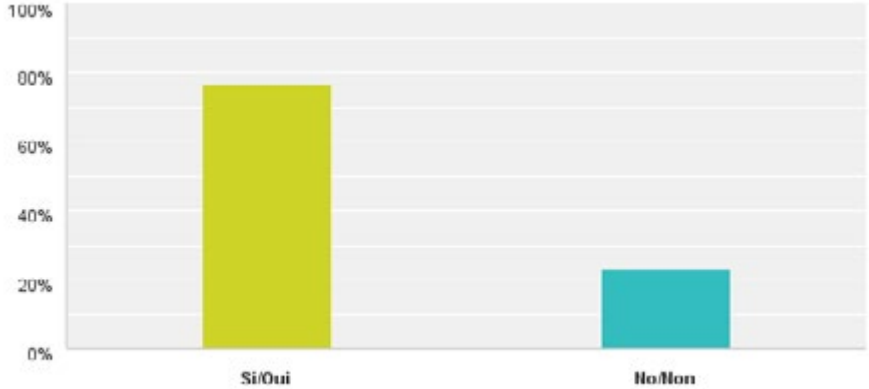


Q10 Quale importanza pensi che avranno i seguenti settori economici? Indica il ranking per ciascun settore (1 = non importante; 10 = molto importante)



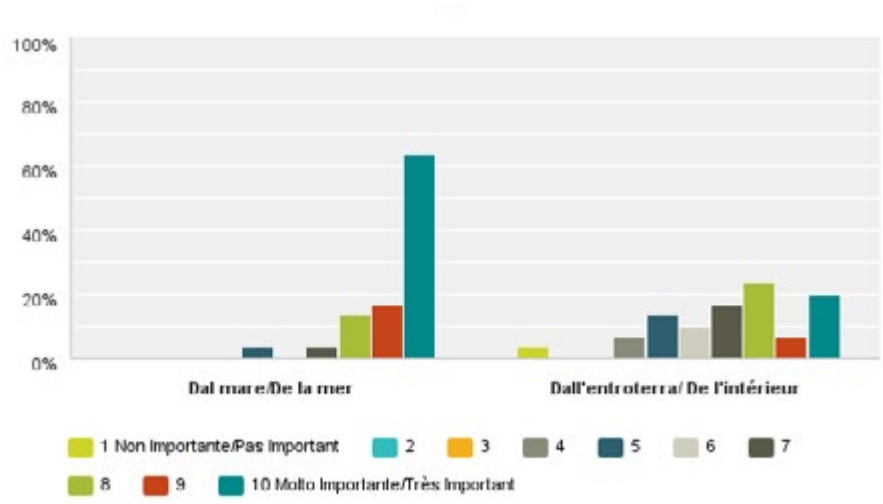
Alla richiesta di quali saranno le economie più rilevanti nel 2030, gli intervistati hanno risposto indicando ai primi posti la Nautica – Cantieristica navale e il Turismo innovativo e sostenibile. Ci sono tuttavia aspettative che anche le Energie rinnovabili blu (dal mare) e verdi (da biomassa) possano avere una certa importanza.

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

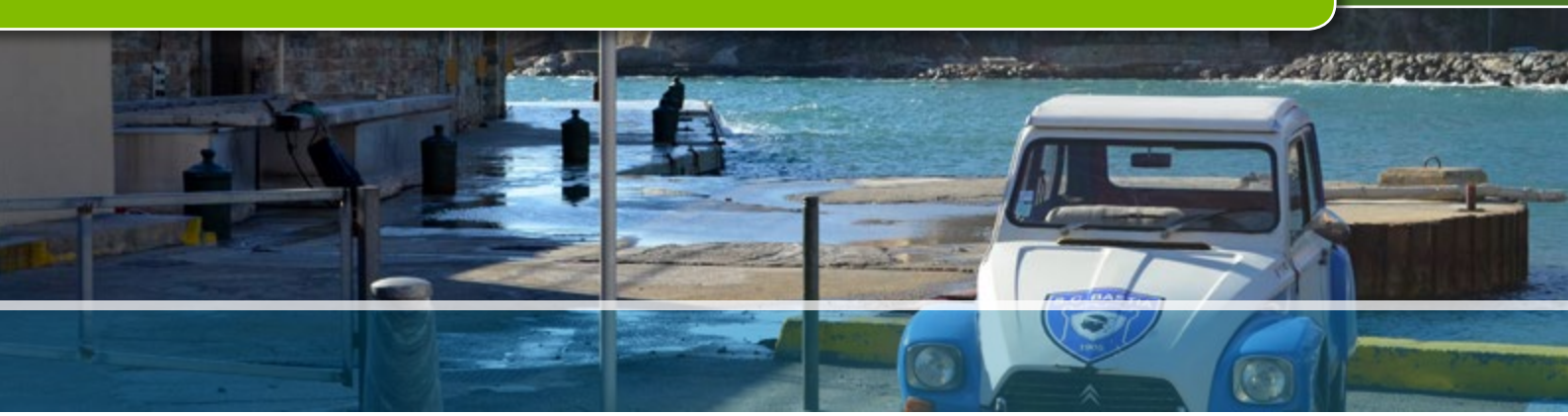


La maggior parte degli intervistati (75%) ha sostenuto di avere avuto relazioni professionali in città portuali dell'Alto Tirreno. Il restante 25% non ha invece esperienza di lavoro relativo alle altre città portuali diverse da quelle corse.

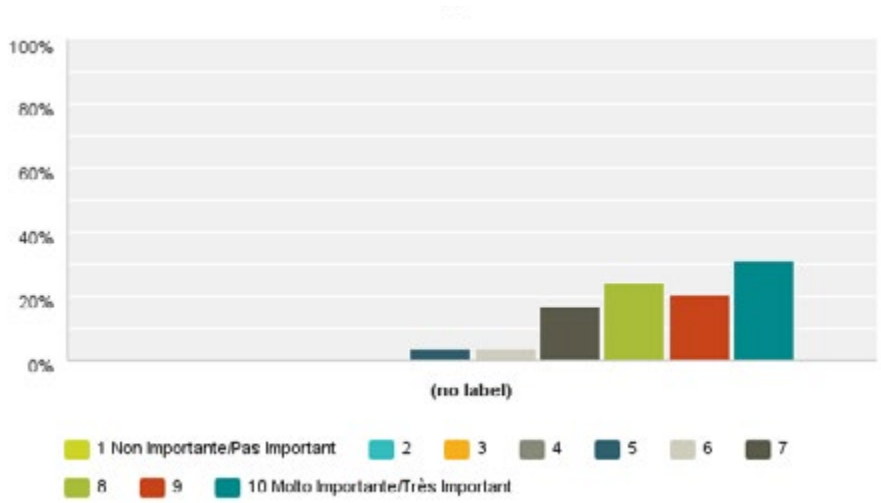
Q15 Pensi che il futuro della tua città e del tuo territorio dipenda:
(1 = non importante; 10 = molto importante)



Alla domanda se il futuro del territorio e della propria città dipenda dal mare o dall'entroterra, la maggioranza ha risposto che il legame con il mare è molto importante e gli altri intervistati si sono comunque collocati nel ranking più alto pur distribuendosi tra diversi livelli. C'è stata invece una maggiore distribuzione delle scelte degli intervistati rispetto alla rilevanza attribuita all'entroterra (sia pure sopra la media), da non importante a molto importante.



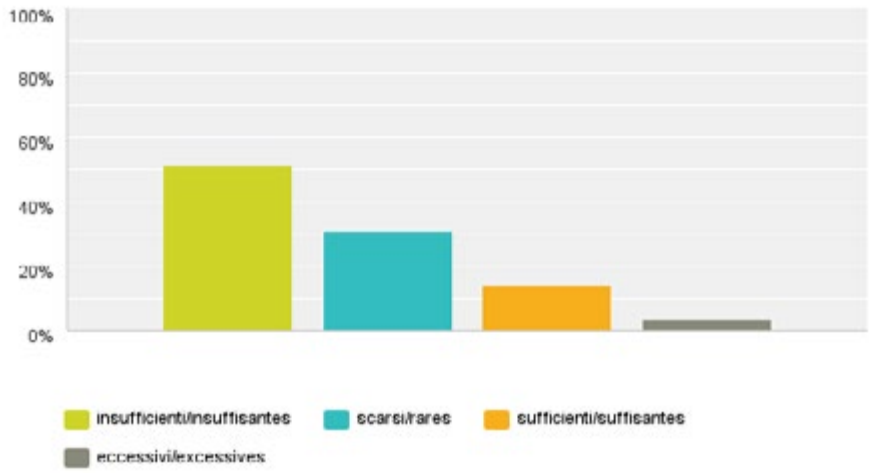
Q16 Quanto pensi che sia importante il tessuto solidaristico per il futuro della tua città e del tuo territorio?



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. Solo circa il 30% ha esplicitamente ritenuto questo elemento molto importante mentre le opinioni si sono distribuite anche su livelli più bassi, sia pure sopra la media.

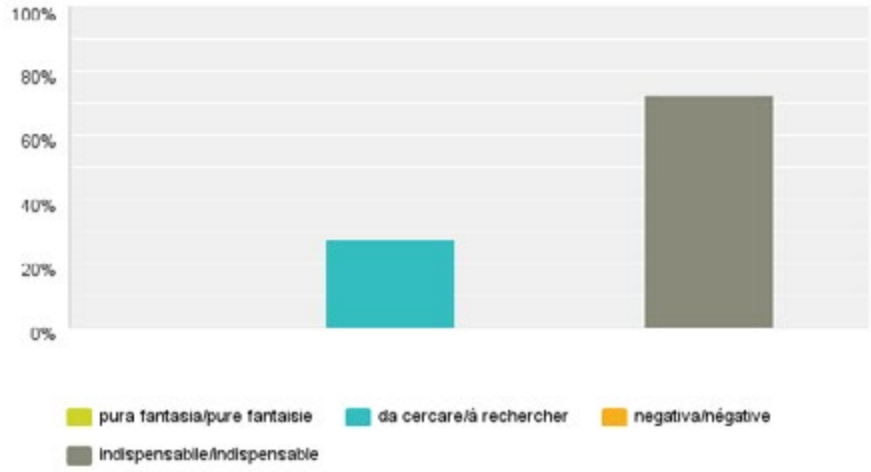
Questa analisi sarebbe da approfondire dato che coesione sociale e solidarietà sono elementi di rilievo sia a livello regionale sia per il futuro di relazione con le altre città portuali.

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

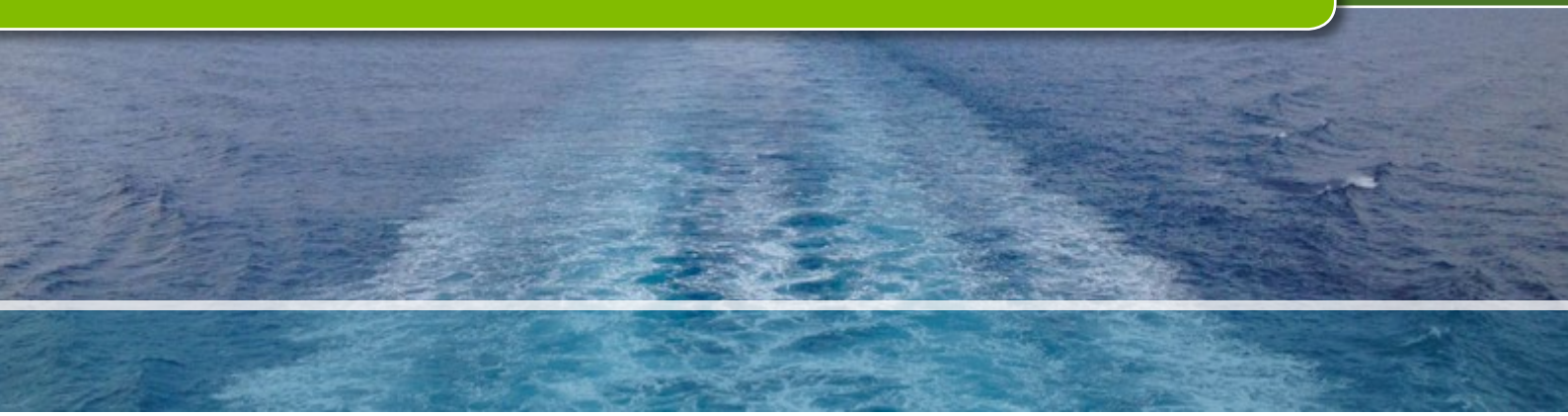


Alla domanda relativa ai collegamenti della propria città rispetto ai bisogni, il 50% degli intervistati ha espresso giudizi insufficienti; il 30% ritiene che siano scarsi e solo poco più del 10% li considera sufficienti.

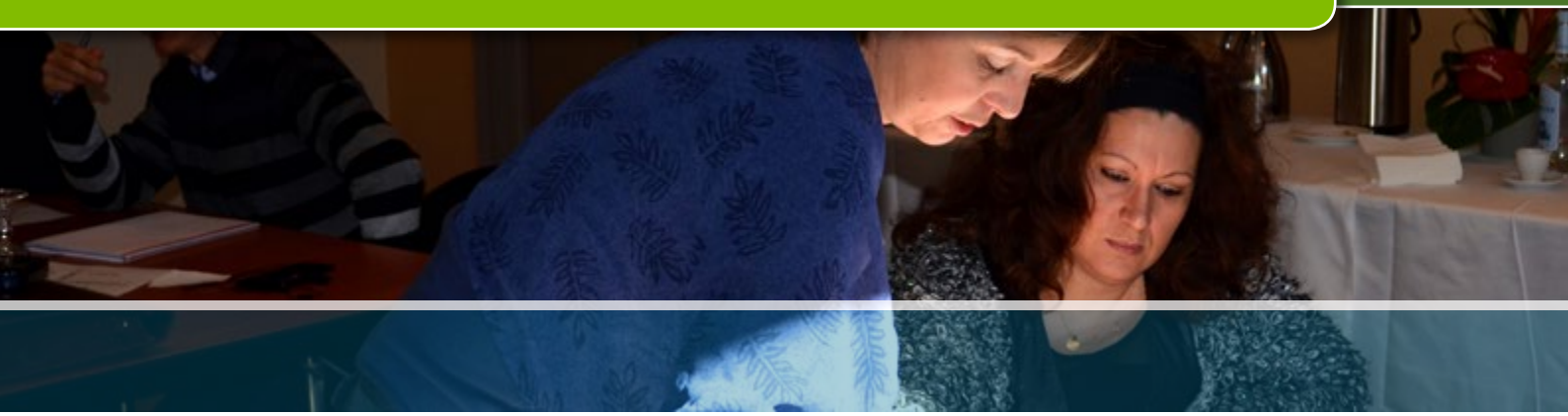
Q18 Pensi che la collaborazione tra Corsica, Liguria, Toscana e Sardegna sul futuro dell'Alto Tirreno sia:



Gli intervistati si sono in parte divisi rispetto alla dimensione della collaborazione tra i territori di Corsica, Liguria, Sardegna e Toscana sul futuro dell'area del Tirreno Setten-



trionale. Il 70% ha ritenuto che la collaborazione sia indispensabile, e il restante la reputa qualcosa che deve succedere e deve essere ricercata. 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 della Corsica 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:

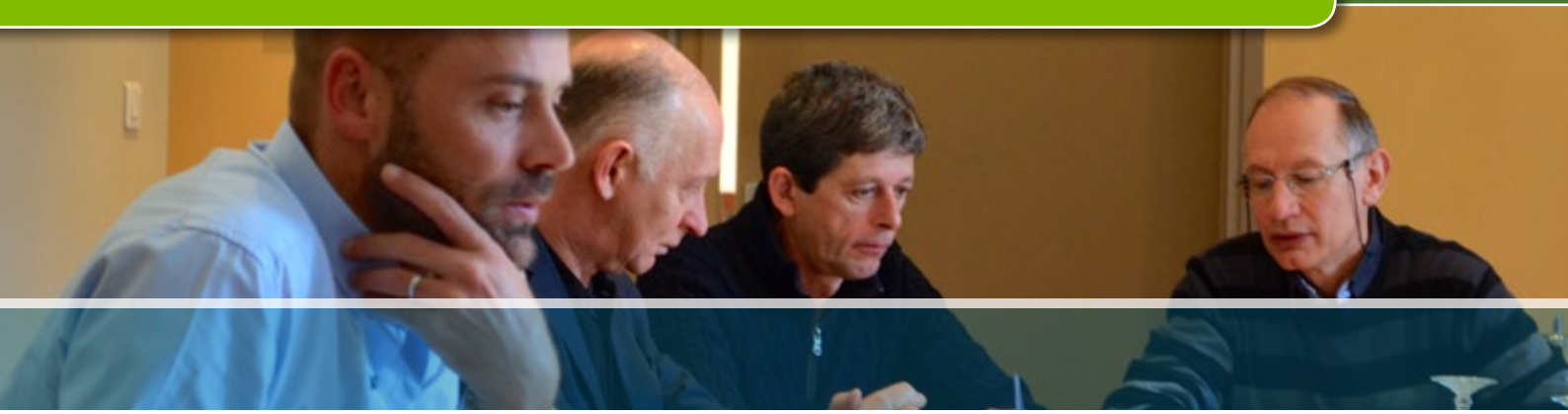
- Approfondire la cognizione di come eventi esterni e condizioni territoriali possano modellare le decisioni.
- Identificare e capire le influenze chiave, le tendenze e le dinamiche che incideranno sulle aree coinvolte nei prossimi 20 anni.
- Creare e descrivere quattro scenari plausibili per il territorio 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.



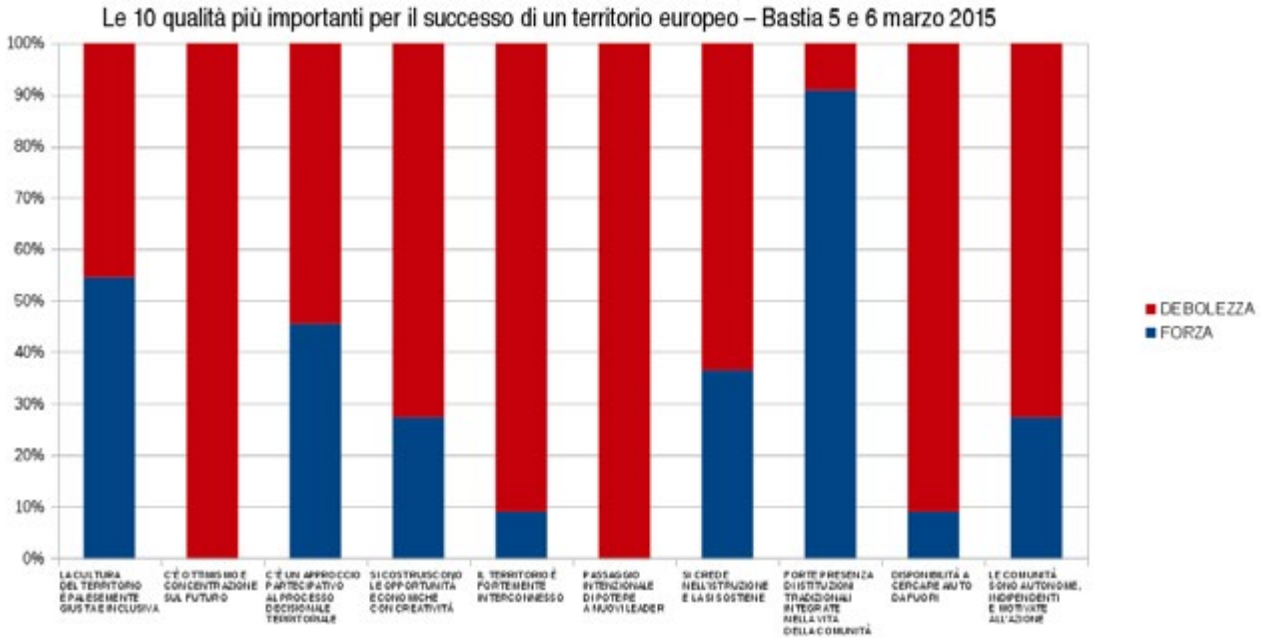
5.1 IL PROCESSO DI SCENARIO PLANNING

Questo report presenta il contesto, risultati e le raccomandazioni emerse dal workshop di esperti svoltosi a Bastia, in Corsica. 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 hanno preso parte al workshop organizzato tra il 5 e il 6 marzo 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

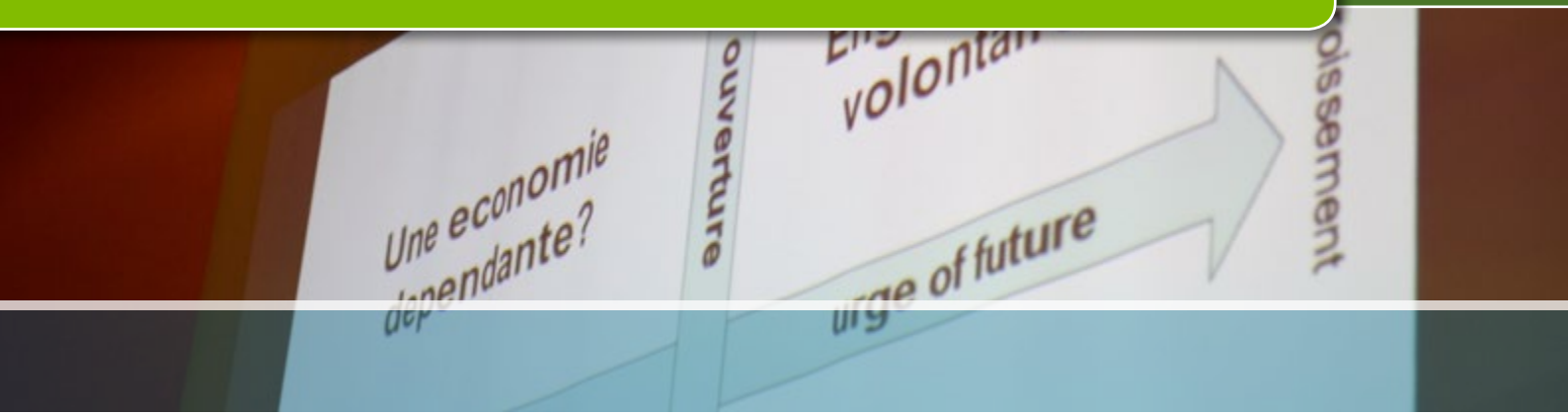
D'altra parte, hanno segnalato altamente debole la comunità rispetto a questi elementi:

- C'è ottimismo e concentrazione sul futuro
- Passaggio intenzionale di potere a nuovi leader
- Il territorio è fortemente interconnesso
- 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.

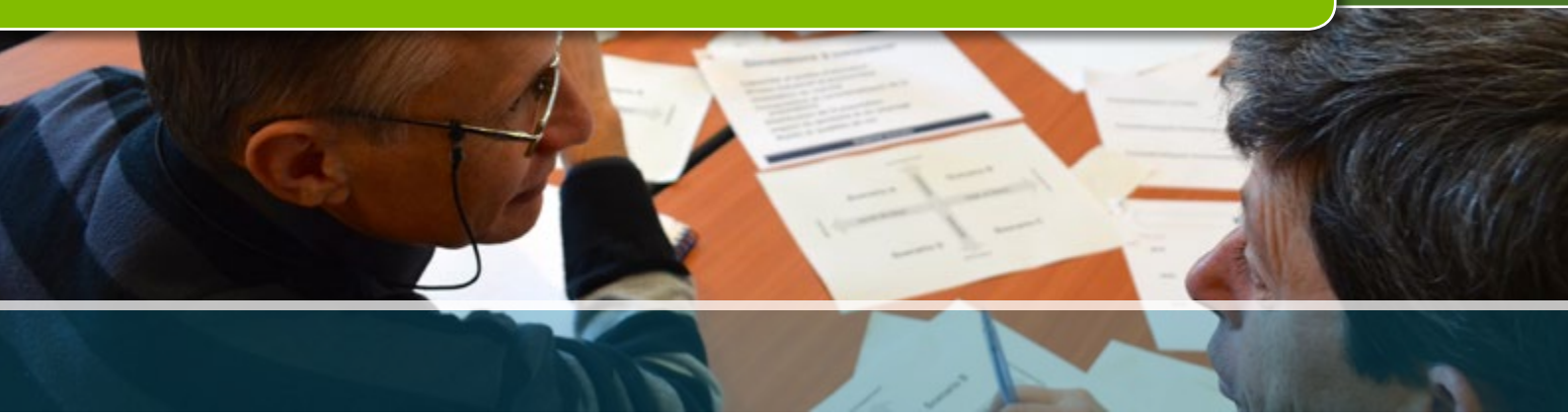
Il format si basa sulla raccolta preliminare di informazioni sufficienti sul contesto che viene poi presentato per dar modo ai partecipanti di fare valutazioni realistiche.

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: '**Voglia di futuro**' e '**Apertura**'

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.

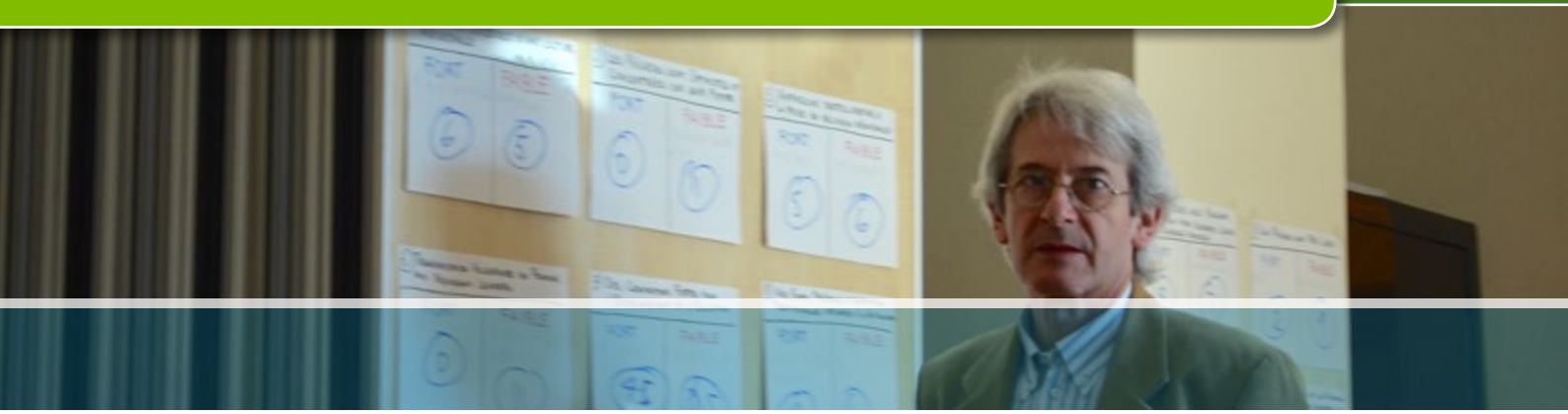
5.5 LA NARRATIVA DI OGNI QUADRANTE DI SCENARIO

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*).

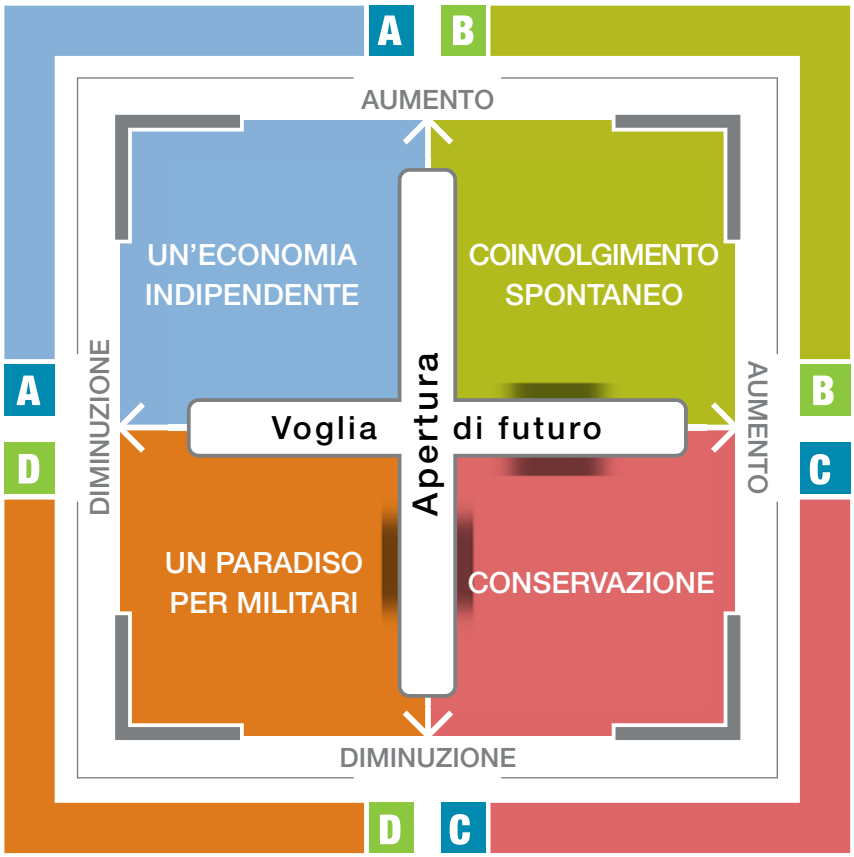
Inoltre, è stato chiesto loro di immaginare i principali eventi o titoli di una ipotetica prima pagina negli scenari al 2015, 2020 e 2030 e di attribuire un nome a ciascuno scenario. Una volta sviluppati gli scenari, ogni gruppo ha raccontato le proprie riflessioni a tutti i partecipanti al workshop.

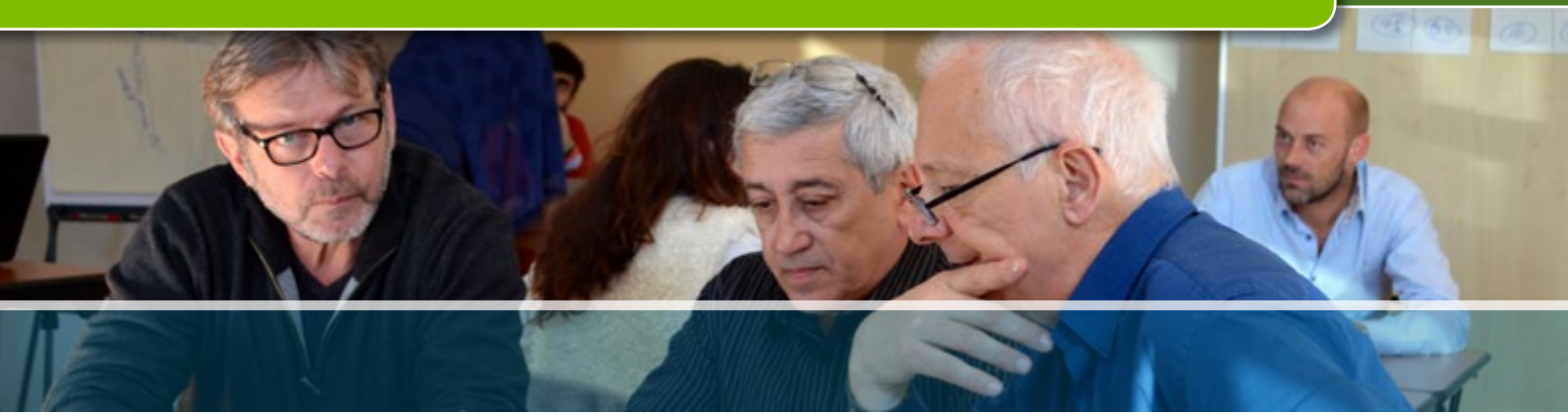
La narrazione pubblica è stata seguita da domande di chiarimento anche per valutare la plausibilità di ciascuno scenario. Gli appunti di ogni gruppo e la descrizione durante la presentazione agli altri partecipanti sono serviti a creare la sintesi dettagliata di ogni scenario che è illustrata nella prossima parte di questo report.



I quadranti con i nomi degli scenari definiti dai partecipanti.

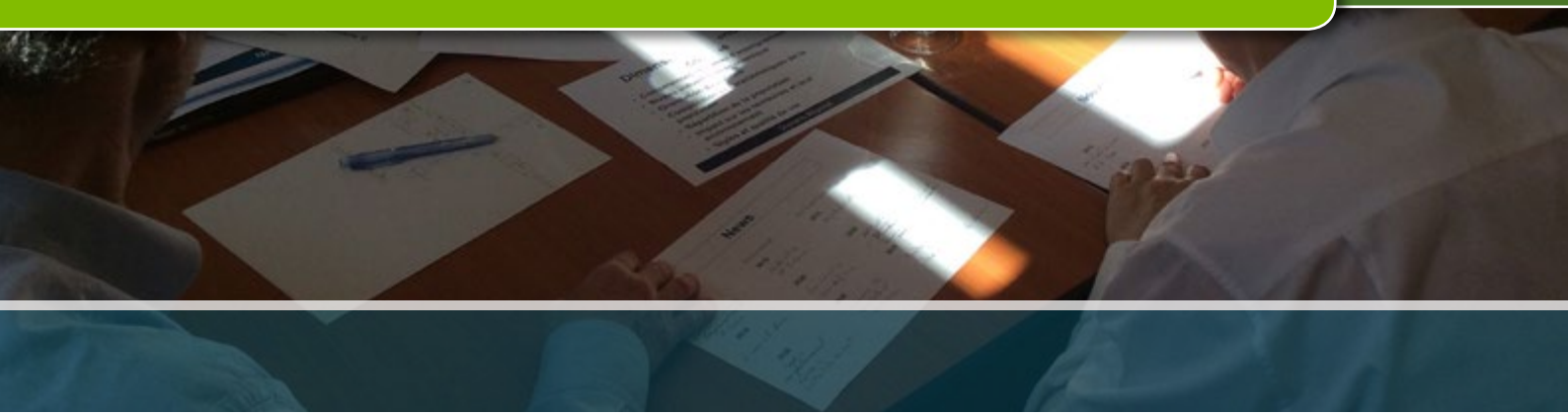
Questi quattro scenari dipingono dei futuri molto diversi fra loro per il territorio.





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'ECONOMIA DIPENDENTE – 2030

Lo Scenario A è caratterizzato da un'economia dipendente dagli investimenti provenienti dall'esterno, e dalla dimensione residenziale. Le debolezze di questo sistema sono soprattutto rappresentate dalla dimensione sociale, in cui si registra una perdita di identità, l'emergere di tensioni sociali e politiche. L'immigrazione aumenta mentre il livello di integrazione non è ancora sufficiente ad assorbirla. Lo sviluppo del settore del turismo, che è principalmente stagionale, si salda all'espansione di alcune forme di economia locale. La maggiore pressione immobiliare sul territorio, pur dovendo essere tenuta sotto controllo, non condiziona negativamente l'ambiente naturale, che continua a preservarsi comunque in buono stato.

6.1.1 Un'economia dipendente – Caratteristiche dello Scenario

Caratteristiche Sociali:

- perdità di identità
- tensioni politiche e sociali
- desertificazione delle zone interne
- immigrazione male integrata

Caratteristiche Economiche:

- economia locale
- sviluppo turistico di natura stagionale

Caratteristiche Ambientali:

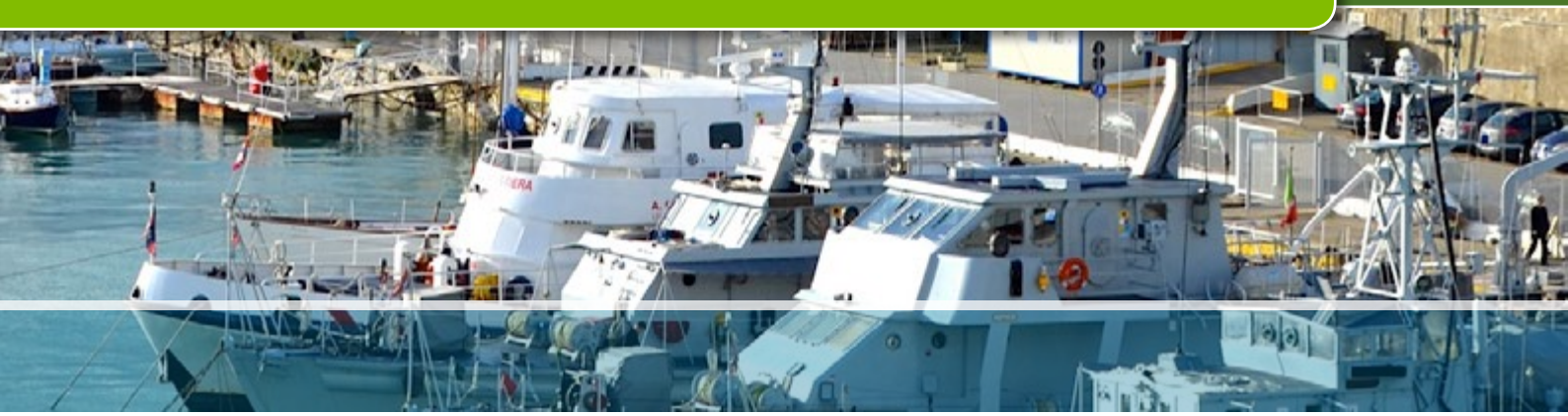
- buono stato ambientale
- pressione immobiliare da controllare

6.1.2 Un'economia dipendente – Titoli di Giornale dal Futuro

Società
2015 Alto tasso di disoccupazione
2020 Alternanza politica
2030 Aumento demografico Problemi di coesione sociale

Economia
2015 Visite turistiche in ribasso
2020 Ripresa degli investimenti
2030 Ciclo di una economia residenziale

Ambiente
2015 Pubblicazione del PADDUC (Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse)
2020 Regolamentazione immobiliare
2030 Inquietudine per le conseguenze del cambiamento climatico Le foreste a fuoco



6.2 SCENARIO B – COINVOLGIMENTO SPONTANEO – 2030

Lo Scenario B è focalizzato su un solido ottimismo verso il futuro. Il buon livello di istruzione e formazione è favorito anche dall'introduzione di specifici percorsi universitari e professionali, mentre si sviluppano nuovi centri di ricerca di punta, soprattutto sulle tematiche connesse al mare. Il territorio è caratterizzato da un attento sviluppo rurale che favorisce anche l'esportazione di specialità locali. Allo stesso tempo, l'identità della Corsica è conservata e la Lingua Corsa è utilizzata dalla maggior parte della popolazione, che si ripartisce in modo più equilibrato sul territorio. L'economia e l'isola nel suo complesso sono aperte all'esterno, con un ottimo livello di integrazione. La mobilità migliora, e allo stesso modo si incrementa il turismo che presenta spiccati caratteri di sostenibilità. Si presta molta attenzione alla preservazione e alla cura dell'ambiente che appare meno inquinato anche grazie ad un sistema di gestione dei rifiuti particolarmente efficace.

6.2.1 Coinvolgimento spontaneo – Caratteristiche dello Scenario

Caratteristiche sociali:

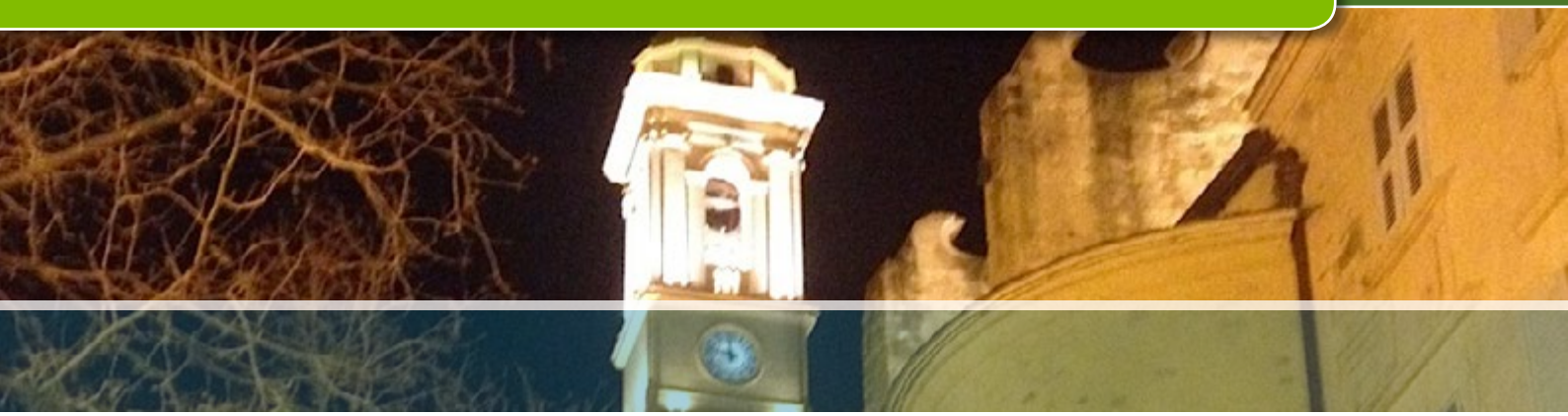
- sviluppo delle filiere esistenti, anche in relazione alla formazione e istruzione
- percorsi di eccellenza
- lingue e cultura: patrimonio identitario
- l'80% della popolazione parla perfettamente la lingua corsa
- migliore ripartizione della popolazione sul territorio
- sviluppo più integrato e coesione sociale
- ridensificazione del tessuto sociale
- rete di aiuti per la popolazione rurale
- politica di edilizia abitativa
- migliore mobilità per la popolazione

Caratteristiche economiche:

- innovazione (nuove tecnologie) e attrattività
- apertura ai mercati e alla concorrenza
- sviluppo degli scambi
- particolarità endemiche: valorizzazione
- turismo sostenibile (eco-turismo): pensioni, alloggio rurale, agriturismi
- prodotti locali: filiera corta
- trasmissione di competenze professionali

Caratteristiche ambientali:

- poli di eccellenza e centri di ricerca (sull'esempio della Piattaforma di Stella Mare - Sustainable TEchnologies for LittoraL Aquaculture and MArine REsearch)
- sviluppo e adattamento per fronte all'inquinamento e alle specie aliene
- protezione, preservazione del paesaggio e sviluppo sostenibile
- trattamento dei rifiuti e riciclaggio
- riserva di acqua
- migliori trasporti e anche migliori trasporti in comune
- riduzione delle emissioni e dell'inquinamento



6.2.2 Coinvolgimento spontaneo – Titoli di Giornale dal Futuro

Società
2015
Presa di coscienza del contesto sociale: evoluzione di mentalità
2020
La disoccupazione ai suoi più bassi livelli dal 2015
2030
La Corsica è la regione dove bisogna vivere: piena occupazione e alta qualità della vita

Economia
2015
Presa di coscienza del contesto econonico: evoluzione di mentalità
2020
Aumento del 4% del PIL durante l'anno
2030
La Corsica coltiva le sue terre: per la prima volta nella sua storia il paese è in surplus nelle sue produzioni agricole

Ambiente
2015
Presa di coscienza del contesto ambientale: evoluzione di mentalità
2020
La centrale di Bastia è passata al gas naturale
2030
La Corsica: modello per il riciclaggio dei rifiuti nel Mediterraneo Bandiera Blu in tutti i porti della Corsica

6.3 SCENARIO C – CONSERVAZIONE – 2030

Lo Scenario C è caratterizzato da un atteggiamento ambivalente tra una chiusura introspettiva e sclerotizzante e un forte desiderio di guardare positivamente al futuro. Queste due dimensioni danno vita ad una società sostanzialmente conservatrice ma che ha chiaro un proprio percorso di sviluppo interno. Gli scambi con l'esterno sono limitati sia dal punto di vista commerciale sia sul versante culturale e sociale.
La società è caratterizzata da una vista egoistica, individualista ed egocentrica. Nella dimensione economica trionfa l'autarchia con una compressione costante del settore privato a favore di quello pubblico. L'ambiente è seriamente tutelato e il territorio diventa un'importante riserva naturale integrale all'interno del Mediterraneo.

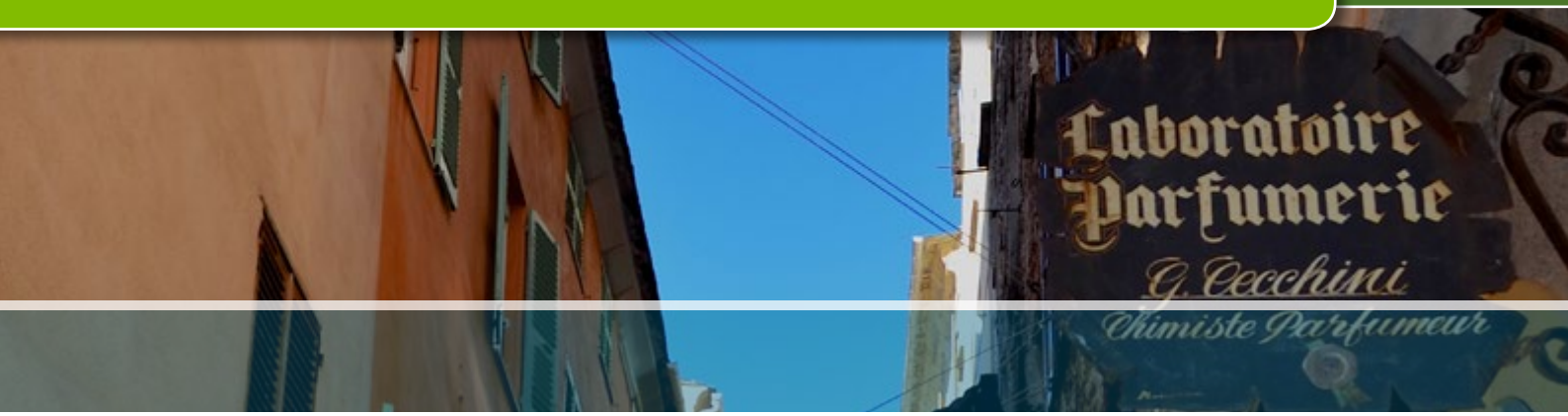
6.3.1 Conservazione – Caratteristiche dello Scenario

Caratteristiche sociali:

- invecchiamento della popolazione
- riduzione degli apporti provenienti dall'esterno
- isolamento (il territorio è un «vaso chiuso»)
- relazioni sociali prive di evoluzione
- regressione
- egoismo
- egocentrismo
- individualismo

Caratteristiche economiche:

- limitazione degli scambi commerciali
- trionfo dell'autarchia
- riduzione e stasi della crescita economica
- economia amministrata
- limitazione dello sviluppo del settore privato e parallelo ingigantimento del settore pubblico



Caratteristiche ambientali:

- forte protezione ambientale
- presenza di riserve naturali integrali

6.3.2 Conservazione – Titoli di Giornale dal Futuro

Società
2015 Incertezza
2020 Conflitto
2030 Sclerosi

Economia
2015 Minaccia
2020 Regressione
2030 Chiusura (equilibrata, basata sulla soddisfazione diretta dei bisogni – economia di servizio, molto sviluppata, ma chiusa)

Ambiente
2015 Bisogno di protezione
2020 Protezione
2030 Riserva naturale integrale

6.4 SCENARIO D – UN PARADISO PER MILITARI – 2030

Lo Scenario D è caratterizzato da un crescente senso di chiusura e da uno scarso ottimismo verso il futuro. Questo sentire determina forti debolezze nel territorio sia sul fronte della dimensione sociale sia su quello della dimensione economica. Nell'isola si registra un costante calo della popolazione che vive sostanzialmente una situazione di povertà. Il livello di istruzione è basso e la cultura locale è scarsamente legata ad elementi e punti di riferimento identitari. L'economia è isolata dal resto dello spazio di cooperazione del Mediterraneo e dall'Europa in generale, "specializzata" nel vivere alla giornata e fortemente controllata dallo Stato. L'enclave militare assume una fondamentale rilevanza. D'altra parte, l'ambiente viene preservato, l' inquinamento è controllato, i boschi sono valorizzati, e il territorio diviene una riserva faunistica e floreale.

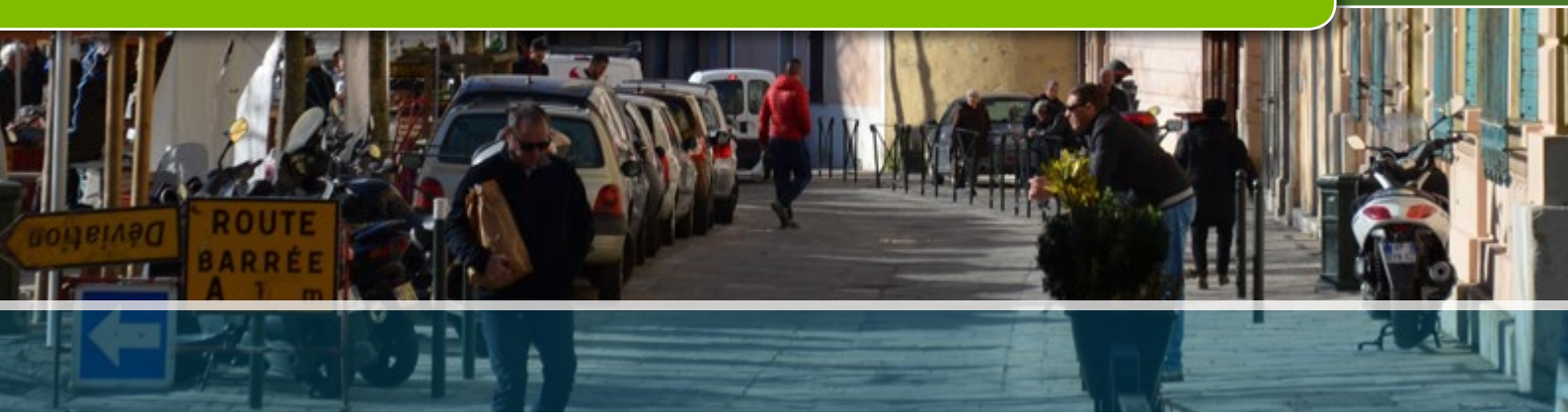
6.4.1 Un paradiso per militari – Caratteristiche dello Scenario

Caratteristiche sociali:

- demografia debole
- basso grado di informazione
- analfabetismo
- perdità dei punti di riferimento identitari

Caratteristiche economiche:

- isolazionismo
- povertà
- econonomia basata su scelte contingenti ed estemporanee
- completa dipendenza dallo Stato
- enclave militare



Caratteristiche ambientali:

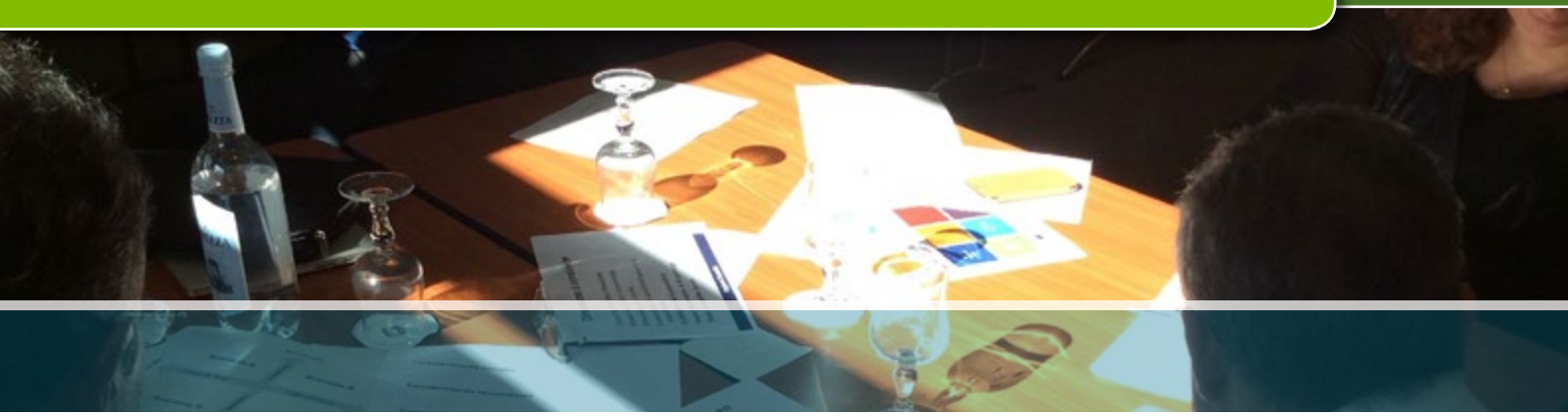
- scomparsa dell'inquinamento
- riforestazione
- riserva faunistica e floreale

6.4.2 Un paradiso per militari – Titoli di Giornale dal Futuro

Società
2015
Verso l'isolazionismo della Corsica
2020
La Corsica è alla deriva
2030
L'isola di Pasqua nel Mediterraneo

Economia
2015
La pauperizzazione della Corsica
2020
Economia imbalsamata
2030
Scelte contingenti ed estemporanee

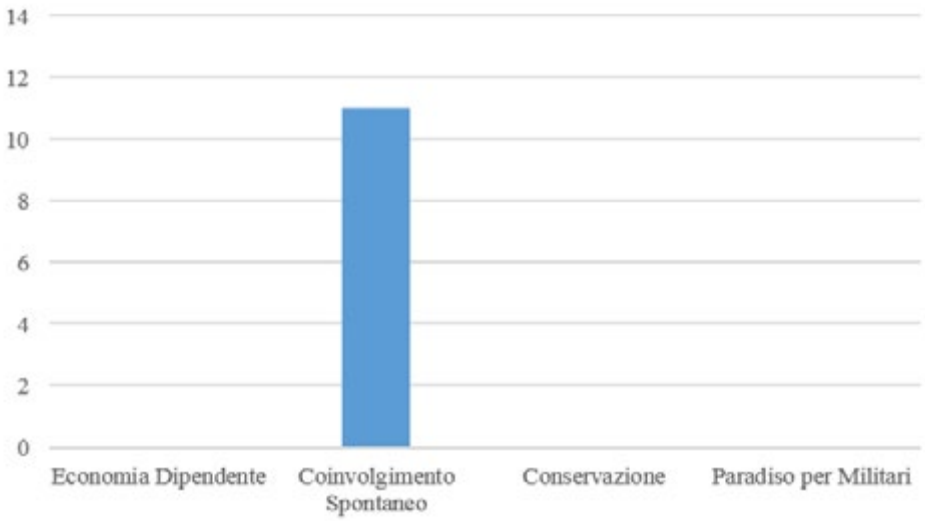
Ambiente
2015
Il paradiso ecologico
2020
Riserva Indiana nel Mediterraneo
2030
—



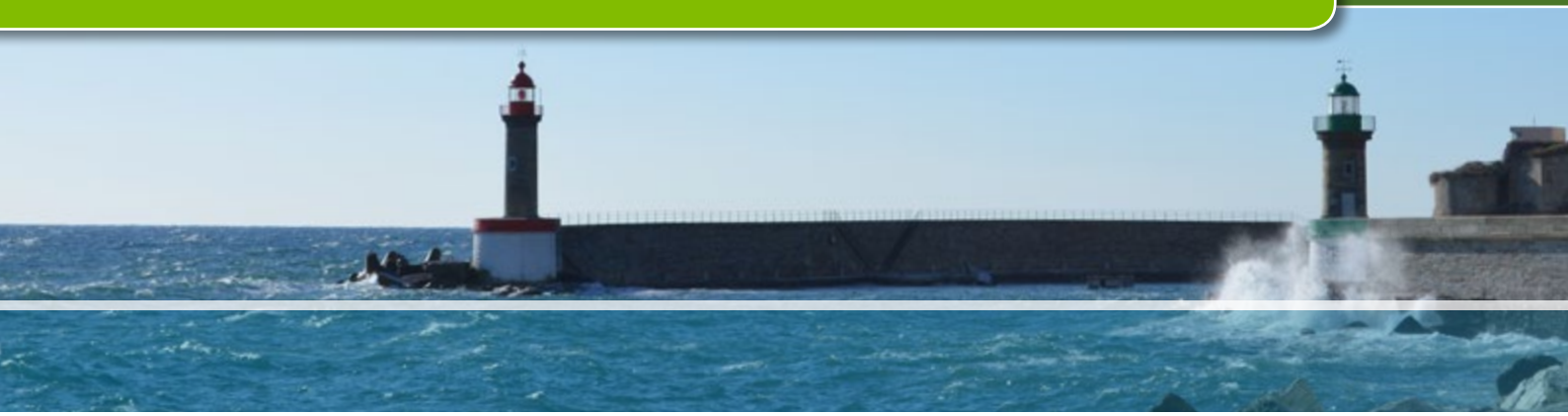
7. COMMENTI DEI PARTECIPANTI SUL WORKSHOP

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

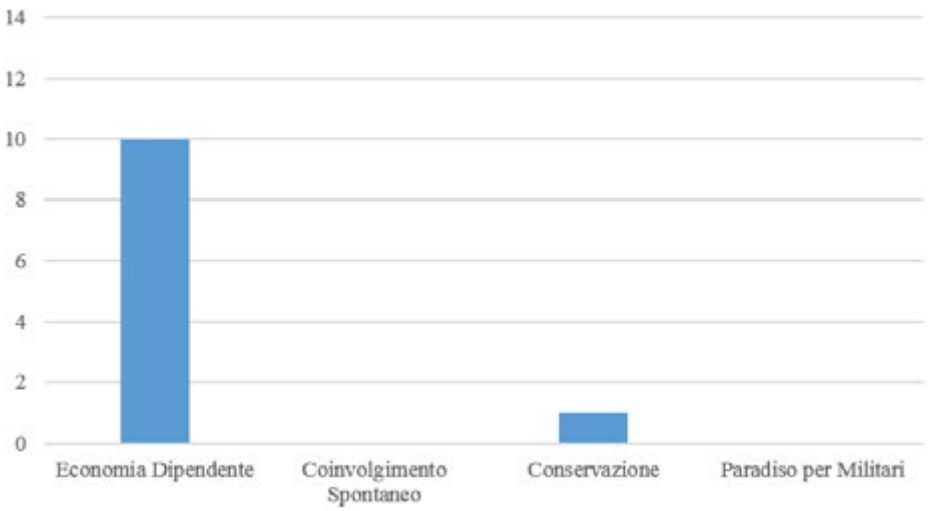
7.1 SCENARIO PREFERITO – PARTECIPANTI AL WORKSHOP



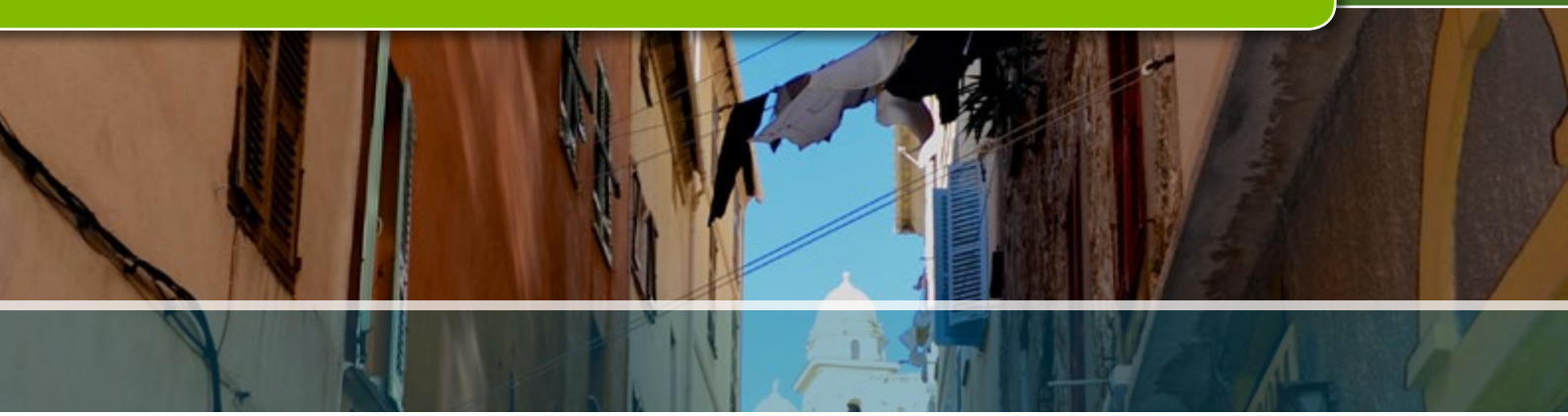
Tutti i partecipanti al workshop (100%) hanno concordato che lo Scenario B "**Coinvolgimento spontaneo**" è il loro futuro preferito. Lo Scenario B è focalizzato su un solido ottimismo verso il futuro con una particolare attenzione verso l'istruzione e la ricerca concentrata in particolar modo sulle tematiche del mare e dello sviluppo rurale. Si tratta di un futuro equilibrato in cui società, economia ed ambiente sono ugualmente rilevanti.



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



I partecipanti non hanno espresso totale accordo rispetto al futuro atteso della regione. La maggioranza (91%) ha sostenuto che la regione si sta incamminando presumibilmente verso il futuro raffigurato nello Scenario A - '**Un'Economia dipendente**'. L'altro 9% ha invece ritenuto che sia lo Scenario C - '**Conservazione**' quello maggiormente probabile. Lo Scenario A è caratterizzato da tensioni sociali e politiche e da una diffusa perdita di identità nella regione. Con lo sviluppo del turismo stagionale e un discreto controllo sulla pianificazione urbanistica che tiene a bada la speculazione edilizia, questo futuro presenta benefici e sfide. Lo Scenario C è caratterizzato da una popolazione che invecchia, dall'isolamento sociale ma - anche in questo caso - da una certa attenzione verso la protezione ambientale, per quanto non espressa in termini di valorizzazione delle risorse ma soprattutto di mantenimento dello status quo. Nessuno dei partecipanti ha comunque sostenuto che la regione si stia indirizzando verso il futuro preferito dello Scenario B - '**Coinvolgimento spontaneo**'.



8. COME POTREBBE AVVERARSI IL FUTURO PREFERITO?

Il futuro preferito '**Coinvolgimento spontaneo'** 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.

Il territorio ha una grande ricchezza di risorse naturali di alta qualità, senza contare la reputazione internazionale come meta turistica.
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 carente sotto molti punti di vista che invece sembrano necessari (quanto meno rispetto alle ricerche utilizzate) per favorire uno sviluppo equilibrato.

Le aree di debolezza sembrano concentrarsi su uno scarso ottimismo e focus verso il futuro, su una scarsa interconnesione, sulla mancanza di un approccio attivo ed autonomo.

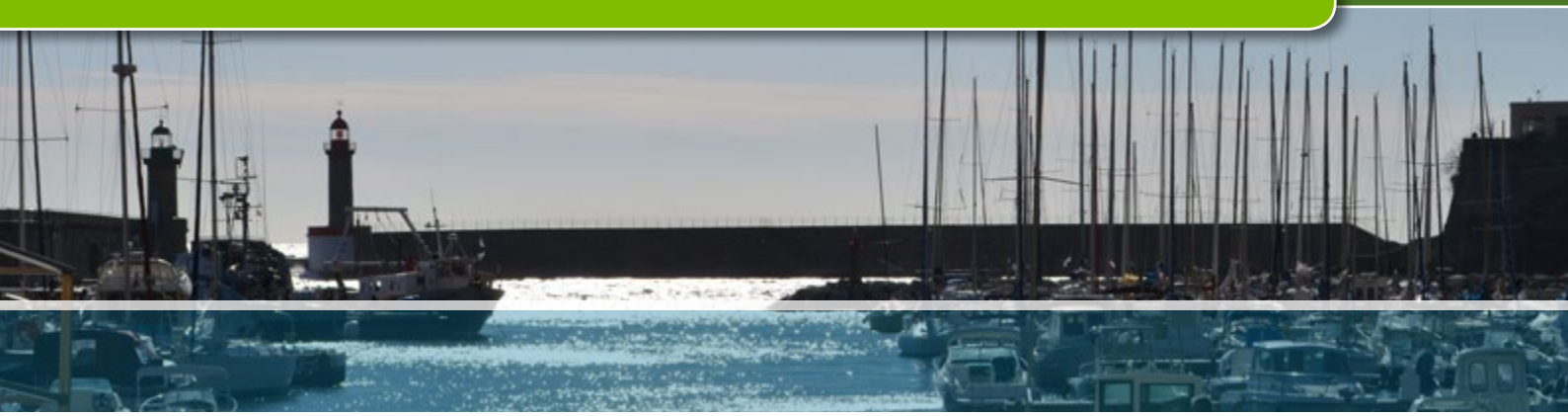
Per costruire una proficua collaborazione con le altre aree, questa debolezza dovrà essere analizzata e dovrà riflettersi nelle azioni che sono state indicate come prioritarie a chiusura del processo di scenario planning.

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. Sviluppare un nuovo modello di governance politica che limiti la durata dei mandati degli eletti (p. es. a 2 mandati) e favorisca la riduzione della corruzione.
2. Favorire il raggruppamento delle amministrazioni comunali.
3. Realizzare una strada a due corsie per marcia Bastia-Bonifacio-Ajaccio-Bastia.
4. Dare dinamismo alle aree interne attraverso misure di incentivazione fiscale (creazione di una zona franca).
5. Ridurre il potere dell'amministrazione.
6. Diffondere la formazione in alternanza per la trasmissione delle competenze professionali.
7. Ottimizzare le relazioni corso-sarde (connessioni, camere di commercio).
8. Professionalizzare e sviluppare le attività turistiche per favorirne un ruolo di "trascinamento" nei confronti di altri settori.
9. Rafforzare l'insegnamento della lingua corsa e sensibilizzare la popolazione nei confronti del patrimonio locale.
10. Creare una scuola alberghiera.
11. Ridurre a 2 (Ajaccio e Bastia) il numero degli aeroporti dell'isola.

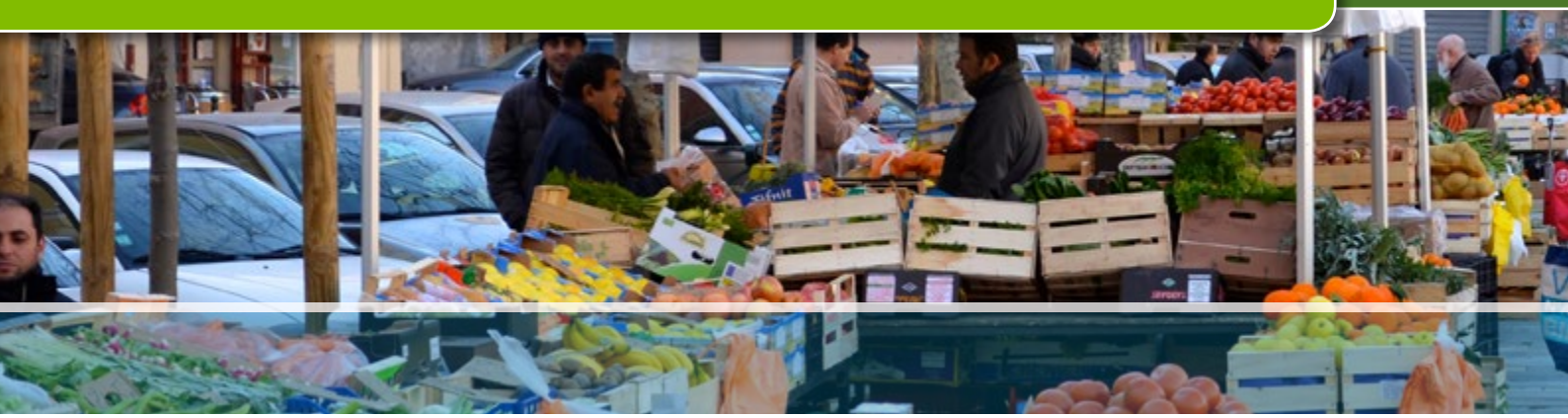
Note: Alcune azioni individuate nel corso del Workshop e non inserite in priorità sono in realtà già previste dalla programmazione del Programme Opérationnel FEDER-FSE Corse 2014-2020, dal PON FSE 2014-2020, mentre altre possono essere ricondotte al PADDUC - Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse. Per questa ragione non sono state elencate.



8.2 PROSSIME TAPPE NELLA PIANIFICAZIONE DELLE AZIONI

Questo report sintetizza il punto di vista emerso durante il workshop di scenario planning condotto in Corsica 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 'Coinvolgimento spontaneo' ha 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

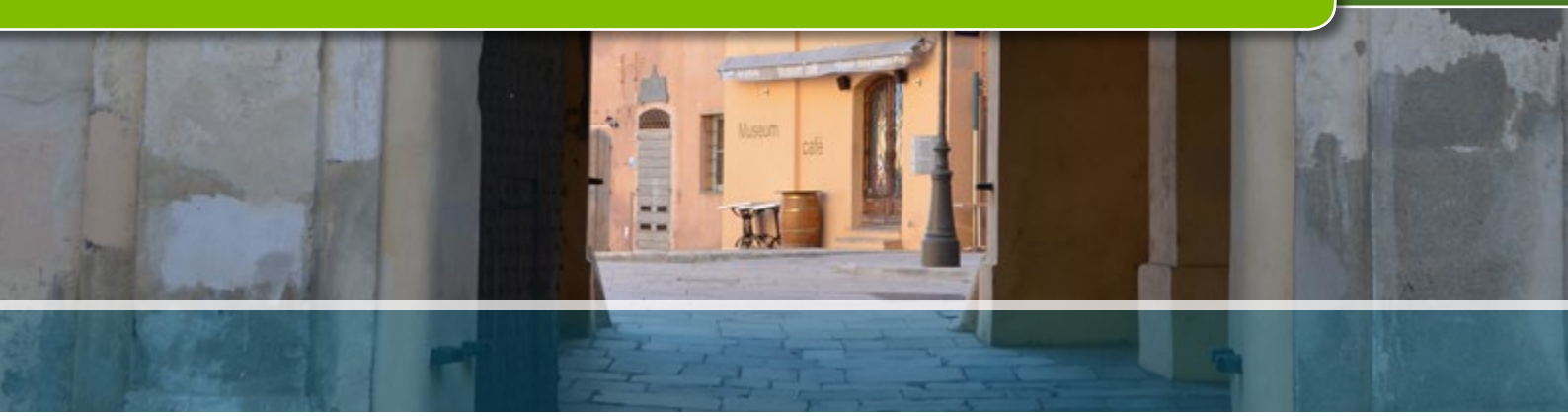
AD di Future iQ Partners, David è specializzato nel creare approcci di pianificazione del futuro per contesti territoriali, comunitari e organizzativi. David ha lavorato nel campo dell'economia organizzativa e territoriale e nella pianificazione comunitaria per oltre 20 anni. Il suo lavoro per lo sviluppo 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 OTC - Office des Transports de la Corse - Service des Liaisons Européennes per il supporto fornito.

Con il sostegno di

Office des Transports de la Corse

Porti
PORTS & IDENTITÉ

future→iQ
PARTNERS

KlinK