Patto per lo sviluppo locale

tra

Regione Toscana e Provincia di Massa-Carrara

L'anno 2007 il giorno 9 del mese di maggio presso la sala della Resistenza della Provincia di Massa Carrara, tra:

- Claudio Martini, Presidente della Regione Toscana, autorizzato alla firma del presente atto giusta deliberazione n. 149 della Giunta regionale del 26 febbraio 2007;
- Osvaldo Angeli, Presidente della Provincia di Massa-Carrara autorizzato alla firma del presente atto giusta deliberazione n.33 della Giunta provinciale del 15/02/2007

PREMESSO

- che la L.R. n. 49 del 11 agosto 1999, "Norme in materia di programmazione regionale" e sue successive modifiche e integrazioni prevede, all'articolo 12 bis, la disciplina del Patto per lo sviluppo locale (Pasl) quale strumento ad adesione volontaria, di natura negoziale tra la Regione, gli enti locali, le parti sociali, le associazioni ambientaliste e altri soggetti pubblici e privati, per il coordinamento e l'integrazione delle rispettive determinazioni programmatiche e progettuali;
- che in data 7 febbraio 2005 tra Regione Toscana e la Provincia di Massa Carrara., è stato sottoscritto un protocollo d'intesa finalizzato alla individuazione delle Linee strategiche per la sperimentazione di un Patto per lo Sviluppo Locale (PASL);
- che la Giunta Regionale, con propria deliberazione n. 223 del 3.4.2006, ha adottato le procedure per l'approvazione dei Patti per lo sviluppo locale, ai sensi dell'art. 12bis della legge regionale n. 49/1999;
- che con Risoluzione n. 13 del 19.7.2006 il Consiglio regionale ha approvato il Programma regionale di sviluppo 2006-2010, il quale individua nei 25 Progetti integrati regionali (PIR) le priorità dell'azione della Regione Toscana nell'attuale legislatura.
- che il PRS 2006-2010 rappresenta il documento generale di programmazione che individua le priorità dei Progetti integrati regionali e la relativa attribuzione di risorse a valere sugli stessi, da perseguire, oltre che con le risorse regionali, anche con lo strumento degli Accordi Programmi Quadro del fondo FAS, dei programmi operativi regionali (POR) dei nuovi programmi europei, per gli obiettivi competitività (FESR), occupazione (FSE), per l'obiettivo cooperazione (FESR) e il Piano di sviluppo rurale (FEASR) - secondo le ripartizioni fra i PIR indicate nello stesso PRS e l'utilizzo delle relative risorse;
- che il Documento di programmazione economica e finanziaria 2007, approvato dal Consiglio regionale con Risoluzione n. 14 del 19.7.2006, individua i Pasl provinciali

tra gli strumenti di attuazione del Progetto integrato regionale "Partecipazione, governance, sistema delle autonomie, aree vaste, sicurezza";

- che in base ai criteri delineati nella suddetta deliberazione della Giunta regionale 223/2006 sono state individuate le seguenti categorie in base alle quali classificare le schede progettuali contenute nelle proposte di Pasl inviate dalle Amministrazioni provinciali e dal Circondario Empolese Valdelsa:

1. progetti inseriti all'interno di programmi e/o progetti di iniziativa regionale;
2. progetti di iniziativa locale coerenti con la programmazione regionale, giudicati prioritari dalla Regione, dalle Amministrazioni Provinciali e dal Circondario Empolese Valdelsa;
3. progetti di iniziativa locale, coerenti con la programmazione regionale, ma che presentano un minor grado di priorità per la Regione;
4. progetti di iniziativa locale ritenuti non coerenti con la programmazione regionale e che, in quanto tali, non rientrano nelle scelte strategiche, territoriali e settoriali regionali;

- che è stato previsto l'inserimento nel Pasl anche delle idee progettuali, ancora non sufficientemente dettagliate, che rivestono una rilevanza strategica e condivisa a livello regionale e locale;

- che la Provincia di Massa-Carrara ha presentato la propria proposta di Pasl in data 8/06/2006.

- che la fase di verifica della proposta di Pasl della Provincia di Massa-Carrara, sulla quale la Regione Toscana ha analizzato la coerenza con i propri strumenti di programmazione strategica ed operativa e si è espressa sulla condivisione delle priorità presentate, raggruppando i progetti secondo le tipologie di cui sopra si è conclusa in data 16 febbraio 2007;

- che la proposta di Pasl presentata è stata frutto di un'ampia negoziazione tra i livelli di governo territoriali e le parti sociali interessate, per ogni ambito al quale il Pasl si è sviluppato, così come dichiarato dalla Provincia di Massa-Carrara;

- che la Provincia di Massa Carrara dichiara inoltre che, in data 29 gennaio 2007, è stato siglato tra le Organizzazioni Sindacali che fanno parte del Tavolo di concertazione provinciale del PASL ed i componenti del Tavolo Istituzionale Provinciale (Provincia, Comuni di Massa, Carrara e Montignoso, Camera di Commercio e Comunità Montana della Lunigiana) un protocollo di intesa che definisce, in coerenza con il PASL, le priorità condivise del territorio;

- che tutti i progetti, facenti parte della proposta della Provincia ma al momento non compresi nel Pasl, siano comunque da valutarsi come contributi fondamentali alla programmazione-progettazione strategica di livello provinciale e costituiscano un utile patrimonio progettuale di cui tenere conto in futuro;

RITENUTO

- di raccordare ai Progetti integrati regionali individuati dal PRS 2006-2010 le priorità contenute nei Pasl, espressione della concertazione svolta dalle Amministrazioni provinciali e dal Circondario Empolese Valdelsa a livello territoriale, nell'ottica di una reciproca condivisione delle rispettive priorità;

- di non inserire nei Pasl:

- a. i progetti di cui al punto 4) sopra richiamato;
- b. i progetti ritenuti non valutabili, in quanto mancanti di un sufficiente livello di dettaglio informativo ai fini della valutazione stessa;
- c. i progetti inerenti il programma promozionale attuato da Toscana Promozione e derivante dal PRSE, che trovano in altri strumenti la loro sede di negoziazione;
- d. i progetti legati alla viabilità di livello sub-regionale e che non sono direttamente funzionali al conseguimento di altre priorità;
- e. i progetti concernenti aiuti di stato in quanto non negoziabili ai sensi della normativa comunitaria vigente in materia;

- di considerare il Pasl come il quadro di riferimento per ogni eventuale e ulteriore documento di concertazione a livello territoriale previsto dai vari strumenti di programmazione settoriale della Regione di questa legislatura, compresi i nuovi programmi europei del ciclo 2007-2013, compatibilmente con quanto previsto dai regolamenti comunitari, e gli accordi programma quadro della nuova programmazione negoziata prevista dal Fondo Aree Sottoutilizzate (FAS);

- di considerare le priorità progettuali contenute nelle proposte di Pasl, come il quadro di riferimento strategico per l'allocazione prioritaria delle risorse previste dai diversi programmi europei e dagli APQ, coerentemente con i criteri di eleggibilità degli interventi, nei limiti di quanto previsto dai regolamenti applicativi, integrando eventualmente le consultazioni e le forme di partecipazione già esperite con quelle previste dalla normativa comunitaria vigente;

- che la provincia di Massa Carrara è tenuta ad operare nel quadro delle medesime coerenze in relazione ai programmi europei e alle risorse da essi assegnate e gestite direttamente nel campo delle politiche del lavoro e della formazione e per i Piani locali di sviluppo rurale;

- di prevedere la possibilità di un'integrazione delle varie priorità contenute nelle proposte di Pasl, d'intesa tra la Giunta regionale, le Amministrazioni provinciali, il Circondario Empolese Valdelsa e gli altri livelli di governo locale, entro il periodo di validità della presente legislatura;

- che i progetti inclusi nel presente Pasl saranno oggetto di una ulteriore valutazione di approfondimento da parte dei settori regionali competenti per materia, ai fini della definizione e dell'erogazione dei finanziamenti relativi, nell'ambito delle risorse disponibili nel bilancio regionale (risorse libere, fondi Stato, Fondi UE) e nel rispetto della normativa comunitaria, statale e regionale di riferimento;

Quanto sopra premesso e ritenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1

- di approvare il Patto per lo Sviluppo Locale (Pasl) tra Regione Toscana e Provincia di Massa- Carrara composto da:

1. il raccordo protocollo d'intesa/obiettivi specifici del Pasl, gli elementi di concertazione e monitoraggio;

2. l'elenco dei progetti che sostanziano il Pasl come risultanti dal processo di negoziazione tra Regione Toscana e Provincia di Massa- Carrara

Il Presidente della Regione Toscana
Claudio Martini

.....

Il Presidente della Provincia di Massa-Carrara
Osvaldo Angeli

.....

P A S L

**PATTO PER LO SVILUPPO LOCALE
DELLA
PROVINCIA DI MASSA-CARRARA**

Indice

1. Premesse e priorità politiche del PASL.....	7
2. La natura del PASL ed il richiamo agli assi del Protocollo d'Intesa.....	8
3. Obiettivi specifici del PASL.....	10
4. Le opzioni programmatiche.....	11
5. Gli assi del PASL.....	15
6. Attività di concertazione svolta.....	15
7. Il sistema di monitoraggio.....	17
8. Elenco dei soggetti firmatari.....	19
9. Sezione progettuale.....	20

1. Premesse e priorità politiche del PASL

Obiettivo fondamentale del Patto per lo Sviluppo locale della Provincia di Massa- Carrara è l'aumento di competitività e di qualità complessiva del territorio, finalizzate a realizzare condizioni di sviluppo e occupazione, da perseguire con una strategia che riesca ad assicurare condizioni durature di successo, di sviluppo economico e occupazionale, di qualità e coesione sociale, in un contesto economico aperto alla competizione globale. Solo con tali presupposti ed in tali direzioni risulterà possibile superare gli elementi di debolezza del mercato del lavoro provinciale, ravvisabili in una tendenza persistente alla precarizzazione dei rapporti di lavoro su porzioni significative di vari settori economici, in un tasso di disoccupazione che, pur essendosi ridotto di circa 10 punti percentuali nell'ultimo decennio, denota ancora un intervallo considerevole rispetto alla media regionale e, in un tasso di occupazione che attestandosi secondo la stima Istat al 56,7%, segnala una ancora debole quota di presenza soprattutto giovanile e femminile.

Il miglioramento della qualità e della capacità innovativa del sistema produttivo locale passa, quindi, attraverso un irrobustimento degli *“asse” competitivi del territori* quali:

- La realizzazione o il completamento di *“reti”* fondamentali quali quelle telematiche, logistiche, energetico-ambientali, dell'accoglienza, della ruralità;
- La strutturazione di un possibile sistema di *“centri di competenza”* da mettere in costante relazione con soggetti di eccellenza della ricerca, dell'Università, dell'innovazione e della formazione;
- Il rafforzamento di strumenti volti alla penetrazione nel mercato internazionale capitalizzando le *“marche”* del territorio, già evidenti ma poco utilizzate nelle strategie commerciali.

Tutto questo rappresenta il necessario presupposto per il consolidamento e lo sviluppo di nuovi lavori e nuove imprese e dovrà declinarsi, dal punto di vista territoriale, in modo da inquadrare e valorizzare le specificità dell'area di Costa e della Lunigiana, quali aspetti propulsivi del modello di creazione del valore.

Da ciò discende l'attenzione alle questioni che riguardano le *infrastrutture*, essenziali agenti di miglioramento della mobilità delle persone e delle merci, nella considerazione che il fattore tempo, più che la distanza, è oggi un elemento di competitività per la migliore integrazione della Provincia nelle *“aree vaste”* intra ed inter regionali e per l'avvicinamento delle imprese e degli stessi servizi di accoglienza ai grandi corridoi europei. Nell'area tematica delle infrastrutture, si sottolinea lo specifico presidio economico della logistica rappresentato dalla realtà portuale, per la quale viene mantenuto e confermato l'impegno, che coinvolge altri livelli decisionali, teso ad evitare ogni riduzione della sua funzionalità ed il conseguente il rischio di marginalizzazione nelle rotte dei traffici commerciali via mare che, invece, in una prospettiva nazionale di sviluppo delle *“autostrade del mare”*, dovrebbero risultare ampiamente valorizzate.

In egual modo, le azioni che interessano il *settore lapideo* mirano a far sì che lo stesso continui a rappresentare un'irrinunciabile identità distintiva locale, quale risorsa primaria che, per dispiegare virtuosamente le sue potenzialità, dovrà operare un processo di complessiva *“ristrutturazione”* che veda il marmo come un *“prisma”* capace di essere fonte di sviluppo e occupazione in ogni suo lato: produttivo, artistico-culturale, turistico e di sviluppo di attività connesse alla ricerca e al trasferimento tecnologico, al design, al marketing, al turismo e alla cultura; solo così il settore potrà mantenere la leadership ed il controllo del settore produttivo e rappresentare anche un bacino ricettivo per il capitale umano costituito dai giovani diplomati e laureati locali, altrimenti indirizzati a cercare altrove uno sbocco professionale coerente con il proprio livello di studi.

Con il medesimo filo di lettura sono intraprese le azioni finalizzate ad una fortificazione degli altri settori produttivi e, segnatamente, del comparto della *nautica da diporto*, ricercandone la trasformazione in vero e proprio sistema economico radicato sul territorio, con maggiore messa a valore dei servizi alle imprese, dei processi formativi e di ricerca, tra loro collegati, nonché con un'attenzione particolare alla valorizzazione delle maestranze interessate e con un deciso superamento delle criticità ambientali connesse.

Agendo su queste leve, e con la consapevolezza di disporre di un sistema produttivo che risente, più di altre realtà nazionali e regionali, delle difficoltà connesse al cosiddetto "*nanismo imprenditoriale*", risulterà possibile sia proporre ad investitori esteri di più ampia dimensione il territorio quale opportunità di sviluppo innovativo delle proprie strategie aziendali, sia lavorare per un'aggregazione dei servizi che possa rendere più competitive le stesse imprese oggi esistenti.

Una coerente serie di azioni del PASL sono indirizzate alla qualificazione ed al potenziamento dell'*economia turistica* attraverso all'ampliamento dell'offerta turistica lungo l'arco dell'intera stagione, affrontando in modo sistematico le problematiche dell'erosione costiera, dell'informazione e dell'accoglienza, e con la proposta di nuovi servizi su segmenti avanzati quali il fieristico, il congressuale ed il meeting. A questa strategia si legano in modo imprescindibile anche le questioni prioritarie del Porto turistico e della valorizzazione delle ex Colonie come pure la valutazione delle potenzialità di valorizzazione dell'area del "*Campo di aviazione*" di Marina di Massa, quali generatori, appunto, di nuova offerta e promotori di una destagionalizzazione delle presenze al di fuori del solo periodo estivo; risultano sinergiche e congeniali le aree di intervento che riguardano la fruizione organizzata e strutturata del patrimonio storico-culturale rintracciabile nei borghi storici, nei castelli e negli altri beni museali, soprattutto per l'area della Lunigiana (segnatamente con il Progetto Borghi Vivi), nonché gli interventi di valorizzazione e sviluppo dei "*Centri commerciali naturali*".

Un aggregato di azioni del PASL risulta indirizzato alla rivitalizzazione delle *zone montane e rurali*, sia mediante la previsione di nuovi interventi infrastrutturali di carattere materiale e immateriale (riduzione del "*digital divide*") e attraverso la valorizzazione ed il potenziamento delle "*aree protette*" presenti sul territorio ed una loro messa in rete, sia mediante la creazione del *Distretto rurale della Lunigiana*, sia tramite una serie di progetti di consolidamento di alcune micro-filiere di produzione connesse alle vocazioni agricole storicamente esistenti.

2. La natura del PASL ed il richiamo agli assi del protocollo d'intesa

Il Patto per lo Sviluppo Locale (PASL) è «*uno strumento di adesione volontaria, di natura negoziale tra la Regione, gli enti locali, le parti sociali, le associazioni ambientaliste e altri soggetti pubblici e privati, per il coordinamento e l'integrazione delle rispettive determinazioni programmatiche e progettuali*» (L.R. 49/1999 art.12 bis).

Il PASL è, quindi, uno strumento locale di *governance cooperativa* che integra soggetti (pubblici e privati), strumenti (tra i quali PRS, PIT, Praa, PTC e PS) e finanziamenti (erogati da UE, Stato, Regione e altri enti e/o organizzazioni).

Come tale, il PASL ha dimensione e valenza strategica e si propone di individuare le priorità dello sviluppo locale raccordandole, opportunamente, con le programmazioni e le priorità d'intervento settoriali della Regione Toscana.

La definizione del PASL della Provincia di Massa-Carrara, attuata mediante un processo di concertazione locale, è stata, infine, costruita a partire dall'analisi economica e sociale del territorio provinciale che, a sua volta, ha portato all'identificazione di azioni per il superamento dei principali motivi di debolezza competitiva del sistema locale.

- Il comparto manifatturiero provinciale risulta sottoposto pressione competitiva che i fenomeni di globalizzazione esercitano con asimmetrie commerciali e fenomeni di dumping, enfatizzando le debolezze connesse alla esigua struttura dimensionale del tessuto produttivo locale che, soprattutto nella zona di costa, si è affermato a seguito dei processi di deindustrializzazione della Grande Impresa a partecipazione statale (determinando quel fenomeno che viene identificato con il termine di “*nanismo imprenditoriale*”); a fronte di questa condizione d’instabilità ed incertezza, persiste, inoltre, una evidente criticità locale ad affrontare e risolvere alcuni problemi connessi al completo riutilizzo di alcune porzioni delle aree industriali esistenti, in parte ancora sottoposte alle procedure di SIN (Sito di bonifica d’Interesse Nazionale) ed, in parte, ancora da riutilizzare pienamente per i settori produttivi con efficaci e concertati piani di re-insediamento;
- Il terziario accentua la propria incidenza sul reddito prodotto senza, peraltro, rappresentarsi con evidenti processi di innovazione suscettibili di maggiore valore aggiunto, nonostante il parallelo sviluppo dell’economia dell’innovazione e della conoscenza che si segnala come il fatto più importante del contesto nazionale e internazionale più recente;
- Il turismo, segnatamente il segmento “*balneare*”, che si conferma quale principale, soprattutto nella zona di costa, oltre alla grave incidenza negativa dei fenomeni erosivi appare pregiudizialmente contrassegnato da una forte stagionalizzazione e da un’offerta non sufficientemente strutturata e qualificata; altri segmenti “*di nicchia*” e “*più recenti*” necessitano ancora di forti investimenti organizzativi e funzionali;
- l’economia rurale ed agricola, che caratterizza una parte non irrilevante del territorio, ancorché recentemente interessata da processi di specializzazione e qualificazione produttiva, non si stima quale significativa attività generatrice di reddito, anche se conserva un valore di presidio e uso protettivo del territorio: in specie, persistono difficoltà per alcune produzioni, che pure potrebbero rappresentare interessanti opportunità di sviluppo, nel raggiungere stock adeguati all’immissione in circuiti di commercializzazione extra-provinciale;
- tale quadro risulta ulteriormente addensato da criticità rintracciabili in una progressiva erosione delle quote di mercato appannaggio del settore lapideo (che costituisce storicamente l’asset primario dell’economia locale nella zona di costa), nelle persistenti problematiche legate alla cantieristica navale ed all’aggregato logistico-commerciale del Porto di Marina di Carrara, tutte riconducibili alla mancata definizione di alcune criticità infrastrutturali ed ambientali (tra cui principali risultano sia la questione del Piano Regolatore Portuale che sia rispettoso dell’ambiente e che risolva in maniera definitiva la falsa contrapposizione ambiente-occupazione, sia il tema, altrettanto importante sotto questo punto di vista, di utilizzo il più possibile razionale, rispettoso dell’ambiente e redditivo dei bacini marmiferi);
- parimenti, sullo sfondo della condizione economica e sociale permangono alcuni elementi del contesto che rappresentano insieme debolezze e minacce per le possibilità di sviluppo del territorio, costituite dal progressivo invecchiamento della popolazione, segnatamente nella Lunigiana, caratterizzata anche da fenomeni di spopolamento comuni a molte aree rurali-montane del paese;
- mentre per ciò che attiene al tema dell’occupazione sussistono difficoltà evidenti a riconoscere, quali elementi fondamentali di una corretta qualità territoriale, il rispetto della piena legalità, in relazione alle tematiche del lavoro, dato questo che contribuisce ad inficiare la capacità produttiva ed occupazionale provinciale posizionata nei limiti minimi della media Toscana;
- infine, la situazione delle vertenze territoriali, nonostante abbia fatto registrare buoni risultati nei casi di NCA (per il quale occorre, comunque, garantire un forte impegno finalizzato a preservarne e valorizzarne il ruolo di “*Polo della*”

navalmecanica regionale”), Tirrena e Nasa (per le quali occorre garantire un monitoraggio costante ed aggiornato da parte del tavolo istituzionale sugli impegni assunti in sede di accordo sindacale), abbisogna ancora di un costante attenzione, sia per la prosecuzione di un attività di valutazione delle proposte in campo, sia per ciò che attiene al permanere degli stati di crisi o pre-crisi aziendali in altre realtà produttive dell'economia provinciale soprattutto in connessione alle difficoltà strutturali sopra evidenziate (difficoltà competitive del sistema della Piccola Impresa e difficoltà di posizionamento territoriale della restante Grande Impresa); *In riferimento al sistema produttivo*, le traiettorie dello sviluppo cui le azioni del PASL debbono tendere sono:

- § il consolidamento del sistema locale di impresa del manifatturiero e del terziario connesso.
- § la qualificazione ed espansione del settore turistico.

In riferimento al sistema territoriale, la concezione del territorio come valore competitivo passa attraverso la definizione degli assetti infrastrutturali materiali ed immateriali necessari ad uno sviluppo armonico delle diverse attività; si considera anche che il sistema territoriale è costituito, per oltre i due terzi, da zone classificate montane che, con particolare riferimento alle attività delle Comunità Montane della Lunigiana e dell'Alta Versilia e alla compresenza di due Parchi quali il Parco dell'Appennino e il Parco delle Alpi Apuane, vanno ad incidere significativamente sul *sistema della montagna toscana* in termini non solo di protezione e tutela ambientale, ma anche di mantenimento di condizioni socio-economiche compatibili con un armonioso rapporto fra fattori naturali ed elementi antropici.

Per sostenere tali traiettorie di sviluppo non si può prescindere da:

- § la valorizzazione ed efficienza nella gestione dei servizi pubblici, attraverso anche l'attivazione di un tavolo di confronto che, in una logica di maggiore economicità ed efficienza dei sistemi, valuti interventi di razionalizzazione delle gestioni pubbliche che possano svolgere una funzione di maggior supporto all'economia provinciale ;
- § la riaffermazione dei metodi e dei percorsi della concertazione, quale strumento della capacità di *governance* del territorio nel suo complesso e segnatamente, per ciò che attiene ai casi di gestione e risoluzione delle vertenze territoriali, ai casi di re-insediamenti produttivi per porzioni omogenee e significative del territorio con particolare riferimento a quei programmi di re-insediamento che interessano la Zona Industriale Apuana, rispetto ai quali occorrerà anche evidenziare parametri di valutazione dell'occupazione attivabile in riferimento alle aree da utilizzare;
- § la valorizzazione e promozione dei principi Internazionali ILO sul Lavoro, segnatamente per ciò che attiene alla riduzione delle forme di precariato ed al consolidamento della capacità di contrattazione sindacale in tutti i settori pubblici e privati

3. Obiettivi specifici del PASL

Sulla base di quanto previsto dal Protocollo d'intesa sottoscritto dalla Giunta Regionale e dalla Provincia di Massa-Carrara in data 7/2/2005, il PASL provinciale individua **tre assi** che identificano gli obiettivi strategici perseguiti dalla programmazione provinciale come linee guida di intervento:

- 1. sistema delle imprese, dell'innovazione e dei beni culturali**
- 2. sistema delle infrastrutture**
- 3. sistema dell'ambiente**

Il sistema della montagna, la cui valorizzazione rappresenta un'opzione programmatica importante, può essere identificato da interventi che si collocano all'interno di ciascuno degli assi.

Ogni asse si articola in una serie di **misure**, che rappresentano le aree tematiche cui rivolgere gli interventi per concretizzare l'obiettivo strategico, a loro volta articolate in una pluralità di **azioni** identificative di altrettanti interventi o ambiti progettuali (le "schede progettuali").

4. Le opzioni programmatiche

L'articolazione tecnica delle progettualità locali ha quale premessa il capitolo delle **opzioni programmatiche**, che rappresentano le "scelte" di contesto circa la realizzazione di uno scenario pre-competitivo coerente per la messa a valore della progettazione locale.

Le Idee Programmatiche risultano articolate come segue:

Infrastrutture strategiche per il rafforzamento delle relazioni esterne

§ *Il collegamento plurimodale Tirreno-Brennero*

§ *Il raddoppio della Pontremolese*

§ *Il Porto Commerciale di Marina di Carrara*

Infrastrutture per la ruralità

§ *Il Progetto speciale area Candia*

Risoluzione dei problemi di congestione del traffico veicolare sulla linea di costa ed i raccordi con la Lunigiana

§ *La realizzazione di un funzionale raccordo viario tra la Lunigiana e l'area di Costa*

Le problematiche relative all'ambiente ed all'assetto del territorio

- *Rischio idraulico ed idrogeologico*
- *Rischio sismico*
- *Valorizzazione del sistema fluviale del fiume Magra*

Il **completamento del sistema delle infrastrutture** per la mobilità e per i sistemi produttivi costituisce uno degli obiettivi generali che il PASL intende perseguire in coerenza con gli strumenti di programmazione della Regione Toscana, della Provincia, dei Comuni e della Comunità Montana della Lunigiana.

Tali problematiche trovano infatti inquadramento nei seguenti strumenti di programmazione:

1. *Piano generale dei trasporti.*

2. *Programma delle infrastrutture strategiche allegato al DPEF 2005-2008 in attuazione dell'Intesa Stato-Regione del 18 aprile 2003:*

§ *Infrastrutture viarie e ferroviarie inerenti il completamento dei lavori di collegamento plurimodale Tirreno-Brennero (TI.BRE.).*

§ *Valichi appenninici e adeguamento S.S. 62 - S.S. 63, comprensivo dello studio di fattibilità di ANAS per la realizzazione di un funzionale raccordo viario tra la Lunigiana e l'area di Costa.*

§ *Adeguamento a tre corsie dell'autostrada A12 in relazione ai collegamenti con i nuovi presidi ospedalieri e con il Porto.*

3. *Accordo di programma Ministero Infrastrutture e Trasporti - Regioni Toscana, Emilia- Romagna e Liguria del 2 dicembre 2004, finalizzato a disciplinare gli impegni dei soggetti sottoscrittori per la realizzazione e gestione del potenziamento della Ferrovia Pontremolese e dei suoi collegamenti con i Porti Tirrenici.*

4. *Intesa Istituzionale Area Vasta Costiera (Regione Toscana 2002-03) relativamente al sistema integrato ferroviario, per la realizzazione dello specifico studio di fattibilità di un sistema di trasporto integrato nell'area Pisa, Livorno, Lucca e Massa-Carrara (la cosiddetta "metropolitana leggera").*

5. *Progetto pilota complessità territoriale (D.M. 1505/2004).*

Relativamente all'integrazione tra le strutture ferroviarie e la portualità dell'alto Tirreno con il sistema TI.BRE. e con particolare riferimento al progetto FUV (Ferrovia Urbana Veloce) tali da consentire il collegamento con la tratta Aulla-Lucca.

6. *Interventi previsti dal PTC provinciale (DCP n.9/2005).*

Oltre agli interventi sopra riportati, si segnala che il PTC della Provincia di Massa-Carrara prevede l'individuazione della Stazione sulla linea ferroviaria tirrenica che possa assumere ruolo di Stazione Principale, a carattere metropolitano, sulla base di criteri connessi con la dotazione di aree e servizi atti a rispondere a requisiti di integrazione intermodale.

Infrastrutture strategiche per il rafforzamento delle relazioni esterne

Il Collegamento Plurimodale Tirreno-Brennero

La UE ha identificato tra le priorità infrastrutturali e quale strumento fondamentale per lo sviluppo economico e l'integrazione degli Stati membri, il progetto del Corridoio 5 che, unitamente al completamento del cosiddetto Arco Latino ed alle sue intersezioni con la Pianura Padana, assegna un ruolo centrale all'Italia e qualifica la nostra penisola quale piattaforma logistica europea protesa verso il bacino del Mediterraneo e verso l'Est.

Viene pertanto ribadita dal PASL della Provincia di Massa-Carrara, l'importanza strategica per questo territorio della realizzazione del corridoio plurimodale Tirreno-Brennero (la cosiddetta TI.BRE.), facente parte delle opere per l'implementazione del Corridoio 5, quale occasione di sviluppo per l'intero sistema socioeconomico dell'Alto Tirreno.

Si sottolinea infatti che il completamento del corridoio TI.BRE. risulta inserito tra le infrastrutture di carattere strategico a livello regionale che, a loro volta, assumono la configurazione di "*preminente interesse nazionale*" alla luce del Piano Generale dei Trasporti, ed è parimenti inserito tra le opere del Programma delle Infrastrutture Strategiche allegato al DPEF 2005-2008 in attuazione dell'intesa Stato-Regione del 18 aprile 2003.

La Pontremolese

Strettamente connesso con il corridoio TI.BRE. è il completamento del raddoppio della ferrovia Pontremolese e delle opere correlate, compreso il tunnel di valico, il cui progetto preliminare è stato predisposto da ITALFERR e presentato (maggio 2003) al Ministero competente, ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del D.Lgs. n.190 del 20 agosto 2002. La Regione Toscana ha, contestualmente, avviato sia le procedure previste dagli artt. 3 e 4 del D.Lgs. n. 190/2002 per la pronuncia ai fini dell'intesa Stato-Regioni in ordine alla localizzazione degli interventi e alla conformità urbanistica degli stessi, sia quelle inerenti la partecipazione della Regione alla procedura di VIA nazionale che hanno portato all'approvazione con D.G.R. n. 931 del 22/09/2003 delle determinazioni in merito alla compatibilità ambientale del progetto presentato da ITALFERR.

In data 2 dicembre 2004 è stato quindi sottoscritto apposito Accordo di Programma tra Ministero Infrastrutture e Trasporti, Regioni Emilia-Romagna, Toscana e Liguria, Rete Ferroviaria Italiana, Autorità Portuale di La Spezia, che prevede la costituzione di un Comitato consultivo permanente per lo sviluppo integrato delle Province di Parma, Massa-Carrara e La Spezia, finalizzato a disciplinare gli impegni dei soggetti sottoscrittori per la realizzazione e gestione del potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese e delle relative ulteriori opere a questa funzionalmente legate; tra esse si segnala la necessità di un approfondimento progettuale in merito alla valorizzazione del sito del castello del Malnido (Villafranca in Lunigiana), per ciò che attiene alla realizzazione, in tale sito, della nuova stazione di Villafranca e quale intervento che possa anche comprendere necessità connesse alla presentazione turistica del territorio.

Il PASL della Provincia di Massa-Carrara conferma la priorità da attribuire a questa opera che si configura come la “*Porta Nord della Toscana*” verso l’Europa, complementare alla direttrice appenninica.

Trovano collocazione in tale ambito anche alcune problematiche infrastrutturali di carattere locale, relative al nodo viario di Aulla, all’innesto della ferrovia Aulla-Lucca con la “*Pontremolese*” e le tematiche relative alle opere di miglioramento della S.S. 63 (opere anch’esse inserite nel Programma delle Infrastrutture Strategiche), oltre agli interventi di adeguamento e messa a norma, programmati da Autocisa nella tratta della A15 che attraversa il territorio provinciale, consistenti nella realizzazione del raccordo autostradale A15 della Cisa – A22 del Brennero da Fontevivo (PR) a Nogarole Rocca (VR) il CIPE, nella seduta del 20 dicembre 2004, ha approvato con prescrizioni dal CIPE (2004) il progetto preliminare del raccordo autostradale A15 della Cisa – A22 del Brennero da Fontevivo (PR) a Nogarole Rocca (VR) per un costo di 1.550 M euro.

A tale proposito si segnala la necessità di una verifica progettuale di fattibilità, da attuarsi sia con ANAS che con la Soc. Autocisa, rispetto alla possibile realizzazione di un nuovo casello autostradale da localizzarsi nell’area di Mulazzo-Villafranca e quale momento di sbocco del traffico verso le aree turistiche interne della Lunigiana.

Il Porto commerciale di Marina di Carrara

Il PASL conferma la valenza del Porto di Marina di Carrara come nodo intermodale strategico per il territorio, nonché la necessità del suo *ampliamento* per la possibile intercettazione di traffici diversificati e il soddisfacimento di bisogni derivanti da altre attività produttive presenti in loco con particolare riferimento al Distretto Lapideo di Massa-Carrara/Lucca, nonché in relazione ad un nuovo scalo turistico da realizzarsi presso la foce del Lavello, così come previsto dal Piano di Coordinamento Regionale dei porti e degli Approdi turistici di cui alla L.R. 36/1979 e dal PTC. In tal senso si ribadisce la necessità della riapertura di un Tavolo tecnico presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri per riavviare le procedure per l’approvazione del Piano Regolatore del Porto, un Piano che dovrà essere in grado di conseguire utilità alle attività commerciali e alla metalmeccanica, senza ingenerare pressioni erosive sulla fascia litoranea contigua, condizione questa da tutti ritenuta imprescindibile per l’avvio delle opere relative.

Si ricorda che il Porto di Marina di Carrara risulta, segnatamente, tra gli impegni assunti per lo studio del miglioramento delle connessioni tra sistema portuale toscano e rete ferroviaria, come da art. 6 dell’Accordo di programma per il completamento del corridoio TI.BRE. (sottoscritto in data 2/12/2004 da Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Toscana, Regione Emilia-Romagna, Regione Liguria, RFI, Autorità Portuale di La Spezia).

Infrastrutture per la ruralità.

Il Progetto speciale area Candia

A partire dalla fase di avvio progettuale e del Gruppo di lavoro all’uopo costituito si sostiene la necessità di addivenire ad una progettazione unitaria per l’area costiera del Candia, identificando interventi sia di natura infrastrutturale pubblica ed anche connessi alla difesa idrogeologica del territorio, sia di natura strutturale privata o mista che possano, all’interno di un unico quadro programmatico, costituire un volano economico e commerciale per la produzione vitivinicola tipica di quell’area (coincidente con l’area di produzione del Candia DOC) e per le attività di accoglienza e ricezione turistica ed agrituristica direttamente connesse.

Risoluzione dei problemi di congestione del traffico veicolare sulla linea di Costa ed i raccordi con la Lunigiana

La realizzazione di un funzionale raccordo viario tra la Lunigiana e l'area di Costa

Diversamente dalle problematiche di congestione veicolare sopracitate, la Lunigiana soffre per una storica carenza di infrastrutture "direttamente" connesse all'area di Costa, condizione da superare per completare un processo di integrazione necessario tra i due Sistemi economico-sociali della Provincia.

Tale obiettivo riguarda tutte quelle opere volte a creare e razionalizzare il sistema di collegamento tra le aree provinciali ed i valichi appenninici che trovano i propri presupposti programmatici negli strumenti già indicati.

A seguito di diversi incontri con la Regione Toscana e con le Strutture ANAS a livello nazionale e regionale, la Provincia di Massa-Carrara ha richiesto ad ANAS la disponibilità a procedere, attraverso le proprie strutture tecniche, alla redazione del progetto di fattibilità di un collegamento viario tra la Lunigiana orientale e la Costa. Il compartimento ANAS per la Toscana ha espresso un orientamento favorevole alla richiesta, anche sulla scorta dei contenuti del protocollo di Intesa per il PASL ed ha provveduto, nell'aprile 2005, ad inoltrare formale richiesta, alla Direzione Generale Programmazione e Progettazione, per la realizzazione di uno studio di fattibilità nell'ambito del potenziamento dei collegamenti transappenninici tra la Garfagnana, la Lunigiana e la Costa Apuana. La Direzione Generale ANAS si è resa disponibile alla redazione dello studio di fattibilità ed ha, a tal fine, incaricato un proprio tecnico al quale la Provincia, di intesa con i Comuni interessati, sta fornendo le ipotesi dei possibili tracciati individuati.

Le problematiche relative all'ambiente ed all'assetto del territorio

Rischio idraulico ed idrogeologico

L'area della Lunigiana rappresenta un interessante sistema economico e ambientale preservato e di pregio: tuttavia manifesta criticità che riguardano il rischio idrogeologico e il rischio sismico che richiedono da parte degli Enti interessati, Regione, Provincia, Comunità Montana e Comuni, impegno ed attenzione costanti. Obiettivo da perseguire dunque è la prevenzione, la tutela e il risanamento del territorio in relazione alla funzionalità idraulica ed idrogeologica.

In tal senso sarà necessario garantire il reperimento delle risorse finanziarie per la realizzazione degli interventi di difesa e tutela idrogeologica già programmati, e contestualmente operare, in una logica di sostenibilità, per prevenire e recuperare le condizioni di equilibrio dinamico dei sistemi naturali.

Rischio sismico

Secondo la classificazione ministeriale OPCM n. 3274/2003, tutti i comuni della provincia di Massa-Carrara (il 100% della popolazione e delle abitazioni del territorio provinciale) appartengono alla classe 2 - media sismicità.

Tuttavia le attività di *monitoraggio* e l'analisi degli eventi sismici verificatisi nell'ultimo triennio, mostrano come l'area che presenta una più intensa attività sismica sia quella della Lunigiana, con valori di "rischio elevato" per i comuni di Casola in Lunigiana e Fivizzano (il più elevato all'interno del territorio regionale), che raggiunge livelli di vera e propria emergenza rispetto alle condizioni di gran parte degli edifici scolastici.

Su tale problematica dovranno essere consolidate e coordinate le iniziative già in essere da parte degli Enti e delle strutture di Protezione Civile, a partire dalla implementazione del centro finalizzato già finanziato dalla Regione e dal CIPE presso il castello di Malgrate.

Valorizzazione del sistema fluviale del Magra

All'interno di tale territorio, la presenza di una risorsa importante come quella del Fiume Magra richiede l'impostazione di politiche integrate che ne valorizzino le caratteristiche nelle loro diverse possibili fruizioni. Negli ultimi decenni l'azione antropica sul fiume Magra si è intensificata in maniera esponenziale, portando ad una drastica diminuzione delle aree fluviali a favore di un uso agricolo, urbano e

produttivo delle stesse. Nonostante le alterazioni e le modifiche operate dall'uomo, il fiume offre ancora un ambiente di notevole valore ecologico e paesaggistico. Occorre quindi attivare una serie di azioni a diversa scala, programmabili a breve e medio termine, che vedano la collaborazione tra soggetti pubblici e privati, al fine di individuare delle aree ambientali più significative nel tratto toscano del Magra, a partire dalle attuali ANPIL, per la realizzazione di un sistema tematico di Aree protette in grado di evolversi in forme più organiche e strutturate di tutela.

A partire da queste esigenze di preservazione, occorre prevedere un Progetto Integrato Complessivo di valorizzazione del sistema fluviale nei suoi molteplici aspetti, che veda il fiume Magra come volano di sviluppo di attività compatibili che possono costituire uno dei motori da attivare per l'affermarsi di un turismo di fruizione ambientale e sportiva cui la Lunigiana è particolarmente vocata.

5. Gli assi del PASL

ASSE 1 - SISTEMA DELLE IMPRESE, DELL'INNOVAZIONE E DEI BENI CULTURALI

Obiettivo generale : l'obiettivo generale dell'Asse è quello di intervenire a rafforzare e recuperare elementi di competitività dei sistemi economici locali attraverso due Misure.

- La prima (*Misura 1.1 Competitività e territorio*), riguarda interventi complessi rivolti in termini sistemici ai settori produttivi che caratterizzano la provincia di Massa-Carrara.
- La seconda (*Misura 1.2 Sostegno al sistema delle PMI locali*) riguarda, invece, interventi più direttamente connessi con il sistema delle imprese, sia di carattere sistemico (credito, promozione, innovazione, nuovo ruolo del Consorzio ZIA) che settoriale (commercio e turismo).

ASSE 2 - INFRASTRUTTURE

Obiettivo generale: l'obiettivo generale dell'Asse è quello di intervenire a rafforzare il sistema infrastrutturale di area attraverso due Misure.

- La prima (*Misura 2.1 Infrastrutture di collegamento*) propone interventi di forte valore strategico che riguardano l'accessibilità e la razionalizzazione dei flussi interni anche a carattere intermodale.
- La seconda (*Misura 2.2 Infrastrutture per i sistemi produttivi*) focalizza gli interventi su infrastrutture determinanti per accrescere la competitività del sistema produttivo locale .

ASSE 3: AMBIENTE

Obiettivo generale: Gli obiettivi dell'Asse sono rivolti al superamento delle principali criticità ambientali attraverso due Misure.

- La prima (*Misura 3.1 Superamento criticità ambientali*) , riguarda l'inquinamento dei suoli, l'erosione della costa, il problema degli RSU sia dal punto di vista della implementazione della infrastrutture pubbliche che dal punto di vista gestionale, le problematiche ambientali legate all'estrazione del marmo.
- La seconda (*Misura 3.2 Progetti di valorizzazione Ambientale*) è invece orientata alla identificazione, messa in rete e valorizzazione delle caratteristiche ambientali, segnatamente collocate nella zona della Lunigiana .

6. Attività di concertazione svolta

Prima della firma del protocollo d'intesa con la Regione Toscana, l'attività di concertazione a livello locale aveva visto vari incontri del Tavolo Istituzionale provinciale, composto dalla Provincia, dai Comuni di Massa, Carrara e Montignoso,

dalla Comunità Montana della Lunigiana e dalla Camera di Commercio di Massa-Carrara (16 luglio, 30 settembre, 10 ottobre 2004; 20 gennaio 2005) e del Tavolo di Concertazione generale, composto dai soggetti del Tavolo istituzionale, dai rappresentanti delle organizzazioni sindacali, dalle categorie dell'associazionismo economico e dalle associazioni ed organizzazioni ambientaliste (27 luglio 2004; 26 gennaio e 2 febbraio 2005).

Dopo la firma del protocollo d'intesa con la Regione, avvenuta il 7 febbraio 2005, si è aperta una nuova fase di concertazione mirata a definire la proposta di PASL provinciale articolata in schede progettuali.

In occasione della prima riunione del Tavolo di concertazione generale, il 23 marzo, preceduta da una riunione del Tavolo Istituzionale il giorno 21, l'Assessore provinciale alla Programmazione e Sviluppo economico con delega alla concertazione del PASL ha presentato un documento di proposta sugli strumenti e le procedure del percorso di concertazione, redatto in collaborazione con il Servizio Programmazione e Sviluppo Economico della Provincia, che è stato accolto dai partecipanti al Tavolo. Gli stessi partecipanti hanno richiesto una ricognizione delle progettualità esistenti, in riferimento alle azioni contenute nel documento. Il processo di ricognizione, a cura del Servizio Programmazione e Sviluppo economico, si è concluso in aprile, portando all'individuazione di tre macro-aree progettuali: Ambiente, Infrastrutture, Sviluppo Integrato (comprendente i Settori Cultura, Formazione, Turismo, Agricoltura e Sviluppo economico).

Il Tavolo Istituzionale, presieduto dal Presidente della Provincia e dall'Assessore con delega alla Concertazione del PASL, ha costituito la "Cabina di regia politico-istituzionale", con il compito di sovrintendere a tutto il percorso di concertazione. Le singole tematiche sono state affrontate a livello di Tavoli settoriali, convocati dall'Assessore competente per materia, in raccordo con l'Assessore con delega alla Concertazione, e composti da tecnici degli Uffici provinciali, da rappresentanti degli Enti pubblici, delle associazioni economiche, delle organizzazioni sindacali, di altre associazioni o enti, in riferimento alle tematiche da esaminare, con il compito di procedere ad un approfondimento programmatico ed operativo che portasse alla definizione di schede progettuali. Nell'individuazione dei Tavoli settoriali, si è tenuto conto di quelli già attivi sul territorio, prevedendo forme di raccordo al fine di evitare inutili sovrapposizioni, in particolare in riferimento al Tavolo per il riassetto dei bacini marmiferi (attivato dal Comune di Carrara), al Tavolo provinciale per il "progetto Candia", al Tavolo provinciale sull'e-Gov ed al Comitato di Distretto Lapideo di Carrara.. Le parti economiche e sociali sono state invitate ad indicare, entro la fine di maggio 2005, i propri rappresentanti ai Tavoli.

Successivamente all'analisi a livello dei Tavoli settoriali, la discussione e lo stato di avanzamento sulle singole tematiche sono stati ricondotti, nella logica di una *governance* cooperativa, al *Tavolo Generale di concertazione*, presieduto dall'Assessore con delega alla Concertazione. L'Assessore è stato coadiuvato dalla "Cabina tecnica di regia" dell'Amministrazione provinciale, composta dal Dirigente del Settore Servizi di Staff, dalla Responsabile del Servizio Programmazione e dal Capo di Gabinetto del Presidente.

Dal maggio 2005 all'aprile 2006 si sono svolte:

- n. 12 riunioni del Tavolo Istituzionale (13 maggio, 22 giugno, 16 luglio, 7 ottobre, 27 ottobre, 10 novembre, 20 dicembre 2005; 23 gennaio, 10 febbraio, 25 febbraio, 17 marzo, 5 maggio 2006), di cui 4 di Tavolo allargato alle organizzazioni sindacali (il 7 ottobre e il 10 novembre 2005; il 25 febbraio e il 17 marzo 2006),
- n. 14 riunioni di Tavoli settoriali (i giorni 24 e 30 giugno 2005; 1 e 5 agosto 2005; 14 e 21 dicembre 2005; 18, 24, 25 e 26 gennaio 2006; 2 e 10 febbraio 2006; 1 e 8 marzo 2006)

- n. 9 riunioni di concertazione interistituzionale (nei giorni 21, 27 e 28 luglio 2005; 2, 3 e 5 agosto 2005; 23 settembre 2005; 11 gennaio 2006; 10 marzo 2006)
- n. 6 riunioni del Tavolo Generale di concertazione (24 giugno, 5 agosto 2005; 25 e 30 gennaio, 28 aprile e 10 maggio 2006).

A mano a mano che procedeva la definizione delle schede progettuali, lo stato di avanzamento complessivo della proposta di PASL è stato preso in esame più volte a livello di Tavolo Istituzionale (7 ottobre e 20 dicembre 2005; 23 gennaio, 10 e 25 febbraio, 17 marzo 2006) e di Tavolo Interistituzionale (10 marzo 2006).

La proposta definitiva di PASL provinciale è stata approvata dal Tavolo Generale di Concertazione nell'ultima riunione, il 10 maggio 2006.

In data 29 gennaio 2007 è stato firmato il "Documento sulle priorità di sviluppo della Provincia di Massa-Carrara", che è stato sottoscritto dal Presidente della Provincia, dai Sindaci dei Comuni di Massa, Carrara e Montignoso, dal Presidente della Comunità Montana della Lunigiana, dal Presidente della CCIAA di Massa-Carrara, dai Segretari provinciali di CGIL, CISL e UIL.

7. Il sistema di monitoraggio

Il monitoraggio dell'attuazione del PASL sarà condotto **a livello di singoli progetti**.

Ciascun progetto compreso nel PASL sarà sottoposto a:

- *monitoraggio finanziario* (nel caso usufruisca di contribuzioni comunitarie per spese d'investimento di servizio), attraverso la rilevazione degli impegni giuridicamente vincolanti assunti e delle spese effettivamente sostenute dai soggetti attuatori (tali spese dovranno corrispondere a pagamenti effettuati e giustificati da fatture quietanzate o da documenti contabili di valore probatorio equivalente, in analogia a quanto disposto dall'art. 32 punto 1 del Regolamento (CE) n. 1260/1999 recante disposizioni generali sui Fondi Strutturali per il periodo di Programmazione 2000-2006). I dati rilevati saranno rapportati, aggregati a livello di misura e asse prioritario, al piano finanziario del PASL al fine di definire i relativi indicatori di avanzamento finanziario.
- *monitoraggio procedurale*, previa individuazione delle fasi/azioni/momenti principali nel ciclo di vita del progetto e confronto del cronogramma di attuazione con la tempistica prevista.
- *monitoraggio fisico*, rispetto a indicatori di realizzazione significativi nel ciclo di vita del progetto e comunque per i progetti conclusi e che sono pervenuti al collaudo delle opere o dei servizi realizzati. Quando possibile e significativo, il monitoraggio verrà effettuato, oltre che sugli indicatori di realizzazione, anche su indicatori di risultato e di impatto. Ove possibile, i dati fisici rilevati a livello di singolo progetto saranno aggregati sulla base della griglia di indicatori comuni a livello di azione, misura, asse.

La rilevazione dei dati avverrà attraverso l'utilizzo di una scheda-progetto per ciascun progetto.

Il monitoraggio avrà **cadenza semestrale**.

La Provincia organizzerà i flussi informativi da e verso i Soggetti attuatori degli interventi e gestirà i rapporti con i medesimi.

I Soggetti attuatori degli interventi forniranno alla Provincia, alle scadenze prefissate, i dati di monitoraggio di propria competenza.

Seguendo la strategia e la metodologia della concertazione, fin qui attivata nella fase di costruzione del PASL, anche nella sopradescritta fase di monitoraggio si procederà alla formazione, attraverso il coinvolgimento dei diversi attori locali sottoscrittori del PASL, di una "*cabina di regia locale*" di monitoraggio del PASL, avente a base la struttura tecnica dell'Amministrazione Provinciale che procederà alla "*validazione*" dei dati raccolti.

I dati di monitoraggio del PASL verranno, quindi, resi disponibili sul sito web della Provincia di Massa-Carrara.

8. Elenco dei soggetti firmatari

Provincia di Massa-Carrara
Comune di Aulla
Comune di Bagnone
Comune di Carrara
Comune di Casola L.
Comune di Comano
Comune di Filattiera
Comune di Fivizzano
Comune di Fosdinovo
Comune di Licciana Nardi
Comune di Massa
Comune di Montignoso
Comune di Mulazzo
Comune di Podenzana
Comune di Pontremoli
Comune di Tresana
Comune di Villafranca L.
Comune di Zeri
Comunità Montana della Lunigiana
CCIAA di Massa-Carrara
Distretto Lapideo Carrara
Parco delle Apuane
API Massa-Carrara
Associazione Industriali
CNA di Massa-Carrara
Confartigianato di Massa-Carrara
Confimpresa di Massa-Carrara
C.A.S.A. di Massa-Carrara
Confesercenti di Massa-Carrara
Confcommercio di Massa-Carrara
ConfCooperative di Massa-Carrara
LegaCoop Massa-Carrara
Coldiretti di Massa-Carrara
Federmanager di Massa-Carrara
IMM Spa
Autorità Portuale Marina di Carrara
Consorzio Zona Industriale Apuana
APT Massa-Carrara
ASL1
ARPAT
AMIA
ASMIU
CERMEC
Legambiente Massa-Carrara
WWF Massa-Carrara
Commissione provinciale P.O.

9. Sezione progettuale

Priorità 1:

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

Priorità 2:

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

PIR	TITOLO	SOGGETTI COINVOLTI
1.4	Riassetto complessivo dei bacini estrattivi	Comune di Carrara
1.5	Progetto Credito	Regione Toscana, Provincia di Massa-Carrara, CM, Comune di Massa, Carrara e altri Comuni, CCIAA Massa-Carrara
	Valorizzazione del settore primario in Lunigiana	Provincia di Massa-Carrara, CM, Gal, Istituto agrario di soliera, CCIAA Massa Carrara
1.7	Opere connesse alla realizzazione della terza corsia A12	Regione Toscana, Provincia di Massa-Carrara, Comuni di Massa, Carrara e Montignoso, SALT
	Progettazione esecutiva del nodo di Aulla della Variante SS 62-63	Regione Toscana, Provincia Massa-Carrara, ANAS
	Progetto Integrato Infrastrutture per le attività produttive	Regione Toscana, Provincia di Massa, Comune Carrara e Massa
	SRT 445 variante S. Chiara (Fivizzano)	Regione Toscana, Provincia di Massa
1.8	Strada dei Marmi	Regione Toscana e Comuni interessati
2.8	Individuazione di forme di coordinamento Provinciale per il Circuito Castelli	Provincia di Massa-Carrara, Comunità Montana Lunigiana, CCIAA Massa-Carrara
3.1	Progetto promozione della registrazione EMAS applicata alle aziende estrattive del Distretto Lapideo	Provincia di Massa-Carrara, Comuni interessati, Ass. industriali Ms-Ca, Imprese settore lapideo, ARPAT, Distretto Lapideo
	Registrazione EMAS della Comunità Montana della Lunigiana, implementazione dell'Agenda 21 e del Marchio di Qualità Ambientale e attivazione di percorsi di sostenibilità	Provincia di Massa-Carrara, CM, Comuni di Bagnone e Licciana nardi, altri soggetti
	Registrazione EMAS del comune di Massa Progetto CEMAS 21	Regione Toscana, Comune di Massa
3.3	Interventi per le aree di bonifica comprese nella perimetrazione nazionale	Regione Toscana, Provincia di Massa-Carrara, Comuni di Carrara e Massa, Ministero dell'Ambiente
3.5	Istituzione del Distretto Rurale della Lunigiana	Provincia di Massa-Carrara, Università di Pisa, CM, CCIAA di Massa-Carrara
	Realizzazione di empori polifunzionali in Lunigiana	EE.LL., Ass. di categoria del settore turismo, commercio e servizi

PIR	TITOLO	SOGGETTI COINVOLTI
3.5	Creazione di un'infrastrutturazione ambientale attraverso le aree naturali protette e la rete ecologica provinciale	Parco Regionale Alpi Apuane, Comuni di: Fivizzano, Tresana, Montignoso, Massa, Licciana Nardi, Comano, Bagnone Villafranca, Podenzana, Filattiera

Priorità 3:

PIR	TITOLO	SOGGETTI COINVOLTI
1.1	Sistema Lapideo - Programma del Distretto Lapideo di Carrara: Innovazione, commercializzazione di prodotti lapidei rivolti al mercato di consumo finale	Provincia di Massa-Carrara, CCIAA, società miste ancora da costituire
1.4	Innovazione dei servizi turistici: realizzazione del "Convention Bureau" di area	Provincia di Massa-Carrara, CM Lunigiana, Comuni di Massa, Carrara, Montignoso, CCIAA Massa Carrara, APT Massa Carrara, Soggetti privati del settore
	Creazione rete sulla diffusione dell'informazione e dell'accoglienza turistica	Provincia di Massa-Carrara, CM, Comuni Interessati, Altri soggetti-CCIAA
	Selezione Infrastrutture per il turismo	Regione Toscana, Provincia di Massa-Carrara, CM Lunigiana, CCIAA, Comuni di: Fivizzano, Mulazzo, Filattiera, Bagnone CCIAA
	Infrastrutture per la valorizzazione dei Centri Commerciali Naturali della Costa: Riquilificazione centro storico in loc. Piazza	Regione Toscana, Comune Montignoso
1.7	FUV Cinque Terre-Lunigiana	Provincia di Massa-Carrara, CM Lunigiana
	Deviazione dei mezzi pesanti dalla zona pedemontana del Comune di Massa	Regione Toscana, Provincia di Massa-Carrara, Comune Massa, ANAS
	Stazione unica	Provincia di Massa-Carrara, Comune Massa e Carrara, Trenitalia
	Costruzione rotatoria a servizio dell'area artigianale/industriale di Porta e viabilità connessa	Provincia di Massa, Comune Montignoso, ANAS
2.8	Selezione progetti beni culturali - Circuito Borghi e Castelli della Lunigiana	Regione Toscana, Provincia di Massa-Carrara, Comuni di Fivizzano, Podenzana, Aulla, Comano, Licciana Nardi, Fosdinovo
3.3	Razionalizzazione, potenziamento e sviluppo delle strutture pubbliche dedicate al ciclo degli RSU nella Provincia di Massa-Carrara	Regione Toscana, Provincia di Massa-Carrara, ATO Rifiuti
4.2	Potenziamento della rete telematica Provinciale nell'ambito di RTRT (Costituzione della società per la gestione delle politiche di e-government nella Provincia di Massa-Carrara)	Provincia di Massa-Carrara, CM, Comune Carrara, Massa e Montignoso, CCIAA Massa-Carrara

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

PIR	TITOLO	SOGETTI COINVOLTI
NO PIR	<p>Studio di fattibilità per la valorizzazione dell'area del campo d'aviazione di Marina di Massa, nel rispetto dell'ambiente circostante, della naturalità dei luoghi e nella salvaguardia delle esigenze della Protezione civile, valutando la compatibilità di possibili usi collegati all'economia turistica, ed in particolare ad attività che possano favorire l'allungamento della stagionalità e l'incremento dell'occupazione. Lo studio dovrà tener conto del percorso di approvazione della proposta di Piano di indirizzo territoriale e, conseguentemente, dell'allegato Masterplan degli aeroporti, attualmente all'esame del Consiglio Regionale.</p>	Provincia di Massa-Carrara, Comune Massa
NO PIR	<p>Progetto di sviluppo locale sostenibile Borghi Vivi il cui Studio di Fattibilità è stato certificato dal NURV (cert. N. 8 del 23/12/02) e dichiarato "compatibile" con la programmazione regionale con Dpgrt n. 12 del 15/01/2003 ed il cui Progetto Preliminare è stato sottoposto ad "advisoring" da parte del DSE del Ministero dell'Economia e valutato positivamente dal NURV nel Marzo 2005. Il progetto si compone di quattro assi tra loro integrati: turismo, connessioni infrastrutturali, offerta risorse culturali, offerta risorse ambientali. In accordo con le indicazioni dell'"advisor" nazionale, è in fase di convocazione la Conferenza Programmatica, destinata ad individuare le modalità operative di realizzazione di tale progetto integrato</p>	Regione Toscana, Provincia di Massa-Carrara, EE.LL, Ministero per i beni e attività culturali