Interreg
MARITTIMO–IT FR–MARITIME
Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Valutazione Ambientale Strategica

Programma di Cooperazione Territoriale Europea Italia-Francia «MARITTIMO»

Programmazione 2021-2027

SINTESI NON TECNICA
(PRODOTTO D)
Giugno 2021

La cooperazione al cuore del Mediterraneo
La coopération au coeur de la Méditerranée

Care srl_
Via Risorgimento 3B
06051 Casalina di Deruta - Perugia
Tel.: 075 9724274 Fax: 075 973382
P.IVA 03177590548
E-mail: care@carearth.org

Sommario

1. Introduzione 5
2. Contenuti e obiettivi del Programma 9
2.1 L'area coperta dal Po transfrontaliero marittimo 2014-2020 9
2.2. priorità, obiettivi strategici e azioni 11
2.3. Allocazione finanziaria 27
3. Analisi della coerenza interna ed esterna del Programma 28
4. Stato dell'ambiente, problemi ambientali e criticità 29
4.1 Descrizione generale del territorio 29
4.2 Analisi del contesto ambientale 30
4.3 Risultati e criticità ambientali individuate 30
5. Obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento per la valutazione 32
6. La scelta del Piano adottato e le sue alternative 36
7. Relazione di incidenza ambientale 37
7.1 Metodologia 37
7.2 Risultati 38
8. Effetti ambientali in seguito all'attuazione del Programma 42
8.1 Obiettivi di sostenibiltà di programma e componenti ambientali 42
8.2 Risultati per priorità 46
8.3 Sostenibilità ambientale del Programma – considerazioni di sintesi 50
9. Misure per la mitigazione degli effetti negativi 54
10. Piano di monitoraggio ambientale 58

1. Introduzione

Il presente documento rappresenta la sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale redatto nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica del Programma operativo Transfrontaliero Italia – Francia Marittimo 2021-2027. Tale atto contiene indicazioni riguardo al Processo di VAS in generale, oltre a riportare in modo sintetico e semplificato il processo specifico di valutazione del Programma. Le indicazioni contenute nel presente documento derivano direttamente dal Rapporto Ambientale, di cui è comunque parte integrante.

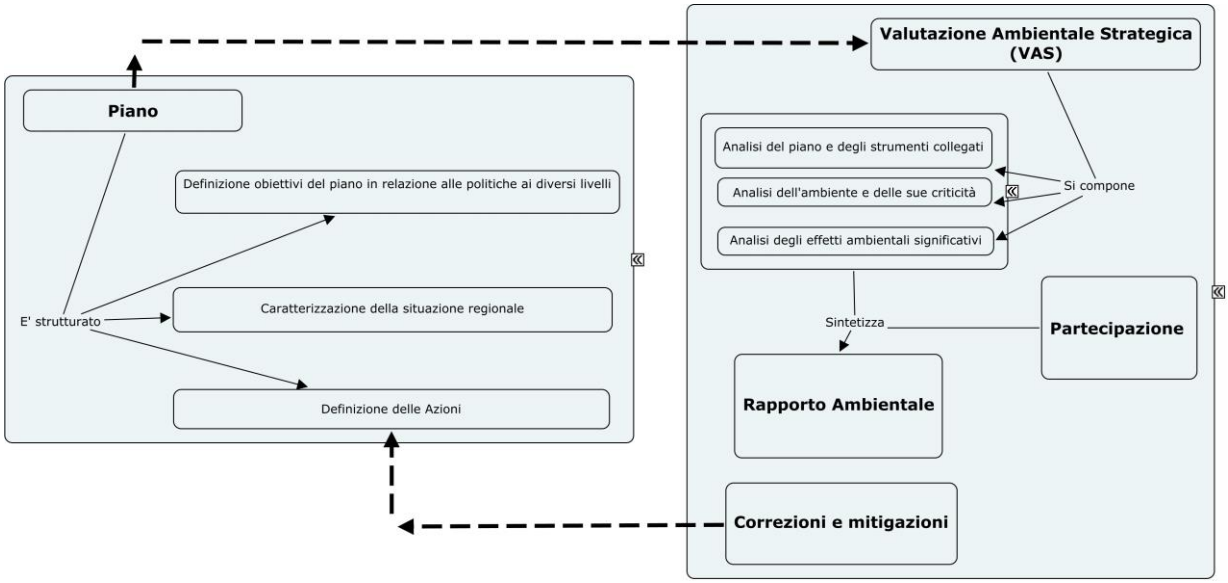
La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è lo strumento deputato a seguire tutto l'iter di formazione di piani e programmi al fine di prevenire, evitare e correggere possibili future interazioni negative con l'ambiente. Per fare ciò la VAS è strutturata in modo da individuare, già da prima della stesura del programma, nella fase conoscitiva preliminare, gli eventuali effetti negativi che il programma potrebbe produrre. In fase di stesura tali possibili effetti negativi vengono messi in relazione alle azioni previste dal programma stesso in modo da consentire la messa a punto delle misure di mitigazione. Le misure di mitigazione, pur non eliminando sempre gli effetti negativi, permettono un loro rilevante ridimensionamento. Gli effetti dovranno poi essere controllati nel tempo, in seguito all'adozione del programma, attraverso una vera e propria strategia di monitoraggio.

Durante tutto il processo della VAS la partecipazione e il coinvolgimento del pubblico vengono posti al primo posto. Al pubblico, costituito sia da soggetti istituzionali che da comuni cittadini, viene chiesto di esprimere le proprie opinioni e le proprie osservazioni riguardo al futuro programma ed agli effetti che esso potrà avere sull'ambiente. Il processo dialogante che così si viene a creare garantisce risposte motivate al pubblico.

Il processo di programmazione, quindi, viene affiancato, grazie alla presenza della VAS, da un parallelo processo valutativo a cui è legato con *feedback* continui. Si viene a formare un interscambio tra processo di programmazione e processo di VAS. L'illustrazione

esemplificativa di tale interscambio è riportata nella Figura 1.

Figura 1 - Interazioni tra VAS e processo di pianificazione



La procedura VAS è stata introdotta a livello comunitario dalla direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001. Tale direttiva ha l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che, venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente. In ambito italiano è il D.Lgs. 152/06 e successive modifiche ed integrazioni, che definisce e regola il processo di Valutazione Ambientale Strategica recependo così la Direttiva 42/2001/CE.

In definitiva, nella VAS si valutano gli impatti diretti e indiretti del piano sui seguenti fattori:

1. l'uomo, la fauna e la flora;
2. il suolo, l'acqua, l'aria e il clima;
3. i beni materiali ed il patrimonio culturale;
4. l'interazione dei fattori sopraindicati.

Tali aspetti devono essere esplicitamente sottolineati nel Rapporto Ambientale, che

rappresenta il documento centrale del Processo di VAS. A seguito della definizione del Documento preliminare, è stato dato avvio formale alla procedura VAS. L'avvio di procedura VAS è stato inoltre reso pubblico attraverso i canali di comunicazione previsti dalla normativa. Contestualmente, sono state avviate per via telematica le consultazioni con le Autorità competenti per la VAS e le Autorità con competenze in materia ambientale delle cinque regioni coinvolte nel Programma transfrontaliero. Sono pervenute osservazioni da parte dei seguenti soggetti:

- Autorità idrica Toscana
- Città di Piombino
- Parco Arcipelago Toscano
- Regione Toscana - Autorità di bacino Appennino Settentrionale
- Regione Toscana - Programmazione e viabilità
- ARPAT Toscana
- Comune di Livorno
- Regione Toscana - Settore Tutela della Natura e del Mare
- Regione Toscana - Settore Genio Civile Valdarno inferiore
- Regione Toscana - NURV
- Regione Toscana – Trasporto ferro e marittimo

Di tutte le osservazioni si è tenuto conto nel prosieguo dei lavori.

2. Contenuti e obiettivi del Programma

La definizione della strategia del Programma di Cooperazione Territoriale Italia Francia Marittimo 2021-2027 è fondata sulle analisi di contesto territoriale e socioeconomico, sulla ricognizione delle principali sfide dell'area e sulla definizione dei bisogni, così come emergono dai documenti di programmazione dei Fondi strutturali di livello nazionale e regionale, oltre che dalle lezioni apprese dal periodo di programmazione precedente, dal lavoro di approfondimento condotto dalla Task force del Programma, dall'attività di consultazione partecipata e coinvolgimento degli attori chiave dell'area di cooperazione sviluppata.

2.1 L'area coperta dal Po transfrontaliero marittimo 2014-2020

L'area coperta dalla strategia del Programma di Cooperazione Territoriale Europea Italia-Francia «MARITTIMO» 2021-2027 risulta la stessa del periodo di programmazione 2014-2020, includendo i seguenti territori:

per l'Italia:

- Sardegna, l'intera area NUTS 2 (aree NUTS 3: Città metropolitana di Cagliari, Sassari, Nuoro, Oristano, Sud Sardegna);
- Toscana (aree NUTS 3: Massa-Carrara, Lucca, Pisa, Livorno, Grosseto);
- Liguria, l'intera area NUTS 2 (aree NUTS 3: Genova, Imperia, La Spezia, Savona);

per la Francia:

- Corsica, l'intera area NUTS 2 (aree NUTS 3: Corse-du-Sud, Haute-Corse);
- Provenza-Alpi-Costa Azzurra (aree NUTS 3 Alpes Maritimes, Var).

Nella tabella sottostante (tabella 1) è riportato l'elenco delle regioni NUTS 2 e NUTS 3 che costituiscono l'area del programma.

Tabella 1 – Elenco delle regioni NUTS 2 e NUTS 3 che costituiscono l'area del Programma Marittimo 2021-2027

Paese	NUTS 2	NUTS 3
ITALIA	SARDEGNA	Città Metropolitana di Cagliari Sassari Nuoro Oristano Sud Sardegna
	TOSCANA	Massa Carrara Lucca Pisa Livorno Grosseto
	LIGURIA	Genova Imperia La Spezia Savona
FRANCIA	CORSICA	Corse-du-Sud Haute-Corse
	PROVENZA – ALPI – COSTA AZZURRA	Alpes Maritimes Var

L'area del programma si estende per una superficie complessiva di 63.510 km^2. In riferimento alla classificazione EU NUTS 3, l'area transfrontaliera marittima è principalmente composta da un mix di regioni rurali (10), urbane (4) e intermedie (7) con quattro grandi aree metropolitane: Nizza, Genova, Tolone e Cagliari.

Esiste un numero importante di pendolari transfrontalieri (44.600). L'area di confine è caratterizzata da una diffusa ricchezza in termini di economia e patrimonio ambientale e culturale. La sua posizione, la varietà di paesaggi, le condizioni climatiche, i siti naturali, il suo patrimonio storico, nonché la qualità dei servizi, ne fanno un'alta destinazione turistica. Tuttavia il territorio è estremamente vulnerabile ai cambiamenti climatici ed esposto a rischi naturali, sia a terra che in mare e la pressione turistica non aiuta a mitigare i rischi ambientali. 7.196.802,00 di abitanti vivono nell'area transfrontaliera marittima, dei quali

2.146.024,00 in Province- Alpes -Côte d'Azur, 338.273,00 in Corsica, 1.556.981,00 in Liguria, 1.564.286,00 in Toscana (Aree Nuts 3 Massa- Carrara, Lucca, Pisa, Livorno, Grosseto) e 1.591.238,00.8 in Sardegna. L'area territoriale considerata è estremamente ricca e diversificata nella dimensione ambientale, in quanto in essa sono concentrate circa l'8% delle specie marine dell'intero Mediterraneo, un numero importante di parchi e riserve marine fra cui a titolo di esempio si cita il Santuario dei Cetacei di "Pelagos", il Parco della Maddalena, il Parco Marino delle Bocche di Bonifacio. Per quanto attiene l'area costiera marina del litorale francese, dal 2008 sono state intensificate le reti delle aree marine protette, di diversa natura giuridica, al fine di assicurare uno sviluppo delle attività economiche e sociali per la protezione degli ambienti sui cui sono incardinate

2.2. priorità, obiettivi strategici e azioni

La Proposta di Regolamento sulla cooperazione territoriale europea prevede che ciascun programma individui delle priorità. Ogni priorità corrisponde a un obiettivo strategico o, ove applicabile, a uno o a entrambi gli obiettivi specifici dell'Interreg. Più priorità possono corrispondere allo stesso obiettivo strategico o specifico dell'Interreg. (art. 17.2).
Nello specifico, per il Programma vengono individuate 5 Priorità che di seguito saranno descritte, riportanto gli obiettivi strategici e le azioni relative.

Priorità 1 (OS1) - Un'area transfrontaliera attrattiva, improntata alla modernizzazione intelligente e sostenibile

L'analisi dei fabbisogni e dei dati economici dell'area di programma ha evidenziato la necessità di rafforzare la competitività e la capacità di innovare dei territori inclusi nello spazio transfrontaliero. Mediamente, infatti, il livello di competitività dei territori è inferiore alla media EU. Nella tabella 2 sono riassunte le caratteristiche della Priorità 1, inclusi gli obiettivi e le azioni individuate per tale Priorità. Dall'analisi delle priorità proposte emerge che la strategia del Programma appare declinata verso:

- favorire il sostegno alla competitività, sostenibilità, innovazione, presenza nelle catene del valore globale e transizione industriale delle MPMI (anche a seguito dell'impatto

della crisi derivante da COVID 19);

- intensificare le sinergie tra gli attori dell'innovazione nell'area transfrontaliera;
- rafforzare i legami con la specializzazione intelligente dei territori, la transizione industriale e l'imprenditorialità;
- incentivare la collaborazione lungo le catene del valore dei prodotti e servizi innovativi, con particolare riferimento a quelli verdi.

PRIORITA' 1 (OS1)	OBIETTIVO SPECIFICO	Obiettivo correlato a ob. specifico	AZIONI	SOTTO AZIONI
Un'area transfrontaliera attrattiva, improntata alla modernizzazione intelligente e sostenibile	**os iii) Rafforzare la crescita sostenibile e la competitività delle pmi e la creazione di posti di lavoro nelle pmi, anche attraverso investimenti produttivi**	Sostenere la competitività, sostenibilità, innovazione, presenza nelle catene del valore globale e transizione industriale delle MPMI (anche a seguito dell'impatto della crisi derivante da COVID 19) e rendere più attrattivo il territorio.	A) Sostegno alla competitività, all'innovazione e del trasferimento tecnologico delle MPMI transfrontaliere, coerentemente con le strategie di specializzazione intelligente dei territori.	Aa) Creazione di centri di competenza transfrontalieri (o reti transfrontaliere di centri di competenza) specializzati nelle filiere prioritarie definite dal Programma Ab) Iniziative collaborative transfrontaliere di "open innovation", tra MPMI, Start-ups, ed altri attori dell'innovazione e della ricerca rilevanti Ac) Azioni volte a supportare la trasformazione tecnologica e digitale dei processi produttivi attraverso progetti congiunti di innovazione tra MPMI e altri attori dell'innovazione mediante l'adozione di tecnologie abilitanti (quali ad esempio le tecnologie legate ad industria 4.0). Ad) Azioni per lo sviluppo e il rafforzamento delle sinergie tra imprese, i centri di ricerca e i poli di competitività e altri attori. Ae) Sostegno alla creazione e/o al rafforzamento di imprese e reti di imprese/clusters/poli di innovazione (ed altri attori rilevanti) transfrontaliere; Af) Azioni volte al rafforzamento e allo sviluppo dell'internazionalizzazione, all'individuazione di nuovi mercati, alla diversificazione degli stessi, allo sviluppo e rafforzamento della presenza delle MPMI transfrontaliere nelle catene del valore globali, attraverso la creazione di partenariati transfrontalieri (anche a fini aggregativi) tra imprese, cluster/reti di impresa, poli di innovazione e altri attori dell'innovazione transfrontaliera.
			B) Rafforzare la competitività delle MPMI transfrontaliere per la Gestione, lo Sviluppo, la promozione innovativa dei territori, e dei beni turistici e dei servizi turistici e culturali collegati.	Ba) Azioni transfrontaliere per promuovere un'offerta turistica e culturale innovativa, fondata su alleanze strategiche tra attori pubblici e privati (inclusa l'industria culturale e creativa) che vadano, ad esempio, nella direzione della sostenibilità, dell'innovazione, della trasformazione digitale e intelligente, della qualità dell'accoglienza e di nuove modalità di gestione dei flussi turistici e di viaggio. Bb) Azioni per sostenere e promuovere i territori attraverso la valorizzazione delle risorse naturali, culturali, agricole e forestali.
	os iv) Sviluppare competenze per la specializzazione intelligente, la transizione industriale e	Rafforzare i legami con la specializzazione intelligente dei territori, la transizione industriale e l'imprenditorialità.	A) Azioni tese a sviluppare e consolidare sinergie tra aree di specializzazione intelligente dell'area di cooperazione	Aa) Sviluppo di partenariati tra gli stakeholder della quadrupla elica (pubblico, privato, mondo della ricerca e società civile), per la realizzazione di "comunità di pratica" transfrontaliere sulle tematiche legate alle strategie di specializzazione intelligente

	l'imprenditorialità		B) Azioni volte a promuovere e rafforzare la capacità dei territori (cluster e reti di imprese, enti pubblici, mondo della ricerca, società civile, etc.) di cogliere i vantaggi della transizione industriale e di industria 4.0	Ba) Promuovere azioni di "mutual learning", condivisione di buone pratiche, azioni dimostrative, progetti pilota tra gli attori dell'innovazione a diversi livelli di governance per sostenere i territori ed in particolare le MPMI ad affrontare la transizione industriale e il passaggio ad Industria 4.0.

Tabella 2 - Quadro logico della Priorità 1

Priorità 2 (OS2) - Un'area transfrontaliera resiliente ed efficiente dal punto di vista delle risorse

La vulnerabilità dello spazio transfrontaliero dal punto di vista ambientale è elevata: all'interno di questa area prioritaria verranno individuate azioni con la finalità di tutelare ma anche valorizzare le risorse naturali nei territori interessati, in piena continuità con quanto già fatto con il precedente Programma 2014-2020. In particolare nella tabella 3 sono indicati gli obiettivi e le azioni di intervento.

Dalla proposta delle azioni emerge che principalmente il programma vuole:

- promuovere il coordinamento e l'integrazione nella gestione tra i territori;
- promuovere una gestione del territorio incentrata sulla resistenza ai rischi ambientali, con un approccio sinergico;
- promozione della conservazione e miglioramento del capitale naturale dell'area transfrontaliera e del ripristino in "buono stato ambientale";
- promuovere azioni di adattamento al cambiamento climatico;
- promuovere l'ottimizzazione dell'uso dei flussi di materiali e di energia, ripensando il ciclo di vita dei materiali in un'ottica di economia circolare;
- promuovere a tutti i livelli (cittadinanza, istituzioni, ecc.) la consapevolezza sui temi relativi alla circolarità.

PRIORITA' 2 (OS2)	OBIETTIVO SPECIFICO	Obiettivo correlato a ob. specifico	AZIONI	SOTTO AZIONI
Un'area transfrontaliera resiliente ed efficiente dal punto di vista delle risorse	**os iv) Promuovere l'adattamento al cambiamento climatico e la prevenzione del rischio di catastrofi, la resilienza, tenendo conto degli approcci basati sugli ecosistemi**	Promozione di una cultura e una gestione del territorio e del mare che ne garantisca la resistenza ai rischi (erosione costiera, incendi, inondazioni, sicurezza marittima), in una sinergia tra mare, biodiversità, effetti derivanti dai cambiamenti climatici e politiche	A) Azioni per incentivare e migliorare il coordinamento tra i territori dell'area transfrontaliera per rafforzare le capacità di gestione integrata delle zone costiere, la prevenzione e gestione dei rischi (erosione costiera, incendi, alluvioni, rischi della navigazione), capitalizzando quanto realizzato nelle programmazioni precedenti e integrando ove possibile con la programmazione mainstream	Aa) Azioni di governance con il coinvolgimento delle autorità locali e degli stakeholders rilevanti. Ab) Applicazione dei Piani di intervento congiunti, protocolli comuni e piani di emergenza già definiti/approvati con la programmazione 2014-2020 Ac) Investimenti per progetti pilota.
			B) Azioni per incentivare lo sviluppo di strumenti e infrastrutture congiunti per il monitoraggio, la previsione e la gestione dei rischi (erosione costiera, incendi, alluvioni, rischi della navigazione), capitalizzando quanto realizzato nelle programmazioni precedenti, e integrando ove possibile con la programmazione mainstream.	Ba) Investimenti per lo sviluppo e/o il rafforzamento delle modellizzazioni di sistemi congiungi d'allerta precoce e di monitoraggio dei rischi. Bb) Investimenti per infrastrutture per la prevenzione dei rischi, rispettose dell'ambiente che prediligano, ad esempio, soluzioni "Nature Based" finalizzate alla riduzione degli impatti del cambiamento climatico. Bc) Investimenti per strumenti e servizi per migliorare i sistemi di monitoraggio per la sicurezza della navigazione nello spazio transfrontaliero.

PRIORITA' 2 (OS2)	OBIETTIVO SPECIFICO	Obiettivo correlato a ob. specifico	AZIONI	SOTTO AZIONI
			C) Azioni per promuovere strategie congiunte di sensibilizzazione attiva sui temi legati ai rischi antropici e derivanti dai cambiamenti climatici (erosione costiera, incendi, alluvioni, rischi della navigazione), rivolte alle istituzioni, ai cittadini, e agli attori economici dell'area transfrontaliera, capitalizzando quanto realizzato nelle programmazioni precedenti e integrando ove possibile con la programmazione mainstream.	Ca) Azioni di sensibilizzazione per il rafforzamento della cultura sui rischi **(**derivanti dai cambiamenti climatici rivolte ai cittadini, istituzioni, operatori economici e altri stakeholders rilevanti**)**. Cb) Azioni di capacity building rivolte a istituzioni, operatori economici e altri stakeholders rilevanti.
Un'area transfrontaliera resiliente ed efficiente dal punto di vista delle risorse	**os vii) Migliorare la protezione della natura e la biodiversità, le infrastrutture verdi, in particolare nell'ambiente urbano, e ridurre l'inquinamento**	Promozione della conservazione e miglioramento del capitale naturale dell'area transfrontaliera e del ripristino (conseguente all'inquinamento e all'eccessivo sfruttamento) in "buono stato ambientale".	A) Conservazione, tutela, promozione del capitale naturale dello spazio transfrontaliero, capitalizzando quanto realizzato nelle programmazioni precedenti.	Aa) Azioni per promuovere, proteggere, conservare e tutelare la biodiversità e il capitale naturale dell'area di cooperazione prioritariamente applicando strategie congiunte realizzate nelle precedenti programmazioni. In particolare, potranno essere finanziate azioni per: la protezione degli habitat e la riduzione della presenza delle specie invasive (incluse, ad esempio, azioni dedicate alla realizzazione e interoperabilità di banche dati digitali dedicate alle misure di conservazione; mappe degli habitat, linee guida per la realizzazione di strutture per ormeggio e punti di ancoraggio etc); la cooperazione tra le aree protette (marine, terrestri e delle zone umide), oltre che il loro ampliamento, la loro protezione e conservazione; la tutela di siti con particolari criticità dovute ad attività antropiche (ad esempio in prossimità dei porti, porticcioli, marine, etc.); il ripristino di ecosistemi e di aree di riproduzione della fauna (in particolare marina); la promozione della pesca sostenibile. Ab) Azioni per promuovere le infrastrutture verdi e blu per la salvaguardia degli ecosistemi marini, lo sviluppo della qualità rurale ed ecologica in agricoltura, per contrastare gli effetti dei cambiamenti climatici e degli eventi estremi e per migliorare la qualità della vita nello spazio transfrontaliero.
			B) Azioni volte ad assicurare la gestione integrata, la sostenibilità e l'accessibilità del patrimonio naturale (e del patrimonio culturale collegato) transfrontaliero	Ba) Implementazione di Piani d'azione congiunti di sviluppo, valorizzazione e integrazione di itinerari culturali ed ambientali Bb) Azioni pilota per la realizzazione di piccole infrastrutture di natura materiale e immateriale per il miglioramento della fruibilità dei beni dell'area, secondo un approccio integrato e sostenibile (interventi per l'accessibilità materiale dell'offerta culturale e naturale quali ad esempio percorsi di trekking, sentieri equestri, percorsi subacquei, sentieri litorali e sottomarini sostenibili, piste ciclabili e strumenti di diffusione di conoscenza online, applicazioni mobili).

PRIORITA' 2 (OS2)	OBIETTIVO SPECIFICO	Obiettivo correlato a ob. specifico	AZIONI	SOTTO AZIONI
Un'area transfrontaliera resiliente ed efficiente dal punto di vista delle risorse			C) Azioni per ridurre l'inquinamento ambientale, capitalizzando quanto realizzato nelle programmazioni precedenti	Ca) Azioni per ridurre l'inquinamento ambientale (in particolare marino e marittimo) derivante dal rilascio di sostanze inquinanti (es. pesticidi, prodotti chimici pericolosi, acque reflue urbane e industriali e altri rifiuti, compresi i rifiuti urbani e la plastica), e a ripristinare le aree inquinate (interventi pilota).
			D) Azioni per ridurre l'inquinamento ambientale dell'area attraverso la promozione dei "Porti Verdi transfrontalieri del futuro", capitalizzando quanto realizzato nelle programmazioni precedenti	Da) Azioni di governance multilivello che coinvolgano tutti i soggetti interessati al settore portuale, (le autorità portuali, gli armatori, le comunità locali, le organizzazioni della società civile e i dipartimenti di pianificazione urbana, regionale o nazionale,) al fine di accelerare la riduzione dell'inquinamento e la produzione e l'utilizzo di energia sostenibile; Db) Azioni a sostegno della realizzazione di un piano strategico per i "porti verdi" al fine di minimizzare l'inquinamento nelle aree portuali e marittime. Dc) Azioni sperimentali per ridurre le emissioni inquinanti nei porti e nelle aree adiacenti in relazione all'aria (emissioni di CO2 e di altre sostanze inquinanti nocive quali SOx, NOx e particolato) all'inquinamento delle acque e al rumore e promuovere la de-carbonizzazione del sistema energetico in favore di fonti rinnovabili (ad es. GNL, idrogeno, biomassa forestale, etc). Dd) Soluzioni per promuovere l'utilizzo delle banchine elettrificate nei porti attraverso, ad esempio, analisi costi benefici, benchmarking, etc.
	os vi) promuovere la transizione verso un'economia circolare	Promuovere l'ottimizzazione dell'uso dei flussi di materiali e di energia, ripensare il ciclo di vita dei materiali, promuovere un modello di produzione improntato al funzionamento degli ecosistemi	A) sviluppo di strategie, modelli e soluzioni condivisi in tema di economia circolare	Aa) Azioni per lo scambio di buone pratiche e/o lo sviluppo di strategie e/o modelli di economia circolare (dalle materie prime al riciclo, passando per la progettazione, la produzione, la distribuzione, il consumo/uso/riuso/riparazione/raccolta, riciclo). Ab) azioni per lo sviluppo di soluzioni innovative e sostenibili per la riconversione delle attività produttive da un modello lineare verso un modello di economia circolare. Ac) Soluzioni per il miglioramento della raccolta in mare e la gestione a terra dei rifiuti: valutazione di meccanismi di incentivazione e strumenti tariffari, la definizione di protocolli/modelli congiunti per migliorare la raccolta e la gestione a terra e integrazione con il ciclo dei rifiuti urbani.

PRIORITA' 2 (OS2)	OBIETTIVO SPECIFICO	Obiettivo correlato a ob. specifico	AZIONI	SOTTO AZIONI
			B) promozione della sperimentazione di interventi di economia circolare	Ba) azioni collaborative di sostegno alla creazione di filiere sperimentali nell'ambito dell'economia circolare e alla sperimentazione di modelli e soluzioni anche attraverso l'utilizzo di tecnologie digitali (ad es. machine learning e artificial intelligence). Bb) Azioni volte a promuovere sistemi innovativi di gestione, recupero, e riuso dei rifiuti solidi (ad esempio i rifiuti solidi raccolti dal mare) e organici (ad esempio gusci di aragoste, gamberi e in generale crostacei) non organici (es. valve dei mitili) e il loro successivo reinserimento nel ciclo produttivo (materie prime seconde di qualità, nuovi materiali, ad esempio per l'edilizia sostenibile, e prodotti ad uso energetico).
			C) Capacity building	Ca) Azioni indirizzate al rafforzamento delle competenze tecnico-scientifiche degli stakehoders (sia pubblici che privati) lungo le catene del valore circolari. Cb) Azioni di sensibilizzazione rivolte agli attori principali lungo la catena del valore (Imprese, enti pubblici, consumatori/cittadini) tese a promuovere e consolidare l'approccio circolare per migliorare il benessere, la qualità della vita, la salute e la sicurezza, ma anche l'ottimizzazione delle filiere transfrontaliere.

Tabella 3 - Quadro logico della Priorità 2

Priorità 3 (OS3) - Un'area transfrontaliera connessa fisicamente e digitalmente

La forte dimensione insulare di parte dei territori coinvolti nel programma rende il tema dell'accessibilità e della connessione particolarmente importante. Sulla base delle possibilità reali di intervento per i territori e di quanto già sviluppato nel passato periodo di programmazione, le azioni di intervento individuate sono elencate nella tabella 4.

Dall'analisi delle azioni proposte emerge che la strategia del Programma appare declinata verso:

- investimenti per potenziare l'accessibilità del territorio regionale, tramite il potenziamento della multimodalità sia attuale che in ottica innovativa;
- investimenti per lo sviluppo di sistemi di mobilità trans-frontaliera di merci e persone innovativi, sostenibili ed inclusivi;

Priorità 4 (OS) - Un'area transfrontaliera efficiente in capitale sociale e che si distingue per la qualità del suo capitale umano

In un periodo come l'attuale, il tema del capitale umano è fondamentale per permettere una ripresa che sia equa e duratura, anche alla luce dell'attuale performance rispetto alla media EU dei territori interessati dal Programma. I risultati dell'area transfrontaliera, infatti, sono inferiori sia in termini di formazione del capitale umano che di un suo successivo impiego, essendo il tasso di occupazione nell'area transfrontaliera inferiore alla media europea, al netto delle conseguenze della pandemia. Le azioni di intervento individuate per tale asse sono riportate nella tabella 5.

Dall'analisi delle azioni il programma risulta incentrato verso:

- Investimenti per migliorare l'efficienza del mercato del lavoro nei territori interessati;
- Investimenti per facilitare l'accesso delle aree più remote all'assistenza sanitaria;
- Mitigare gli effetti dell'invecchiamento della popolazione.

PRIORITA' 3 (OS3)	OBIETTIVO SPECIFICO	Obiettivo correlato a ob. specifico	AZIONI	SOTTO AZIONI
Un'area transfrontaliera connessa fisicamente e digitalmente	**os iii) sviluppare e potenziare la mobilità nazionale, regionale e locale sostenibile, resiliente al clima, intelligente e intermodale, compreso un migliore accesso alla TEN-T e alla mobilità transfrontaliera**	Migliorare la mobilità transfrontaliera (regionale e locale) transfrontaliera (delle persone e delle merci)	A) Multimodalità transfrontaliera sicura e sostenibile	Aa) Sperimentazione di piani di azione e modelli di governance congiunti per l'interoperabilità dei collegamenti multimodali nave-bus-treno, treno-bus, aeroporto- bus-treno, servizi navetta nei porti/aeroporti), in particolare tra le isole e tra queste e le altre regioni dello spazio transfrontaliero, anche attraverso l'uso di piattaforme integrate ICT e open data capitalizzando i risultati delle programmazioni precedenti. Ab) Sviluppo e sperimentazione di nuovi strumenti e meccanismi di ottimizzazione per l'accesso multimodale (di passeggeri e merci), in particolare, ma non solo, nei porti e tra questi e le città o altri nodi capitalizzando i risultati delle programmazioni precedenti.
			B) Investimenti congiunti per la creazione, sperimentazione e potenziamento di modalità innovative, inclusive e sicure di mobilità transfrontaliera	- Ba) Sviluppo e sperimentazione di potenziali soluzioni (tecnologiche, sociali, economiche) per aumentare l'accessibilità e la connettività nello spazio transfrontaliero ed in particolare nelle aree a domanda debole (sia urbane che rurali e interne) e per favorire lo spostamento da e verso i principali nodi di scambio. Bb) Azioni dedicate alla definizione di protocolli comuni di sicurezza a livello transfrontaliero per il trasporto di merci (e in particolare di merci pericolose), via mare (ma anche ferrovia e strada) e per le infrastrutture e le persone (Safety/security/Cyber).

Tabella 4 - Quadro logico della Priorità 3

PRIORITA' 4 (OS4)	OBIETTIVO SPECIFICO	Obiettivo correlato a ob. specifico	AZIONI	SOTTO AZIONI
Un'area transfrontaliera efficiente in capitale sociale e che si distingue per la qualità del suo capitale umano	**os i)** **migliorare l'efficacia dei mercati del lavoro e l'accesso a un'occupazione di qualità attraverso lo sviluppo dell'innovazione sociale e delle infrastrutture**	Migliorare l'efficienza del mercato del lavoro transfrontaliero, (anche a seguito dell'impatto della crisi derivante da COVID 19).	A) Sostegno alla realizzazione di un'offerta transfrontaliera di servizi all'impiego efficienti e di qualità	Aa) Sperimentazione di strumenti, strategie e piani di azione congiunti nel campo dei servizi all'occupazione, ad esempio servizi d'informazione, coaching, tutoring, fiere del lavoro transfrontaliere, piattaforme innovative di scambio tra offerta e domanda di lavoro, anticipazione delle competenze, transizione professionale, accesso al mondo del lavoro, autoimprenditorialità, messa in rete di competenze.
			B) Sostegno alla qualificazione del capitale umano a supporto dell'efficienza ed efficacia del mercato del lavoro transfrontaliero e della mobilità sociale e professionale dei giovani, degli adulti, dei lavoratori	Ba) Realizzazione di reti e alleanze formative tra mondo della formazione, mondo del lavoro, società civile (es. Alleanza Sperimentale nel settore della Nautica), per la sperimentazione di azioni a sostegno della formazione (dei giovani, dei disoccupati) e della riqualificazione dei lavoratori. Tali sperimentazioni dovranno tener conto di quanto indicato per le azioni di cui alla lettera A del presente obiettivo specifico.
	os iv) **Garantire la parità di accesso all'assistenza sanitaria attraverso lo sviluppo di infrastrutture,compresa l'assistenza primaria**	Accrescere le competenze transfrontaliere nell'ambito dell'accesso all'assistenza sanitaria con particolare riferimento alle aree più isolate e della mitigazione degli effetti dell'invecchiamento della popolazione.	A) Promozione di iniziative congiunte a sostegno dell'accesso all'assistenza sanitaria e dell'inclusione sociale della popolazione residente nelle aree più isolate e delle categorie più fragili.	Aa) scambio e valorizzazione delle esperienze relative alla realizzazione di servizi digitali innovativi per la salute (telemedicina, assistenza sanitaria locale), a beneficio delle zone insulari, delle aree più isolate e ~~a beneficio~~ delle categorie più fragili. Ab) scambio e valorizzazione delle esperienze relativamente a metodi innovativi e nuovi approcci per mitigare gli effetti dell'invecchiamento della popolazione, e per sostenere le categorie più fragili, migliorandone la qualità della vita (servizi sociosanitari innovativi a sostegno del benessere fisico e psicologico, social-housing, turismo sanitario e della cura, welfare sociale, integrazione sociale).

Tabella 5 - Quadro logico della Priorità 4

Priorità 5 (ISO1) - Una migliore governance transfrontaliera

La priorità 5 prende spunto dal documento della Commissione Europea 'Cross Border Cooperation in the Mediterranean area'. Le azioni previste sono realizzate in connessione alla capacità istituzionale delle autorità pubbliche e sono riportate nella tabella 6.

Dall'analisi delle azioni il programma risulta incentrato verso:

- La promozione della capacity building transfrontaliera;
- La promozione del coordinamento inter-istituzionale con altri programmi al fine di ottenere effetti sinergici.

PRIORITA' 5 (ISO1)	OBIETTIVO SPECIFICO	Obiettivo correlato a ob. specifico	AZIONI	SOTTO AZIONI
Una migliore governance transfrontaliera	**os i) migliorare la capacità istituzionale delle autorità pubbliche, in particolare quelle incaricate di gestire un territorio specifico, e delle parti interessate**	Creazione di un ambiente in grado di innescare percorsi virtuosi che favoriscono la coesione economica e sociale dello spazio transfrontaliero attraverso 3 pilastri fondamentali: - Capacity Building tranfrontaliera: costruzione, rafforzamento e sviluppo delle "capacità transfrontaliere" dei territori. - Coordinamento interistituzionale che consenta di creare un terreno favorevole per la realizzazione delle sfide del programma facilitando al contempo l'identificazione delle complementarietà e delle sinergie con altri programmi	A) Capacity building transfrontaliera	Aa) Azioni di capacity builidng per promuovere, federare e rafforzare la politica marittima e costiera dell'area. Ab) Scambio di esperienze e costruzione di capacità delle autorità pubbliche per preparare iniziative/strategie integrate transfrontaliere. Ac) Azioni a sostegno dei gruppi europei di cooperazione territoriale negli ambiti prioritari del Programma. Ad) Azioni per testare, adattare e implementare servizi digitali intelligenti per una migliore cooperazione e un migliore coordinamento al di là dei confini amministrativi (ad es. per lo scambio di dati relativamente al settore sanitario). Ae) Azioni di formazione e scambio di personale delle pubbliche amministrazioni per migliorare la capacità istituzionale (sanità, governance, etc.) Af) azioni per rafforzare, orientare e rendere omogenea l'intera catena del valore del turismo transfrontaliero rispetto agli gli obiettivi di sostenibilità (Goals Agenda 2030). Ag) azioni per definire modelli di governance che valorizzino e promuovano i servizi ecosistemici quale modalità di sviluppo per le aree transfrontaliere (ad esempio le aree rurali e marginali) Ah) individuazione e scambio di buone pratiche in tema di appalti verdi orientati a un uso efficiente delle risorse, finalizzate ad esempio all'adozione di strumenti comuni.
	os ii) migliorare l'efficienza della pubblica amministrazione promuovendo la cooperazione giuridica e amministrativa e la cooperazione tra cittadini e le istituzioni, in particolare al fine di risolvere gli ostacoli giuridici e di altro tipo nelle regioni di confine		B) Coordinamento inter-istituzionale	Ba) Azioni dedicate allo sviluppo di modalità di cooperazione inter-istituzionale con programmi di CTE, a gestione diretta e con Programmi Mainstream ai fini di una massimizzazione dell'efficacia degli interventi in un'ottica di complementarietà. Bb) Azioni per una strategia di governance e di allineamento dei protocolli nell'area di cooperazione in materia di infrastrutture e trasporti. Bc) Sviluppo di strategie congiunte per l'armonizzazione dei sistemi di istruzione e formazione (formale, non formale e informale) al fine del riconoscimento, validazione e certificazione delle competenze al livello transfrontaliero. Bd) Sviluppo di sistemi di monitoraggio congiunto per la rilevazione dei progressi dello spazio transfrontaliero con riferimento alle sfide della transizione ecologica (ad esempio in tema di economia circolare).
			C) People to people	Ca) Azioni congiunte dal basso vocate alla valorizzazione e al rafforzamento della radice ed identità comune transfrontaliera e per il superamento degli ostacoli esistenti (linguistici, culturali, fisici), con il forte coinvolgimento, ad esempio, delle giovani generazioni e con il fine ultimo di rafforzare la coesione sociale dei territori. Cb) Promozione di un Erasmus transfrontaliero per studenti delle classi superiori.

	os iii) costruire la fiducia reciproca, in particolare incoraggiando le azioni people to people	pertinenti. - Consolidamento dell'identità transfrontaliera per facilitare il superamento degli ostacoli esistenti.		

Tabella 6. Quadro logico della Priorità 5.

2.3. Allocazione finanziaria

Allo stato attuale della proposta di Programma, l'allocazione finanziaria FESR del PO Marittimo 2021-2027 è rappresenta in tabella 7.

Tabella 7 – Allocazione finanziaria

Priorità	Allocazione finanziaria per Priorità (%)
1	22%
2	55,84%
3	7,16%
4	10%
5	5%
Totale	100%

3. Analisi della coerenza interna ed esterna del Programma

All'interno del processo di VAS, e quindi nel rapporto ambientale in particolare, l'obiettivo dell'analisi della **coerenza interna** è verificare se gli obiettivi specifici di Programma, e quindi poi le azioni che da essi discendono, sono in sintonia con gli obiettivi ambientali contenuti nel Programma stesso.
Dall'analisi effettuata emerge una buona correlazione tra entrambi gli obiettivi specifici della Priorità 1 e uno degli obiettivi specifici a carattere ambientale (Priorità 2) della proposta di PO Transfrontaliero Italia Francia "Marittimo 2021-2027". Si evidenzia anche una buona correlazione tra l'obiettivo specifico della Priorità 3 e uno degli obiettivi specifici a carattere ambientale. Emerge inoltre una buona correlazione tra alcuni degli obiettivi specifici delle Priorità 4 e 5 e gli obiettivi specifici della Priorità 2.
L'analisi di **coerenza esterna** invece, analizza le possibili interazioni tra il Programma di Cooperazione Transfrontaliero Marittimo Italia Francia 2021-2027 e gli altri strumenti di programmazione in essere nel territorio di incidenza. Il lavoro ha comportato l'analisi degli strumenti di programmazione esistenti, l'analisi degli elementi di coerenza tra il Programma Transfrontaliero e gli altri piani e/o programmi., ed infine l'analisi della concordanza, che incrocia gli obiettivi del Programma con i piani e programmi individuati per l'analisi. L'analisi ha evidenziato una sostanziale coerenza degli obiettivi del Programma con tutti gli strumenti di programmazione e pianificazione esistenti. Questo risultato è il frutto della continua consultazione e confronto svolti all'interno della Task force durante il percorso di formazione del Programma.

4. Stato dell'ambiente, problemi ambientali e criticità

4.1 Descrizione generale del territorio

Il territorio interessato dal piano si estende complessivamente per circa 59.867 kmq e coinvolge due diverse nazioni (Italia e Francia) con 18 NUTS 3 (*Nomenclature of territorial units for statistics*) di cui 4 francesi e 14 italiane. La tabella 1 illustra la ripartizione percentuale delle differenti unità amministrative.

Tabella 2: Distribuzione della superficie complessiva tra i territori NUTS3

NUTS3	NUTS0	Superficie (km2)	% Rispetto alla superficie totale
Alpes-Maritimes	FR	4.285	7,2
Var	FR	6.025	10,1
Corse-du-Sud	FR	4.031	6,7
Haute-Corse	FR	4.713	7,9
Imperia	IT	1.153	1,9
Savona	IT	1.543	2,6
Genova	IT	1.829	3,1
La Spezia	IT	880	1,5
Sassari	IT	7.746	12,9
Nuoro	IT	5.689	9,5
Cagliari	IT	1.264	2,1
Oristano	IT	3.019	5,0
Sud Sardegna	IT	6.605	11,0
Massa-Carrara	IT	1.152	1,9
Lucca	IT	1.771	3,0
Livorno	IT	1.214	2,0
Pisa	IT	2.442	4,1
Grosseto	IT	4.505	7,5
Totale		**59.867**	**100,0**

Il *Departement du Var* è il più grande tra le aree NUTS 3 coinvolte nel piano, tuttavia il territorio italiano, con il 68% della superficie, è quello maggiormente rappresentato, a fronte del 32% del

territorio francese coinvolto nel piano.

4.2 Analisi del contesto ambientale

L'analisi del contesto ambientale ha riguardato i seguenti aspetti:

- ✓ Clima;
- ✓ Qualità dell'aria ed emissioni in atmosfera
- ✓ Risorse idriche interne;
- ✓ Dinamica costiera e acque marine;
- ✓ Suolo;
- ✓ Uso del suolo e dinamiche territoriali
- ✓ Biodiversità;
- ✓ Rumore;
- ✓ Rifiuti;
- ✓ Energia

Allo scopo sono state utilizzate numerose banche dati, differenti per ciascun aspetto ambientale considerato, le quali sono riportate nel rapporto ambientale.

4.3 Risultati e criticità ambientali individuate

Come risultato dell'analisi del contesto ambientale, ed anche alla luce degli obiettivi europei di sostenibilità ambientale, è possibile definire il quadro delle criticità ambientali più rilevanti nello spazio transfrontaliero.

1) L'area è caratterizzata da una crescita di emissioni di gas serra climalteranti prodotte prevalentemente da industrializzazione, trasporti e urbanizzazione; la qualità dell'aria risente in modo significativo delle attività umane, soprattutto per quanto riguarda le polveri sottili, e le situazioni più critiche sono associate alla densità e al valore assoluto della popolazione;

2) la ricchezza di biodiversità è associata anche ad una grande vulnerabilità degli ecosistemi ai cambiamenti climatici, con rischio di una loro perdita;

3) nella quasi totalità delle aree esaminate si rileva un valore pro-capite di rifiuti annualmente prodotti piuttosto alto; contemporaneamente, la percentuale di raccolta differenziata esprime valori

non uniformi; manca una base informativa uniforme che consenta immediati confronti e, soprattutto, non sono disponibili indici effettivi di recupero;

4) è diffusa la presenza di fenomeni di erosione costiera, di fenomeni di dissesto idrogeologico ed eventi franosi, oltre che di rischi alluvionali;

5) la produzione energetica è prioritariamente orientata a fonti energetiche tradizionali; rappresentano eccezioni soltanto quei territori che per conformazione morfologica o caratteristiche geologiche possono utilizzare particolari risorse energetiche alternative (geotermia e idroelettrico);

6) il turismo è caratterizzato da una configurazione poco sostenibile, inquadrabile come "turismo di massa";

Occorre tenere presente che le problematiche identificate insistono su un territorio che è caratterizzato da un rilevante patrimonio naturale (basta pensare all'importante sistema di parchi, e aree protette, riserve naturali marine, aree della Rete Natura 2000), e rappresenta l'area marina faunistica più ricca dell'intero mediterraneo.

5. Obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento per la valutazione

A livello europeo il documento di riferimento principale per gli obiettivi ambientali è il **Green Deal Europeo** (Comunicazione della commissione al parlamento europeo, al Consiglio, al comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni COM (2019) 640 Final), strategia di ampio respiro per il prossimo decennio. Il Green Deal si propone di esser una nuova strategia di crescita che mira a creare un'economia efficiente nell'uso delle risorse, che permetta alla società Europea di essere non solo prospera ma anche giusta. Dal punto di vista ambientale, oltre alla promozione dell'uso efficiente delle risorse, il Green Deal si pone come obiettivo il ripristino della biodiversità e la riduzione dell'inquinamento, avendo come macro target il raggiungimento delle zero emissioni netto entro il 2050. Inoltre, va sottolineato come il Green Deal sia anche il primo atto di implementazione della Strategia Europea per attuare l'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile (Sustainable Development Goals- SDGs), strategia che però ancora deve trovare la sua definizione. L'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile è un programma d'azione per le persone, il pianeta la prosperità e la pace sottoscritto nel settembre 2015 dai governi dei 193 Paesi membri dell'ONU e che comprende 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile, per un totale di 169 target. I Paesi sottoscrittori si sono impegnati a raggiungere tali target entro il 2030. Anche l'Italia è impegnata a declinare gli obiettivi strategici dell'Agenda 2030 nell'ambito della programmazione economica, sociale ed ambientale e in questo caso il documento di riferimento è la a **Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile** (SNSvS).

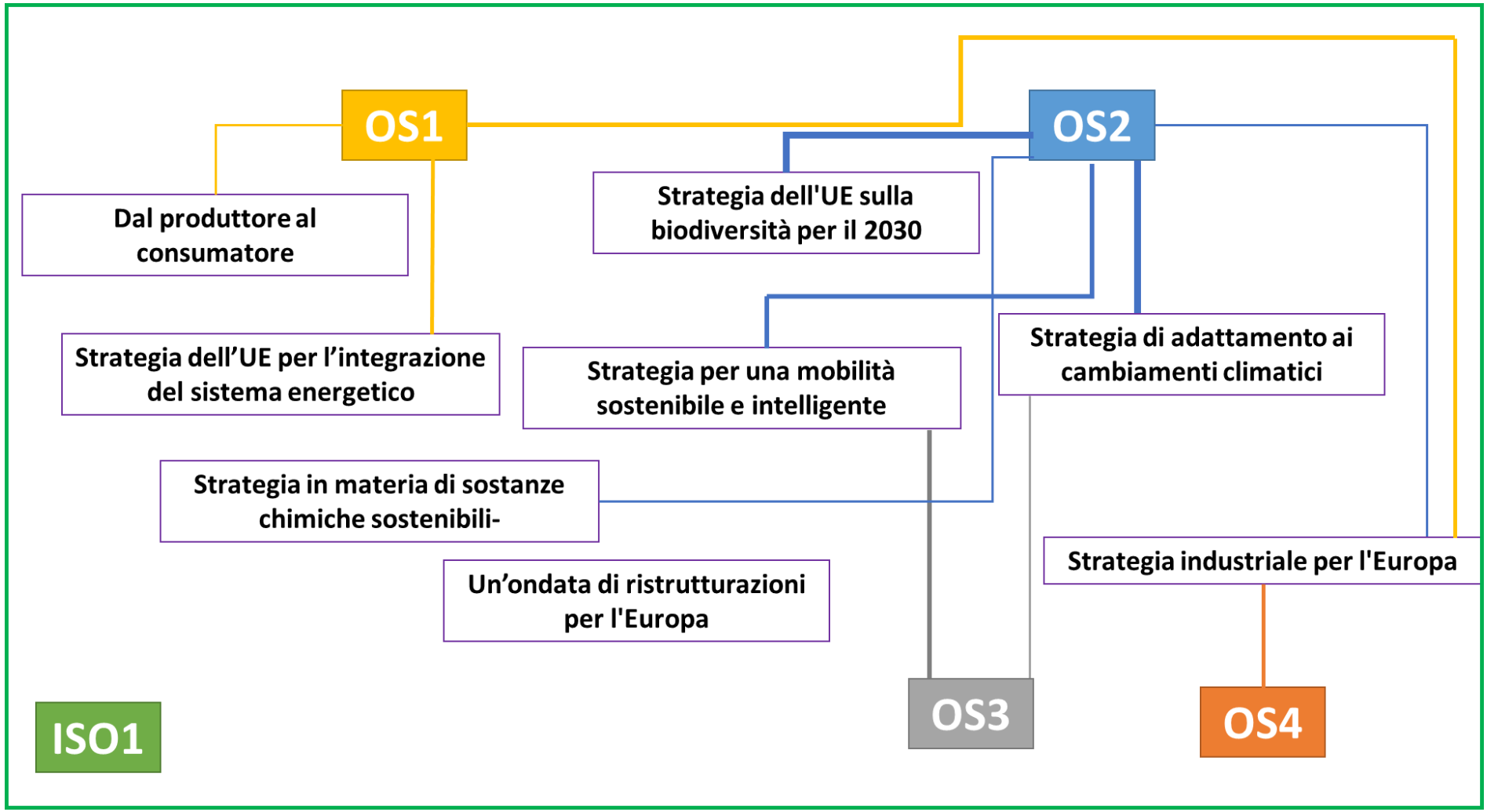
Il Green Deal si articola in otto macro-ambiti tematici che costituiscono anche otto obiettivi da conseguire, articolati in documenti e atti. Tali ambiti nel loro insieme dovranno permette di confermare il ruolo dell'UE come leader mondiale e raggiungere il Patto europeo per il clima. Per meglio capire come ciò verrà raggiungo, i singoli ambiti tematici e i relativi atti sono stati trattati nel Rapporto Ambientale (**Strategia di adattamento ai cambiamenti climatici, Energia per un'economia climaticamente neutra: strategia dell'UE per l'integrazione del sistema energetico, Strategia industriale per l'Europa, comunicazione Un'ondata di ristrutturazioni per l'Europa: inverdire gli edifici, creare posti di lavoro e migliorare la vita, Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro,** strategia **Dal produttore**

al consumatore, Strategia dell'UE sulla biodiversità per il 2030 - Riportare la natura nella nostra vita, Strategia in materia di sostanze chimiche sostenibili- Verso un ambiente privo di sostanze tossiche).

La Figura 1 riporta il confronto tra gli obiettivi delineati nel Green New Deal, e dei documenti connessi illustrati, e le priorità del PO Italia Francia "Marittimo" 2021-2027 al fine di valutarne il maggiore o minore livello di congruenza e connessione di quest'ultimo con gli obiettivi di tutela ambientale comunitari. Le linee mostrano a quale delle strategie ogni obiettivo strategico è maggiormente connesso, evidenziando con lo spessore del tratto il livello di intensità nella connessione. **La priorità 1 'Un'area transfrontaliera attrattiva, improntata alla modernizzazione intelligente e sostenibile',** con i suoi obiettivi specifici 'Migliorare la crescita e la competitività delle PMI, anche attraverso investimenti produttivi' e 'Sviluppare competenze per la specializzazione intelligente, la transizione industriale e l'imprenditorialità' mira principalmente a migliorare la competitività dell'area transfrontaliera. Per farlo punta in modo deciso sullo sviluppo di un nuovo approccio circolare, nella direzione della decarbonizzazione. Per questo risulta particolarmente evidente il legame con la Strategia per una nuova industrializzazione. Sono evidenti anche i legami con la strategia dell'UE per l'integrazione del sistema energetico, visto il ruolo dell'efficientamento energetico e dello sviluppo integrato previsto. La strategia Dal produttore al consumatore, invece, rivela connessioni soprattutto grazie agli ambiti tematici che tale priorità vuole includere, tra cui l'agroalimentare. **La priorità 2 "Un'area transfrontaliera resiliente ed efficiente dal punto di vista delle risorse"** è quella che mostra il maggior numero di connessioni con Green New Deal e le strategie derivanti, che si propongono di promuovere l'uso efficiente delle risorse passando per un'economia pulita, il ripristino della biodiversità e la riduzione dell'inquinamento. Le diverse azioni previste, infatti, coprono diverse tematiche, dalle conseguenze del cambiamento climatico e la relativa necessità di adattamento, ai temi della mobilità e dell'innovazione, alle tematiche dell'inquinamento e della tutela delle risorse, incluse quelle energetiche e la biodiversità. Questa è la priorità che maggiormente può contribuire a raggiungere gli obiettivi di sostenibilità ambientale del Green New Deal. **La priorità 3 "Un'area transfrontaliera connessa fisicamente e digitalmente"** punta sulla connessione e l'accessibilità. Per questo è particolarmente legata alla Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. Anche se le attività previste sono su piccola scala concorrono soprattutto alla promozione della multi-modalità sostenibile. Nella priorità 3 infatti ricade lo sviluppo

di una mobilità transfrontaliera sostenibile, per le persone e per le merci, via mare e strada. La priorità contribuisce anche alla strategia di adattamento ai cambiamenti climatici grazie proprio all'approccio sostenibile alla mobilità e la promozione di forme alternative. Infine, la **Priorità 4 "Un'area transfrontaliera efficiente in capitale sociale e che si distingue per la qualità del suo capitale umano"** grazie al suo approccio di miglioramento del capitale umano si allinea a quanto previsto dalla Strategia per l'industrializzazione. Per la **Priorità 5** che si basa sulla **ISO 1** non sono state evidenziate congruità e connessioni dirette con il Green New Deal ma può contribuire a raggiugere gli obiettivi di sostenibilità ambientale grazie alla creazione di cooperazione e capacity building transfrontaliera.

Figura 1 - Congruità e connessione tra il New Green Deal e la programmazione derivata con gli obiettivi del Programma Operativo di Cooperazione Trasfrontaliera Italia-Francia



6. La scelta del Piano adottato e le sue alternative

La scelta della logica di intervento ottimale per il Programma, tra le possibili alternative considerate, è uno dei punti fondanti dei processi di valutazione di piani e programmi. Scegliere tra diverse ipotesi significa non solo considerare programmazioni alternative, ma scenari di possibile sviluppo.

Il Programma 2021-2027 ha come riferimento di ampio respiro gli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni unite, ed il Green Deal dell'Unione Europea. Il programma è costituito da Priorità. Ciascuna Priorità corrisponde a un unico Obiettivo strategico che consiste di uno o più Obiettivi specifici. L'analisi comparativa fra alternative è stata condotta sulla base della combinazione degli Obiettivi specifici scelti come fondamento delle diverse alternative, fra tutti quelli introdotti dai Regolamenti europei.

Sono state individuate 4 diverse alternative, di cui la prima, chiamata **Alternativa SCELTA**, è quella per cui si è optato nel Programma, mentre le altre 3 presentano diverse combinazioni degli obiettivi specifici di cui al Regolamento generale UE, emerse nel corso del percorso di programmazione all'interno della Task force.

I criteri in base ai quali è stata condotta l'analisi comparativa tra le quattro alternative sono: **Capacità di soddisfare gli obiettivi di sostenibilità dell'Agenda 2030 ONU**; **Rispetto della giusta integrazione con gli altri strumenti della programmazione (FSE, FESR, ecc.); Capacità di concentrare le risorse su un numero limitato di obiettivi; Sostenibilità ambientale**; **Continuità con il Programma 2014-2020**.

Dall'analisi svolta l'alternativa SCELTA, cioè quella che rappresenta la proposta di programma, permette di soddisfare in pieno tutti i criteri di valutazione.

7. Relazione di incidenza ambientale

7.1 Metodologia

La normativa VAS prevede per i siti appartenenti alla rete Natura 2000 la realizzazione di una valutazione di incidenza ambientale (V.Inc.A), da effettuare per i siti che siano interessati dal Piano o Programma per cui si sta effettuando la valutazione.

A livello comunitario, la normativa relativa alla Rete Natura 2000 è la seguente:

• direttiva 79/409/CEE del Consiglio del 2 aprile 1979, concernente la conservazione degli uccelli selvatici (direttiva "Uccelli");

• direttiva 92/43/CEE del Consiglio del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche (direttiva "Habitat");

• direttiva 97/62/CE del Consiglio del 27 ottobre 1997, recante adeguamento al progresso tecnico e scientifico della direttiva 92/43/CEE sulla conservazione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatiche.

Il Programma di Cooperazione Transfrontaliero Italia – Francia Marittimo 2014-2020 si riferisce ad un contesto territoriale ampio e non arriva a definire la localizzazione e gli aspetti dimensionali dei singoli interventi attraverso i quali lo stesso verrà attuato. Sarà la fase attuativa del programma che giungerà a delineare in dettaglio i singoli progetti, compresa la loro ubicazione sul territorio. Inoltre, non sempre l'attuazione delle azioni del programma si concretizza attraverso interventi materiali, suscettibili di interferenze (positive o negative) sull'integrità dei siti Natura 2000.

La difficoltà di eseguire una valutazione di incidenza di piani e programmi su tali presupposti, e ad una scala territoriale così ampia, è una criticità generalmente riconosciuta, tanto che in Italia nel 2011 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), il Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MiBAC), l'Istituto Superiore per la Protezione Ambientale (ISPRA), le Regioni e le Province Autonome hanno redatto un documento dal titolo "*Proposta per l'integrazione dei contenuti VAS - Valutazione d'Incidenza*", con la finalità di fornire utili indicazioni sulle modalità di

integrazione dei procedimenti di VAS con quelli di Valutazione di Incidenza Ambientale. Il documento fornisce indicazioni sull'approccio da seguire nella fase di valutazione delle interferenze con la rete Natura 2000, identificando tre differenti casi, in funzione del livello di dettaglio a cui giunge il piano o il programma:

- Piani e Programmi di area vasta che comprendono numerosi Siti Natura 2000 e senza localizzazione delle scelte.
- Piani e Programmi di area vasta che comprendono numerosi Siti Natura 2000 con indicazioni sulla localizzazione delle scelte.
- Piani e Programmi riferiti ad un'area limitata che comprende pochi Siti Natura 2000 e senza localizzazione delle scelte.

Il PO Transfrontaliero Marittimo Italia-Francia, ricade chiaramente nel *primo caso* tra quelli sopra illustrati. In questi casi è prevista la possibilità di effettuare la valutazione non per singoli siti, ma per raggruppamenti di essi, in base agli habitat presenti. Il raggruppamento degli habitat, ai fini analitici e di valutazione, è avvenuto per macrocategorie e su queste sono state valutate le azioni ad un livello preliminare, modulato sul livello conoscitivo delle azioni di programma attualmente esistente.

La metodologia di lavoro ha previsto pertanto:

1. Identificazione degli habitat censiti nella rete Natura 2000 potenzialmente interessati dalla proposta di Programma;
2. Identificazione delle possibili interferenze tra le azioni di programma e le macrocategorie di habitat con la conseguente definizione degli elementi preliminari di valutazione.

L'approccio proposto si ritiene possa garantire adeguatamente il mantenimento degli habitat, in coerenza con il principio di precauzione, graduando la definizione della decisione finale in funzione del livello informativo disponibile.

7.2 Risultati

La valutazione di incidenza condotta sul programma sul Programma di cooperazione

transfrontaliera Italia – Francia Marittimo 2021–2027 ha consentito di identificare le azioni che allo stato della conoscenza non presentano rischi significativi per l'integrità dei siti della Rete Natura 2000. Per queste si ritiene di escludere ulteriori specifiche indagini e approfondimenti durante la fase attuativa del piano. Diversamente, in tutti i casi in cui una determinata opera verrà realizzata all'interno o in prossimità di un sito Natura 2000, e per la quale si ipotizzi una potenziale interferenza con gli obiettivi di conservazione degli habitat ivi presenti, lo studio evidenzia la necessità di eseguire un approfondimento nell'ambito del procedimento di Valutazione di Incidenza Ambientale. Nei casi in cui l'ubicazione fisica e gli elementi dimensionali minimi non sono conosciuti perché la programmazione rimanda ad una successiva fase la definizione di tali caratteristiche, dovrà essere rimandata a quel momento anche la decisione di assoggettare o meno lo specifico intervento al procedimento di VIncA.

Di seguito viene fornita una sintesi delle valutazioni eseguite per ciascuno delle cinque "priorità" di intervento del Programma Transfrontaliero, rispetto alle possibili interferenze delle azioni previste con i siti Natura 2000.

La **priorità "OS1 - Un'area transfrontaliera attrattiva, improntata alla modernizzazione intelligente e sostenibile**" è caratterizzata da una prevalenza di sotto-azioni valutate con effetto nullo nei confronti dello stato di conservazione degli habitat dei siti Natura 2000. Le tre azioni che si ritiene meritino un adeguato approfondimento, sotto l'ipotesi che l'ubicazione degli interventi possa interferire con i siti Natura 200, sono quelle che prevedono, anche solo in astratto, la realizzazione di infrastrutture e cioè:

-n. 5 - Sostegno alla creazione e/o al rafforzamento di imprese e reti di imprese/clusters/poli di innovazione (ed altri attori rilevanti) transfrontaliere;

-n. 7 - Azioni transfrontaliere per promuovere un'offerta turistica e culturale innovativa, fondata su alleanze strategiche tra attori pubblici e privati (inclusa l'industria culturale e creativa) che vadano, ad esempio, nella direzione della sostenibilità, dell'innovazione, della trasformazione digitale e intelligente, della qualità dell'accoglienza e di nuove modalità di gestione dei flussi turistici e di viaggio;

n. 8 - Azioni per sostenere e promuovere i territori attraverso la valorizzazione delle risorse

naturali, culturali, agricole e forestali.

Tuttavia è importante evidenziare che le ultime due sotto azioni, cioè la Ba e Bb, hanno una valutazione "combinata", nel senso che sono prevedibili effetti positivi di carattere ambientale ma non è possibile escludere interferenze sui siti Natura 2000, ragione per la quale si ritiene comunque opportuno prevedere un'adeguata valutazione sotto tale profilo.

La **priorità "OS2 - Un'area transfrontaliera resiliente ed efficiente dal punto di vista delle risorse"** presenta una prevalenza di sotto azioni con possibile effetto positivo sulla conservazione degli habitat (14 azioni). Le azioni con possibili effetti negativi (per le quali è da prevedere una appropriata valutazione in fase attuativa) sono in numero inferiore (3). In diversi casi si è scelto di assegnare una valutazione non univoca ("combinata"). In tali casi la sotto-azione è ritenuta suscettibile di effetti positivi sull'ambiente ma comunque suscettibile di essere assoggettata ad una valutazione di incidenza appropriata (nei casi previsti dall'art. 5 del DPR 357/97) in ragione dei possibili effetti sullo stato di conservazione degli habitat nelle fasi attuative dei progetti.

Le tre azioni che si ritiene meritino un adeguato approfondimento sono le seguenti:

-n. 16 - Investimenti per strumenti e servizi per migliorare i sistemi di monitoraggio per la sicurezza della navigazione nello spazio transfrontaliero.

-n. 22 - Azioni pilota per la realizzazione di piccole infrastrutture di natura materiale e immateriale per il miglioramento della fruibilità dei beni dell'area, secondo un approccio integrato e sostenibile (interventi per l'accessibilità materiale dell'offerta culturale e naturale quali ad esempio percorsi di trekking, sentieri equestri, percorsi subacquei, sentieri litorali e sottomarini sostenibili, piste ciclabili e strumenti di diffusione di conoscenza online, applicazioni mobili).

-n. 27 - Soluzioni per promuovere l'utilizzo delle banchine elettrificate nei porti attraverso, ad esempio, analisi costi benefici, benchmarking, etc.

Gli interventi contemplati dalla **priorità "OS3 - Un'area transfrontaliera connessa fisicamente e digitalmente"** che si prevede debbano essere verificati in relazione alle possibili interferenze con i siti Natura 2000 e alla coerenza con gli obiettivi di conservazione degli habitat sono complessivamente tre e precisamente:

-n. 35 - Sperimentazione di piani di azione e modelli di governance congiunti per l'interoperabilità dei collegamenti multimodali nave-bus-treno, treno-bus, aeroporto- bus-treno, servizi navetta nei porti/aeroporti), in particolare tra le isole e tra queste e le altre regioni dello spazio transfrontaliero, anche attraverso l'uso di piattaforme integrate ICT e open data capitalizzando i risultati delle programmazioni precedenti.

-n. 36 - Sviluppo e sperimentazione di nuovi strumenti e meccanismi di ottimizzazione per l'accesso multimodale (di passeggeri e merci), in particolare, ma non solo, nei porti e tra questi e le città o altri nodi capitalizzando i risultati delle programmazioni precedenti.

n. 37 - Sviluppo e sperimentazione di potenziali soluzioni (tecnologiche, sociali, economiche) per aumentare l'accessibilità e la connettività nello spazio transfrontaliero ed in particolare nelle aree a domanda debole (sia urbane che rurali e interne) e per favorire lo spostamento da e verso i principali nodi di scambio.

La ragione di tale valutazione è da ricercare nella previsione di possibili opere infrastrutturali che, potenzialmente, possono interferire in modo diretto o indiretto con i siti dalla rete Natura 2000. L'ultima delle quattro sotto-azioni di cui si compone la priorità OS3, allo stato delle conoscenze, non si ritiene che possa determinare rischi per lo stato di conservazione degli habitat.

La **priorità "OS4 - Un'area transfrontaliera efficiente in capitale sociale e che si distingue per la qualità del suo capitale umano" e "OS5 - Una migliore governance transfrontaliera"** si sostanziano in sotto-azioni di carattere immateriale, per le quali è ragionevole prevede l'assenza di effetti negativi sullo stato di conservazione degli habitat dei siti Natura 2000.

8. Effetti ambientali in seguito all'attuazione del Programma

8.1 Obiettivi di sostenibiltà di programma e componenti ambientali

Il primo passaggio da affrontare è stato il passaggio agli obiettivi di sostenibilità ambientale specifici del Programma, propedeutico alla valutazione degli effetti ambientali del Programma stesso. L'individuazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale specifici per il Programma parte dagli obiettivi generali di sostenibilità ambientale, contestualizzati rispetto agli aspetti ambientali interessati dal Programma e alle caratteristiche del territorio interessato ma anche integrati da quanto emerso dal Primo Rapporto di Monitoraggio ambientale del Programma di cooperazione transfrontaliero Italia-Francia Marittimo 2014-2020 (Figura 1).

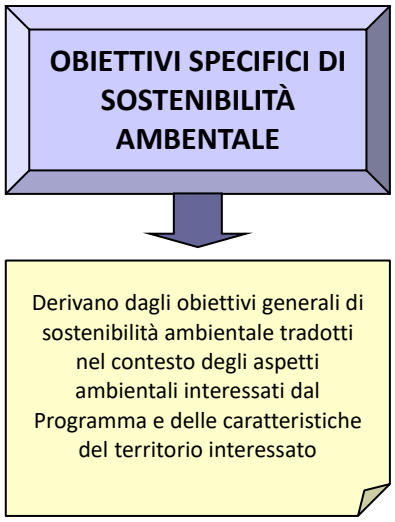


Figura 1 – Definizione degli obiettivi specifici di sostenibilità ambientale

L'analisi che ha portato alla definizione degli obiettivi specifici di sostenibilità ambientale si sviluppa dunque da:

1. gli obiettivi di sostenibilità ambientale generali individuati;
2. i risultati dell'analisi del contesto ambientale, con le criticità ambientali rilevate;

3. le indicazioni emerse dal primo rapporto di monitoraggio del precedente PO;
4. gli aspetti ambientali considerati per la valutazione, desunti dall'Allegato I della Direttiva 2001/42/CE, aggregati come di seguito:
   - ☑ Acqua
   - ☑ Aria e Fattori climatici
   - ☑ Biodiversità, Flora e Fauna
   - ☑ Suolo
   - ☑ Popolazione e salute umana
   - ☑ Beni materiali, Patrimonio culturale e Paesaggio

La Figura 2 propone un riepilogo degli obiettivi di sostenibilità ambientale specifici individuati per il Po Transfrontaliero Italia-Francia Marittimo 2021-2027.

Gli obiettivi costituiscono la chiave di lettura per la valutazione degli effetti ambientali, nel senso che l'individuazione di effetti ambientali in corrispondenza di determinate azioni del Programma dipenderà dalla capacità di ciascuna azione di rispettare uno o più obiettivi di sostenibilità ambientale legati alle rispettive componenti ambientali di riferimento.

Obiettivi specifici di sostenibilità ambientale del Programma
☑ Prevenzione e gestione dei rischi naturali e marittimi in particolare quelli legati al Cambiamento Climatico e del rafforzamento della sicurezza marittima
☑ Contrasto al cambiamento climatico
☑ Valorizzazione del patrimonio naturale e culturale dello spazio transfrontaliero
☑ Incentivazione dell'utilizzo delle fonti rinnovabili anche con riguardo al lancio dell'iniziativa FuelEU Maritime
☑ Riduzione delle emissioni di CO_2 nello spazio del Marittimo e contributo alla decarbonizzazione
☑ Ridurre l'inquinamento marittimo e marino (rifiuti e inquinanti)

Figura 2 – Obiettivi specifici di sostenibilità ambientale del Programma

Il passaggio successivo è stato quello di individuare le componenti e sotto componenti ambientali da considerare nell'analisi degli effetti ambientali del Programma. La Figura 3 sintetizza il quadro delle componenti e sotto componenti.

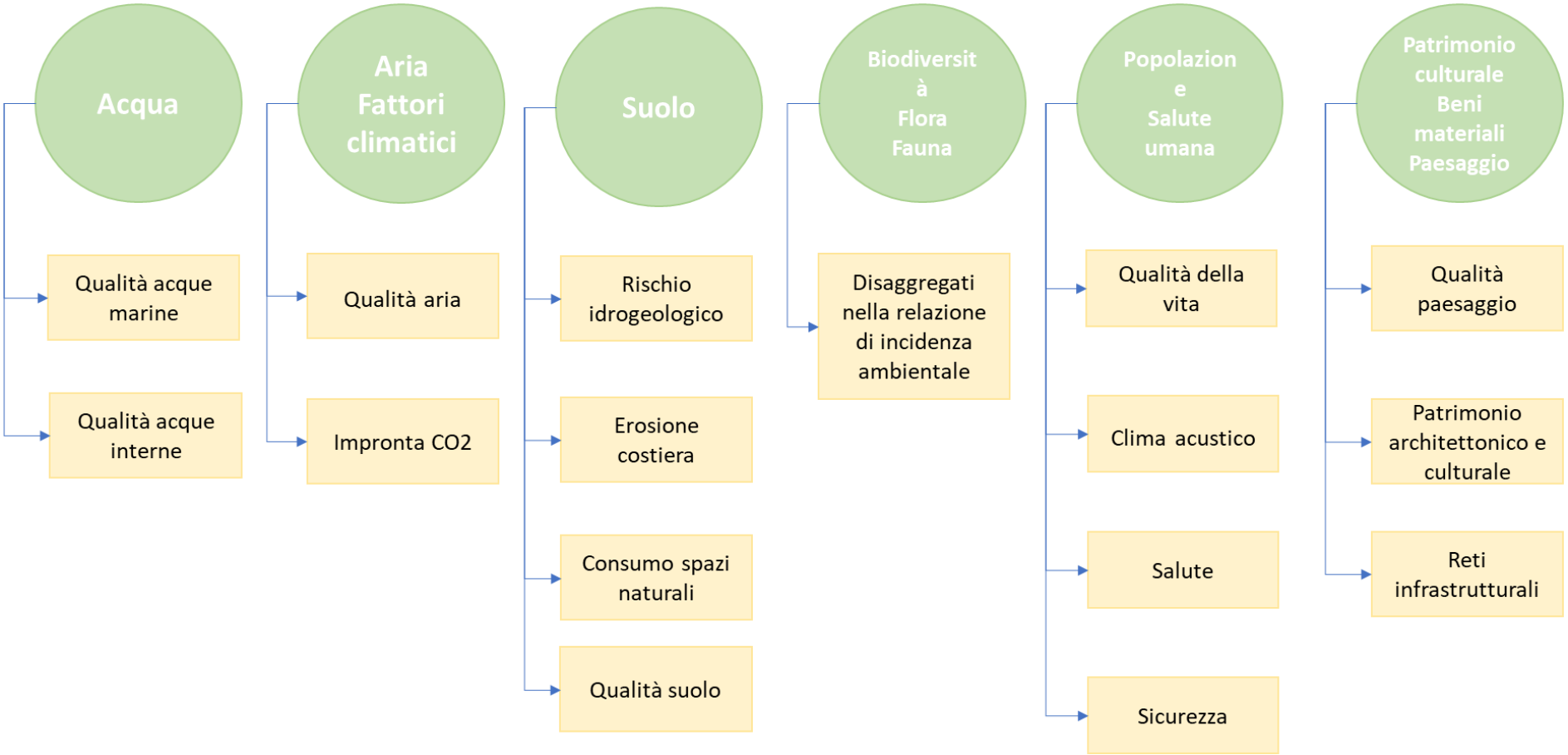


Figura 3 – Quadro di sintesi delle componenti e sotto componenti ambientali

8.2 Risultati per priorità

L'analisi e valutazione dei possibili effetti ambientali del Programma è stata condotta attraverso due fasi operative. La prima fase è quella delle valutazioni analitiche per singola azione. Per ciascuna azione di Programma è stata predisposta una scheda di analisi. La singola scheda riporta un breve richiamo agli obiettivi specifici e ai contenuti dell'azione, per poi sintetizzare gli effetti ambientali positivi e quelli negativi. Vengono anche richiamate eventuali disposizioni atte ad integrare la dimensione ambientale, e riportati gli eventuali indicatori di contesto ambientale collegati all'effetto ambientale previsto.

L'analisi per azione è utile per identificare problemi specifici, consentendo di individuare e studiare in modo più mirato e preciso i correttivi a priori, nonché le misure per il monitoraggio, e quindi il controllo degli sviluppi della situazione.

La seconda fase è quella della valutazione di sintesi. I risultati della valutazione analitica per azione devono trovare un momento di lettura integrata e complessiva. Per descrivere tutti gli effetti in modo sintetico ed integrato è stata realizzata una matrice di impatto ambientale sintetica divisa per Priorità, in cui è stato riportato l'effetto delle azioni di ciascun obiettivo sui fattori ambientali possibili ricettori di impatto.

Le azioni previste nella **Priorità 1** sono prevalentemente focalizzate alla competitività delle imprese, ma anche la loro sostenibilità e il livello di innovazione e per tanto non hanno caratteristiche tali da generare impatti negativi sull'ambiente. La maggiore competitività delle imprese viene ricercata soprattutto nelle forme diverse di scambio e aggregazione anche a livello transfrontaliero (reti di imprese, cluster, etc.), nella ricerca e innovazione, nella internazionalizzazione.

Sei azioni su dieci non mostrano interazioni né positive né negative.

Per alcune azioni è invece ipotizzabile qualche effetto positivo, di lungo periodo, quale indiretta conseguenza del miglioramento delle performance ambientali di alcune imprese su diverse componenti ambientali e sul patrimonio culturale, ad esempio quando si propone la promozione di un'offerta turistica e culturale innovativa che vada nella direzione

della sostenibilità, oppure il sostegno e la promozione dei territori attraverso la valorizzazione delle risorse naturali, culturali, agricole e forestali.

Più difficile è ipotizzare effetti ambientali negativi, anche indiretti che, anche se individuati, avrebbero una probabilità di verificarsi esigua, e fortemente dipendente da come le azioni saranno poi trasformate in bandi. Elementi di cui, all'attualità, non si dispone. La raccomandazione che si può fare è che alcune azioni della Priorità dovranno essere rivalutate quando si tradurranno in bandi, magari attraverso strumenti quali la procedura di VIA o di assoggettabilità alla VIA.

La **Priorità 2** ha come obiettivi specifici il raggiungimento della salvaguardia ambientale e del suo miglioramento in relazione a diverse tematiche e a vari livelli. Per questa ragione tutte le sotto-azioni, tranne una, hanno effetti ambientali significativi e tali effetti sono nella totalità dei casi positivi, perché capaci di indurre miglioramenti nello stato dell'ambiente, oppure nella gestione ambientale, o, ancora, nella prevenzione e lotta alle calamità naturali. In alcuni casi le azioni sono in grado di migliorare le situazioni esistenti, ma se non fossero attuate (Scenario T_0), non si avrebbe un effetto di ulteriore peggioramento, ma solo un permanere di situazioni comunque non positive. In questi casi la casella T_0 è rimasta bianca. Quando invece è possibile prevedere che in assenza di azione si avrebbe un ulteriore peggioramento di una determinata caratteristica ambientale che è evidentemente avviata verso un percorso di degrado, allora la casella T_0 è colorata di rosso.

Alcune delle sotto azioni della **Priorità 3** potenzialmente possono generare effetti negativi dal punto di vista ambientale. Le azioni relative al miglioramento dell'accessibilità fisica dell'area transfrontaliera, infatti, nonostante l'attenzione per la mobilità alternativa e sostenibile, potrebbero determinare comunque pressioni sulle risorse naturali. Naturalmente questo dipende dalle modalità con cui saranno attuate le azioni. Infatti, come evidenziato nelle matrici, le stesse azioni potranno generare effetti positivi. Da qui l'importanza di indirizzare da subito l'intero pacchetto delle azioni sulla mobilità e la logistica nel percorso della sostenibilità ambientale e dell'economia circolare.

La Priorità 3 è l'unica a contenere sotto azioni che possono potenzialmente generare effetti negativi dal punto di vista ambientale. Si tratta di impatti per lo più con bassa o incerta probabilità di concretizzarsi, tuttavia esiste il rischio, soprattutto se non si adottano idonee misure di prevenzione e/o di mitigazione. Tali misure saranno esplicitate nel successivo capitolo 10. Sono proprio le caratteristiche dell'obiettivo strategico e delle azioni della Priorità 3 a determinare questa situazione. L'accessibilità, infatti, si può migliorare attraverso un potenziamento dei trasporti che, nonostante sia dato spazio anche alla mobilità alternativa e sostenibile, può determinare comunque pressioni sulle risorse naturali.

Nonostante la presenza di potenziali impatti negativi, il bilancio dell'Asse risulta comunque nel complesso positivo, sia perché le stesse sotto azioni, come già evidenziato, potrebbero invece rivelarsi positive per l'ambiente, ma anche perché sono presenti anche importanti effetti positivi, che intervengono anche in situazioni in cui nello scenario senza azioni non si avrebbero condizioni di stabilità, ma sicuri peggioramenti.

Nello specifico, sono stati rilevati i seguenti effetti potenzialmente negativi:

- **Sotto azione 3.3.A.Aa**: riguarda la sperimentazione di piani di azione e modelli di governance congiunti per l'interoperabilità dei collegamenti multimodali, in particolare tra le isole e tra queste e le altre regioni dello spazio transfrontaliero, e studi congiunti per la realizzazione di sistemi di trasporto multimodali. Considerato che non viene posto l'accento su sistemi necessariamente alternativi e/o sostenibili, sono ipotizzabili piani di azione che, oltre a prevedere sistemi multimodali da e per i porti e comunque di collegamento terrestre, potrebbero anche portare, nel lungo periodo, all'inserimento nel percorso multimodale di trasporto marittimo o aereo, anche nell'ottica della necessità di migliorare i collegamenti tra le isole. Gli effetti ambientali individuati possono quindi riguardare il possibile peggioramento della qualità dell'aria a causa delle emissioni, compresa la CO2, la qualità delle acque marine e l'impatto acustico causato dal rumore dei motori. Come conseguenza indiretta, tali effetti possono avere ripercussioni su flora e fauna, influenzando quindi la biodiversità, soprattutto in presenza di habitat di interesse comunitario.

- **Azione 3.3.A.Ab**: si tratta dello sviluppo e sperimentazione di nuovi strumenti e meccanismi di ottimizzazione per l'accesso multimodale (di passeggeri e merci), in particolare, ma non solo, nei porti e tra questi e le città o altri nodi. Gli effetti ambientali individuati possono quindi riguardare il possibile peggioramento della qualità dell'aria a causa delle emissioni, compresa la CO2, la qualità delle acque marine e l'impatto acustico causato dal rumore dei motori. Come conseguenza indiretta, tali effetti possono avere ripercussioni su flora e fauna, influenzando quindi la biodiversità, soprattutto in presenza di habitat di interesse comunitario.

- **Azione 3.3.B.Ba**: si tratta dello sviluppo e sperimentazione di potenziali soluzioni per aumentare l'accessibilità e la connettività nello spazio transfrontaliero ed in particolare nelle aree a domanda debole e per favorire lo spostamento da e verso i principali nodi di scambio. Gli effetti ambientali individuati riguardano il possibile peggioramento della qualità dell'aria a causa delle emissioni, compresa la CO2, e l'impatto acustico causato dal rumore dei motori. Il focus è anche su soluzioni sociali ed economiche, non solamente su quelle tecnologiche. Tuttavia, quando si prospetta la realizzazione di servizi di trasporto mirati alla connessione tra i nodi urbani e logistici della zona di cooperazione e l'entroterra, occorre considerare la possibilità di eventuali emissioni in atmosfera e di rumore, anche se l'effetto è caratterizzato da incertezza sulla probabilità che si verifichi, legata alle effettive modalità di attuazione dell'azione stessa. Anche in questo caso, come conseguenza indiretta, tali effetti possono avere ripercussioni su flora e fauna, influenzando quindi la biodiversità, soprattutto in presenza di habitat di interesse comunitario.

Occorre sottolineare come le azioni che generano potenziali effetti ambientali negativi sono appartenenti alla Priorità 3, a cui è destinato solo il 7,16% delle risorse finanziarie complessive. Pertanto, anche qualora alcuni degli effetti negativi potenzialmente previsti si dovessero verificare, la loro gravità sarebbe attenuata, considerato che le azioni non

potranno essere attuate in modo esteso, e potranno alimentare un numero ridotto di progetti. Per questo motivo non è stata mai applicata nelle matrici la simbologia con due segni meno, che indica effetti su larga scala.

I due obiettivi specifici della **Priorità 4** mirano a migliorare l'efficacia dei mercati del lavoro e l'accesso a un'occupazione di qualità, ed a garantire la parità di accesso all'assistenza sanitaria. Agiscono, pertanto, principalmente sul capitale umano e sulle leve sociali, ed in parte sugli aspetti infrastrutturali. Le azioni, quindi, consistono principalmente in servizi ed opportunità ai fini occupazionali ed ai fini del miglioramento del servizio sanitario. Per questo motivo, nei confronti della maggior parte delle componenti e sotto componenti ambientali e sociali non generano effetti prevedibili, né positivi né negativi, mentre, come è logica conseguenza, ne producono di positivi nei confronti della salute e della qualità della vita.

Le azioni della **Priorità 5** sono guidate da obiettivi che mirano a migliorare la capacità istituzionale delle autorità pubbliche, innescare percorsi virtuosi di coordinamento, collaborazione e costruzione della capacity building, migliorare l'efficienza della pubblica amministrazione promuovendo la cooperazione giuridica e amministrativa e la cooperazione tra cittadini e le istituzioni, e costruire la fiducia reciproca, in particolare incoraggiando le azioni people to people. Pertanto, le sotto azioni, in generale, non generano effetti prevedibili, né positivi né negativi, ad eccezione delle tre riportate in matrice, che introducono nelle buone pratiche i concetti del turismo in linea con gli obiettivi di sostenibilità dell'Agenda 2030, della valorizzazione dei servizi ecosistemici, del rafforzamento dell'opzione degli acquisti verdi, producendo di conseguenza possibili effetti positivi.

8.3 Sostenibilità ambientale del Programma – considerazioni di sintesi

La valutazione degli effetti ambientali si è sviluppata partendo dagli obiettivi di sostenibilità ambientale europei, passando alla definizione di quelli specifici del Programma, fino ad

arrivare alle componenti e sotto componenti ambientali da considerare nel processo di valutazione. Prima ancora il Programma stesso è stato sottoposto ad un'analisi della coerenza interna fra gli obiettivi in esso contenuti, e ad un'analisi di coerenza esterna, che ha considerato come il Programma si pone in relazione agli altri piani e programmi insistenti sul territorio delle Regioni appartenenti allo spazio transfrontaliero. Le possibili alternative alla scelta adottata sono state altresì considerate, evidenziando le caratteristiche positive della alternativa scelta.

L'analisi e valutazione degli effetti ambientali ha mostrato la capacità del Programma di produrre numerosi effetti positivi, in grado di mantenere, ma spesso anche di migliorare la qualità dell'ambiente nell'area transfrontaliera. Molte azioni non sono in grado di produrre effetti ambientali rilevanti, mentre solo tre sotto azioni, appartenenti alla Priorità 3, si sono dimostrate capaci di produrre potenziali effetti ambientali negativi, ma dipendenti dalle modalità di attuazione, in base alle quali gli stessi effetti potrebbero trasformarsi in positivi.

In sintesi, i risultati del processo di valutazione hanno dimostrato che il Programma tiene conto in modo efficace degli obiettivi di sostenibilità e di quelli di protezione ambientale ad esso correlati, a loro volta ben concatenati con quelli europei. Non per questo però il Programma si mostra sbilanciato verso l'aspetto della sostenibilità ambientale. Infatti, ha avuto contestualmente la capacità di affrontare e includere gli obiettivi dello sviluppo e dell'inclusione, puntando fortemente anche su obiettivi economici e sociali, senza andare in contrasto con quelli ambientali, in un percorso di integrazione e di confronto continuo, non solo fra i soggetti partecipanti alla Task Force, ma anche con il gruppo di lavoro per la Valutazione ambientale strategica.

In particolare, i lavori per la VAS sono stati avviati nel pieno della fase di programmazione, consentendo così di interagire sulla base delle diverse bozze di stesura della proposta di programma, così come previsto dalla Direttiva 42/2001/CE all'art.4.

La Direttiva prevede che la valutazione ambientale sia effettuata in ragione dello stato delle informazioni disponibili, tenuto conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione attuali, dei contenuti e del livello di dettaglio del piano o del programma. Il processo di VAS, la stesura del rapporto ambientale e l'interazione con l'Autorità di gestione

hanno consentito di individuare il quadro complessivo ambientale di riferimento del Programma, al fine di poter garantire l'integrazione delle tematiche ambientali nelle scelte di definizione del programma e individuare i relativi potenziali impatti.. Il percorso di integrazione della dimensione ambientale nel processo di programmazione è stato costante e continuo, e l'attenzione alle ricadute ambientali di ogni azione prevista è stata molto alta.

9. Misure per la mitigazione degli effetti negativi

Gli effetti ambientali negativi individuati nella fase di valutazione vengono presi in considerazione al fine di definire le più adeguate misure di mitigazione.

Svolgere attività di mitigazione ambientale significa definire strategie, politiche, programmi, azioni e attività che, nel tempo, serviranno ad evitare, ridurre o compensare gli impatti ambientali generati da un progetto o da un piano.

Nel caso del Programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Francia Marittimo 2021-2027 molto è stato già fatto in termini di "Evitare". Alcuni effetti negativi sono stati eliminati all'origine mediante scelte di fondo mirate. Il buon risultato conseguito è confermata dal basso numero di possibili effetti ambientali negativi riscontrati.

Per gli effetti negativi rimasti, le misure di mitigazione proposte sono:

Sotto azioni 3.3.A.Aa, 3.3.A.Ab e 3.3.B.Ba: Tutte e tre le sotto azioni presentano le stesse potenzialità di impatto ambientale negativo, quindi sono trattate insieme. Per quanto riguarda l'impatto acustico, le misure di mitigazione più efficaci, configurabili come "evitare", consistono nello studio preliminare accurato dei tracciati e percorsi alternativi per i collegamenti previsti, in modo da scegliere quello che minimizza i passaggi in prossimità di aree critiche sia per la popolazione che per la fauna. Qualora per alcuni tratti questo non sia possibile, si deve optare per misure di riduzione, prevedendo sistemi per l'insonorizzazione preferibilmente realizzati con essenze vegetali opere di ingegneria naturalistica, materiali naturali.

Stesso discorso vale per il rischio potenziale di emissioni in atmosfera. In questo caso si può prevedere un importante ruolo della vegetazione. Essa svolge efficaci funzioni di miglioramento della qualità dell'aria fungendo da elemento filtrante di polveri e sostanze gassose, e costituendo un prezioso rilevatore della loro presenza. Un primo effetto è riferibile alla riduzione dei movimenti di aria che favorisce la caduta a terra delle particelle inquinanti sospese. Un secondo effetto è costituito dall'immobilizzazione più o meno prolungata da parte delle piante, con meccanismi fisici o biochimici, di alcuni metalli pesanti

o di altri inquinanti atmosferici. Le piante assumono anche una funzione molto importante nell'assorbimento della CO2 presente nell'atmosfera.

Si possono quindi prevedere messe a dimora di piante autoctone particolarmente capaci di svolgere queste funzioni, come misure di compensazione.

Nell'eventualità di sistemi di trasporto su acqua, la strategia più efficace di mitigazione è costituita innanzitutto dalla scelta accurata delle imbarcazioni, puntando sulle numerose nuove tecnologie e innovazioni di cui esse sono dotate. Sistemi in grado di ridurre al minimo la rumorosità, le emissioni di fumi, il rischio di sversamento in mare di sostanze inquinanti. A questo si possono affiancare misure sul piano gestionale: rotte, regole comportamentali da parte degli equipaggi e dei passeggeri, orari.

Se invece dovessero essere previste nei sistemi multimodali anche rotte aeree, si ricorda che, per quanto riguarda il problema del rumore, la risoluzione A33/7 della 33-esima Assemblea ICAO, e le successive comunicazioni, hanno promosso il cosiddetto "approccio bilanciato". Esso consiste nell'adottare simultaneamente varie tipologie di misure che contribuiscono a poter mantenere i livelli di inquinamento acustico entro valori accettabili. Di seguito sono indicati in dettaglio i vari componenti di quello che costituisce l'approccio bilanciato (Balanced Approach):

- Riduzione del rumore alla sorgente: viene generalmente associata all'introduzione di velivoli nuovi e meno rumorosi nelle flotte degli operatori che utilizzano un determinato aeroporto. In realtà, essa è anche il risultato di costanti miglioramenti tecnologici introdotti nel corso di un ciclo di vita di un tipo di velivolo non di nuova generazione, che ne migliorano le prestazioni acustiche.
- Pianificazione e gestione dell'utilizzo del territorio: si tratta di mezzi efficaci per garantire che le attività presenti nelle vicinanze degli aeroporti siano compatibili con i flussi di traffico che in questi vengono svolte. L'obiettivo principale è ridurre al minimo la popolazione colpita dal rumore degli aeromobili introducendo la cosiddetta "zonizzazione acustica" del territorio intorno agli aeroporti.
- Procedure operative di abbattimento del rumore: l'individuazione della più appropriata procedura antirumore di decollo e di atterraggio consente di

ottimizzare i benefici ambientali. L'ampiezza ed il profilo delle impronte acustiche rappresentative dello scenario di traffico di un aeroporto sono influenzate, in particolare, dalle procedure operative in volo e da quelle a terra. Pertanto lo studio di una più appropriata procedura operativa di abbattimento rumore, rispetto all'esistente, costituisce una misura importante da prendere in considerazione.

- Restrizioni operative: sono misure straordinarie per la riduzione del rumore, volte a disciplinare l'accesso dei velivoli e la riduzione del numero di movimenti aerei. Esse possono essere adottate qualora sia dimostrato che ogni altra misura disponibile per la riduzione del rumore è risultata inefficace.

In ogni caso, attualmente la normativa sulla mitigazione dei rumori prodotti da aeromobili è in evoluzione, dopo l'emanazione della Direttiva UE 2020/367.

Quanto all'emissione di inquinanti, i motori degli aerei producono anidride carbonica (CO_2), ossido di azoto (NOx), idrocarburi (HC), monossido di carbonio (CO), fumo. Gli effetti riguardano:

- cambiamenti climatici (alta quota)
- qualità dell'aria locale (bassa quota)

A questo proposito, si evidenzia che ogni aeromobile deve essere progettato e costruito per proteggere l'ambiente dalle emissioni gassose prodotte. Per ogni motore viene rilasciato un certificato per le emissioni. Attualmente l'ICAO (Organizzazione internazionale aviazione civile) sta realizzando strategie per ridurre le emissioni gassose prodotte dagli aeromobili. La certificazione diventa così il primo strumento di mitigazione. Ma, come per il caso del rumore, le direzioni della pista utilizzate per il decollo e l'atterraggio e la distribuzione del traffico sulle varie rotte sono altre importanti strategie di mitigazione. Tutte misure classificabili come di riduzione.

Risulta evidente come le caratteristiche del Programma Transfrontaliero, uno strumento di programmazione su vasta scala e senza localizzazione degli interventi, non consente la

definizione di misure di mitigazione puntuali e specifiche, ma la sola indicazione delle linee guida strategiche sopra delineate. Va però sottolineato come, in sede di progettazione degli interventi che saranno finanziati dal Programma, si renderà sempre necessario predisporre adeguate misure di mitigazione a quel punto mirate e specifiche, che assumeranno quindi anche la connotazione di interventi tecnici e gestionali puntuali.

Da un punto di vista generale, occorre poi ricordare che la Priorità 2 è espressamente orientata alla tutela ambientale e alla valorizzazione delle risorse naturali e culturali, oltre che all'adattamento ai cambiamenti climatici ed alla prevenzione e gestione dei rischi legati a tali cambiamenti climatici. Inoltre, in continuità con la passata programmazione, le operazioni che dimostrano effetti potenzialmente negativi sull'ambiente non mitigabili non saranno ammesse a finanziamento, mentre le operazioni con un effetto positivo sull'ambiente saranno valutate più positivamente rispetto a quelle che sono neutrali in questo aspetto; allo stesso modo, le operazioni che apportano un contributo per l'efficacia dell'uso delle risorse saranno anch'esse premiate rispetto ad altre.

10. Piano di monitoraggio ambientale

In generale il Piano di monitoraggio ambientale, per ogni Priorità, sarà strutturato su due livelli di analisi che comprenderanno gli output/risultati prodotti e gli impatti generati attesi/realizzati. La lettura dei due livelli sarà basata su un insieme definito di indicatori che comprenderanno:

a) *Indicatori di risultato*
b) *Indicatori di contesto*

In base ad analoghe esperienze di valutazione ambientali, ed anche in considerazione della necessità di disporre di strumenti di controllo semplici e facilmente aggiornabili, si preferisce adottare una selezione mirata e semplificata di indicatori in grado di evidenziare gli aspetti rilevanti della realizzazione del programma evitando di appesantire eccessivamente la fase operativa del monitoraggio stesso.

Gli **indicatori di risultato** sono selezionati per rilevare i primi output fisici prodotti dalle varie azioni previste; sono ipotizzati degli indicatori che orientano il monitoraggio verso il rilevamento diretto attraverso il sistema dei risultati attesi per progetto, e sarà necessario predisporre un'apposita sezione di rilevamento di queste informazioni. Questo tipo di informazione dovrà essere resa disponibile dai responsabili di azione, che le dovranno pertanto produrre nella loro attività periodica di rendicontazione (ad es km di costa controllata per intervento).

Gli **indicatori di contesto**, sono dedicati alla misurazione degli impatti di medio e lungo periodo derivanti dall'azione complessiva del programma. Sebbene nelle tabelle analitiche, riportate nel Rapporto Ambientale, gli indicatori siano riportati (per chiarezza espositiva) per Priorità, si tratta di indicatori "trasversali" a tutte le azioni e possono riassumere le ricadute nel contesto dell'insieme delle attività realizzate.

Sono indicatori di tipo territoriale che dovranno essere rilevati e quantificati al di fuori del sistema di monitoraggio di base del programma e per i quali è necessario definire un

sistema di referenti locali per la raccolta sistematica e periodica che dovranno agire da interfaccia tra il PMA e le fonti locali di dati e indicatori.

In sintesi, gli indicatori di contesto identificati comprendono:

1. *% di costa in erosione su totale*
2. *% di superficie forestale percorsa dal fuoco sul totale*
3. *% di territorio a rischio esondazione su totale a rischio*
4. *% di coste non balneabili su totale*
5. *% integrità degli habitat*
6. *% riduzione specie invasive*
7. *% di pratiche produttive (ad es. pesca) sostenibili sul totale*
8. *stato di qualità delle acque marine (monitoraggio chimico fisico e biologico) (eventualmente da circoscrivere in aree portuali selezionate in relazione agli interventi)*
9. *riduzione % di rifiuti per tipologia*
10. *concentrazione SOx, NOx, pm 2,5, pm10 nell'aria delle aree portuali*
11. *n. superamenti annuali PM10, PM2,5, NOx e O3*
12. *sorgenti di rumore controllate e percentuale di queste per cui si è riscontrato almeno un superamento dei limiti*
13. *stima emissione CO2*
14. *variazione dell'indice del traffico portuale annuale*
15. *% di attività di turismo sostenibile*
16. *% di appalti verdi nelle PA*

La struttura di rilevamento dati e la gestione dell'intero Piano di Monitoraggio dovrà prevedere una Unità Centrale di Monitoraggio che coordini tutte le informazioni provenienti dal partenariato. Al tempo stesso è necessario definire con chiarezza all'interno di ciascuna area territoriale un referente unico che avrà il compito di raccogliere le

informazioni utili alla quantificazione degli indicatori di contesto delle rispettive regioni e di coordinare tutte le informazioni provenienti dai referenti di azione.

Le attività di monitoraggio ambientale dovranno essere regolate da un apposito Piano Operativo da formulare entro i primi tre mesi dall'avvio del programma. Il Piano Operativo conterrà in via definitiva lo schema di coordinamento dei referenti, il cronoprogramma del reporting ed il set finale di indicatori scelti.

L'entità del costo del sistema dipenderà dalla disponibilità diretta dei dati necessari al popolamento di alcuni indicatori e/o dalla necessità di eseguire specifiche campagne di rilevamento. Parte delle risorse finanziare richieste potrebbero derivare da una specifica voce di costo dell'assistenza tecnica al programma.