P.O. ITALIA FRANCIA MARITTIMO 2014-2020

LOGICA D'INTERVENTO (V. 02.04.2014)

Asse Prioritario 1: Promozione della competitività delle imprese nelle filiere prioritarie transfrontaliere.

Obiettivo Tematico: 3. Accrescere la competitività delle PMI.

Priorità d'Investimento: 3A. Promuovendo l'imprenditorialità, in particolare facilitando lo sfruttamento economico di nuove idee e promuovendo la creazione di nuove aziende, anche attraverso incubatori di imprese.

Giustificazione
Lo spazio è caratterizzato globalmente da una percentuale elevata di piccole e medie imprese (92 %) con una forte presenza di imprese 'micro' che presentano marcata propensione verso il mercato regionale e nazionale. Le imprese che operano all'estero sono per lo più quelle che raggiungono la soglia dei 10 dipendenti. Il tessuto economico francese e italiano è caratterizzato da una forte presenza di PMI e in particolare di MPMI (TPE). Il 52% delle imprese della Regione PACA hanno meno di 50 addetti, mentre nelle altre regioni italiane tale percentuale si spinge fino al 90% Le regioni dell'area sono caratterizzate da un forte dinamismo imprenditoriale, ma il tasso di sopravvivenza dopo tre anni dalla nascita e il tasso di turnover sono piuttosto deboli, se confrontati con i dati nazionali. Questi indicatori testimoniano dunque la fragilità delle basi sulle quali l'impresa è stata creata. Il grado di competitività della zona, rispetto agli 11 pilastri analizzati per definire l'Indice di Competitività Regionale (fonte: RCI 2013), presenta differenze significative tra i territori dello spazio di cooperazione, a livello degli indicatori di base, d'efficienza e d'innovazione. Il Programma Marittimo non può intervenire sui due primi gruppi di indicatori di competenza dei programmi regionali, ma può senz'altro contribuire migliorare la competitività per gli aspetti legati all'innovazione sfruttando il valore aggiunto della cooperazione transfrontaliera. I dati sulla competitività e sulla demografia delle imprese dell'area (fonte ISTAT e INSEE, anno 2012), mostrano infatti che le microimprese e le PMI, in particolare di servizi, reagiscono meglio alla crisi degli ultimi anni, ma che la stessa crisi ha portato a una riduzione degli investimenti tra il 25 e il 32 % in meno rispetto al 2010. Al fine di promuovere lo spirito d'impresa e di rafforzare le imprese esistenti nelle filiere sopra menzionate, è quindi necessario prioritariamente aumentare i servizi di animazione e promozione e di sostegno e d'accompagnamento per lo sfruttamento economico di nuove idee e per aiutare le nuove imprese a posizionarsi sui mercati. Per poter accrescere la competitività del tessuto imprenditoriale dell'area il Programma ha identificato alcune filiere prioritarie di valenza 'transfrontaliera', particolarmente legate alla crescita blu e verde, che presentano un buon potenziale di sviluppo, in termini di creazione di nuove imprese ed opportunità di crescita competitiva delle imprese esistenti. Le filiere prioritarie identificate sono le seguenti (il dettaglio dei settori è riportato nell'allegato A): *Nautica – cantieristica navale: Filiera fortemente condivisa che vanta alti valori di occupati e di indotto, con un alto potenziale di innovazione.* *Turismo innovativo e sostenibile: Il turismo rappresenta per tutta l'area di cooperazione un settore di eccellenza, ma nella prospettiva di una forte competizione con altre aree Europee, saranno "vincenti" quelle regioni e/o luoghi che dimostreranno una forte capacità d'innovazione e*

di marketing e la disponibilità di lavoro specializzato, sia per il turismo costiero, sia per le diverse forme di "turismo green" declinati entrambi in chiave fortemente innovativa. *Biotecnologie "blu e verdi": La filiera è da considerarsi in fase di sviluppo, ovvero con una performance economica limitata e orientata alla ricerca, ma con potenziale di crescita molto alto nello spazio di cooperazione.* *Energie rinnovabili "blu e verdi": L'area è piuttosto debole in termini di energia prodotta da fonti rinnovabili. La filiera coglie le potenzialità in particolare derivanti dall'energia blu (delle maree e del moto ondoso) oltre all'energia solare ed eolica, anche off-shore.* *Nano Tecnologie: Filiera "orizzontale" che esprime il potenziale innovativo per diversi settori che accomunano le regioni dell'area di cooperazione*	
Obiettivo specifico 1	Obiettivo specifico 2
Incrementare il tessuto imprenditoriale delle imprese «micro, piccole e medie» dello spazio di cooperazione nelle filiere prioritarie transfrontaliere.	Rafforzare il tessuto imprenditoriale delle imprese «micro, piccole e medie» dello spazio di cooperazione nelle filiere prioritarie transfrontaliere.
Risultato 1	Risultato 2
Creazione di imprese «micro, piccole e medie» dello spazio di cooperazione, nelle filiere prioritarie transfrontaliere	Consolidamento delle imprese esistenti «micro, piccole e medie» dello spazio di cooperazione, nelle filiere prioritarie transfrontaliere
Indicatore di risultato 1	Indicatore di risultato 2
N. di imprese (micro, piccole e medie) iscritte nei settori: industria, commercio, trasporti, alberghi, ristoranti, servizi alle imprese (Fonte: FR INSEE - Demografia delle imprese/Movimprese - statistiche on line)	N. di occupati delle unità locali delle imprese attive per settore e classe dimensionale (Fonte: FR INSEE – Caratteristiche e unità locali – Numero di unità locali e addetti effettivi per settore di attività e numero di addetti effettivi al 31 Dicembre 2011 delle Imprese/ IT ISTAT ASIA-Struttura e dimensione unità locali delle imprese)
Tipi d'azione 1	Tipi d'azione 2
A) Aiuti per azioni di promozione/animazione finalizzate all'ampliamento delle filiere prioritarie transfrontaliere. B) Sviluppo/rafforzamento dei servizi transfrontalieri di sostegno alle imprese per lo sviluppo delle filiere prioritarie transfrontaliere	A) Aiuti per azioni di promozione/animazione finalizzate al rafforzamento delle filiere prioritarie transfrontaliere. B) Sviluppo/rafforzamento dei servizi transfrontalieri di sostegno alle imprese per il rafforzamento delle filiere prioritarie transfrontaliere.
Esempi d'azione	Esempi d'azione
Aa) Aiuti alle nuove imprese per l'acquisizione di servizi di diagnostica, consulenza per l'accesso a strutture specializzate, accesso alle reti dei facilitatori, studi per il posizionamento commerciale dei prodotti,	Aa) Aiuti alle imprese esistenti per l'acquisizione di servizi di diagnostica, consulenza per l'accesso a strutture specializzate, accesso alle reti dei facilitatori, studi per il posizionamento commerciale dei prodotti, business plans, studi di

business plans, studi di 'foresight', etc. Ab) Sviluppo d'azioni congiunte di animazione/promozione destinate alle nuove imprese. Ba) Sviluppo/rafforzamento di servizi transfrontalieri per la creazione di start-up e spin off, trasferimento di conoscenze, accesso al mercato, per le nuove imprese. Bb) Creazione di una rete di servizi transfrontalieri per la creazione di start-up e spin off, trasferimento di conoscenze, accesso al mercato, per le nuove imprese.	'foresight', etc. Ab) Sviluppo d'azioni congiunte di animazione /promozione mirate alle imprese esistenti. Ba) Sviluppo/rafforzamento di servizi transfrontalieri per la creazione di start-up e spin off, trasferimento di conoscenze, accesso al mercato, per le imprese esistenti. Bb) Creazione di una rete di servizi transfrontalieri per la creazione di start-up e spin off, trasferimento di conoscenze, accesso al mercato, per le imprese esistenti.
Beneficiari	Beneficiari
PMI e microimprese (anche in forma associata), Università, centri di ricerca pubblici e privati, parchi scientifici, poli d'innovazione, etc. Organismi pubblici che operano a favore delle imprese, associazioni di categoria o di rappresentanza pubbliche o private.	PMI e microimprese, anche in forma associata, Università, centri di ricerca pubblici e privati, parchi scientifici, poli d'innovazione, etc. Organismi pubblici che operano a favore delle imprese, associazioni di categoria o di rappresentanza pubbliche o private.
Indicatori di realizzazione (OS1 e OS2)	
- N. di imprese che ricevono un supporto (IC n°1) - N. di nuove imprese che ricevono un supporto (IC n°5). - N. di reti di servizi transfrontalieri creati per le nuove imprese e per le imprese esistenti	

Asse Prioritario 1: Promozione della competitività delle imprese nelle filiere prioritarie transfrontaliere.

Obiettivo Tematico: 3. Accrescere la competitività delle PMI.

Priorità d'Investimento: 3D. Sostenendo la capacità delle PMI di crescere sui mercati regionali, nazionali e internazionali e di prendere parte ai processi di innovazione.

Giustificazione
La presenza sui mercati internazionali delle imprese è piuttosto differenziata tra le Regioni della zona di cooperazione; si passa da un livello abbastanza significativo del valore delle esportazioni di merci sul PIL di alcune regioni italiane e francesi (Toscana e PACA) ad un livello piuttosto basso delle regioni Sardegna e Corsica. In alcuni casi, tuttavia, si segnala un valore significativo delle esportazioni in settori a domanda mondiale dinamica sul totale delle esportazioni; la Liguria, in particolare, dimostra la vitalità di alcune filiere (ICT, chimica, servizi, ecc). Dai risultati di alcune indagini regionali risulta che la spinta all'innovazione delle imprese è fortemente legata alla conquista di nuovi mercati (Barométre des PME innovantes). Inoltre lo spazio non manifesta sufficiente propensione a beneficiare dei servizi in grado di sostenere lo sviluppo economico per il posizionamento sul mercato delle micro imprese e PMI e per la commercializzazione dei prodotti. D'altra parte la capacità innovativa e competitiva delle imprese dell'area appare ancora piuttosto limitata, anche se con differenze significative fra le diverse zone. Le Regioni italiane presentano una percentuale media di spesa in R&D pari ad un modesto 1,1% (da 0,6 della Sardegna a 1,4 della Liguria) e per di più inferiore alla media nazionale (Fonte: Istat 2010). La Regione PACA è invece quinta a livello nazionale per spesa in ricerca e innovazione e numero di brevetti ma presenta una proporzione di PMI innovative inferiore alle medie nazionali (Fonte: CIS 2008). In Corsica, infine, se l'innovazione di prodotto è inferiore alla media nazionale (solo il 32% delle imprese innova contro il 45% a livello nazionale, quella "non tecnologica" (organizzazione e marketing) è invece diffusa (Fonte: INSEE). Ciononostante circa sei imprese su dieci nell'area realizzano una forte innovazione "ambientale", sia per ridurre i costi, sia per adeguarsi alle normative. Inoltre nello spazio vi è una significativa presenza di iniziative per la creazione di ambienti innovativi, in rete, che permettono alla domanda di innovazione già presente nei diversi contesti (locali, regionali, di cluster o nazionali) di incontrarsi su programmi e iniziative comuni. In Toscana, per esempio a fine 2012 sono stati registrati ben 214 contratti di rete che coinvolgono 1.064 imprese, la maggior parte dei quali è costituito da aziende toscane con concentrazione soprattutto in alcuni settori, come i servizi sociali e alla persona, filiera della pelle, agricoltura, lavorazione del legno e attività scientifiche. Vi è poi a presenza di numerose piattaforme e di incubatori per l'innovazione da valorizzare in chiave transfrontaliera ed altrettanto numerose sono le reti di impresa già operative a livello regionale (ad esempio il Consorzio Ligure delle Piccole e Medie Imprese per il Distretto Ligure delle Tecnologie Marine, i Poli di competitività del mare in PACA e gli incubatori Impulse, Paca EST, Belle de Mai, l'Incubateur Technologique Territorial de Corse - ITC). Il Programma ha identificato alcune filiere prioritarie transfrontaliere legate alla crescita blu e verde, che hanno un potenziale significativo di posizionamento competitivo sui mercati internazionali.
Obiettivo specifico 1 (l'obiettivo è stato unificato in quanto la filiera turistica è inclusa nelle filiere prioritarie)

Aumento della competitività internazionale delle micro e PMI nelle filiere prioritarie transfrontaliere attraverso l'innovazione
Risultato 1 (il risultato è stato unificato come conseguenza di quanto sopra)
Aumento dell'esportazione di prodotti e di servizi sui mercati internazionali da parte delle imprese
Indicatore di risultato 1 (gli indicatori di risultato sono stati unificati come conseguenza di quanto sopra)
- Variazione di esportazioni di merci nelle regioni transfrontaliere. (Fonte: FR – INSEE, esportazioni per prodotto/ IT – ICE, statistiche sull'esportazione) L'indicatore considera il valore delle merci (e non dei servizi) esportate da tutti gli operatori e non solo dalle imprese. Oppure: indagine ad hoc. N. di notti trascorse presso le sistemazioni turistiche di aree costiere (nella definizione di regioni costiere di livello NUTS 3 di EUROSTAT). (Fonte: EUROSTAT, Regional tourism statistic. dati a livello regionale ma con possibilità di distinzione fra le zone costiere e le altre, 2012)
Tipi d'azione 1
A) Aiuti per la creazione di forme di cooperazione avanzata per l'innovazione (cluster/reti) tra le micro e le PMI nelle filiere prioritarie transfrontaliere. B) Aiuti a cluster/reti per l'acquisizione di servizi e per gli investimenti in innovazione di processo e di prodotto, compreso la promozione e la differenziazione dell'offerta turistica C) Programmi di 'vouchers' transfrontalieri per l'utilizzo di ricercatori nelle imprese. D) Programmi congiunti per manager di reti/cluster e per responsabili pubblici al fine di sostenere la capacità delle micro e PMI delle filiere prioritarie transfrontaliere di crescere sui mercati regionali, nazionali ed internazionali oltre che di impegnarsi nei processi d'innovazione. E) Strategie/piani d'azione congiunti delle amministrazioni locali per sostenere la capacità delle micromprese e PMI delle filiere prioritarie transfrontaliere per crescere sui mercati regionali, nazionali ed internazionali oltre che per impegnarsi nei processi d'innovazione. F) Sviluppo di strumenti innovativi congiunti per la promozione dell'offerta turistica dell'area (es: tourism information system, customer relationship management, etc.)
Esempi d'azione 1
Aa) Aiuti alla creazione di reti/cluster d'impresa transfrontalieri per lo scambio tecnologico, il trasferimento di conoscenze per l'innovazione, lo sviluppo di modelli di riorganizzazione produttiva, il rafforzamento sui mercati internazionali, l'e-commerce, etc. Ab) Sviluppo di servizi congiunti di promozione e commercializzazione dei prodotti turistici ed

integrazione dei servizi elettronici di e-commerce già esistenti.

Ba) Aiuti alle reti/cluster d'impresa transfrontaliere per l'acquisizione di servizi di consulenza/ sostegno forniti dai centri di ricerca, poli tecnologici, università, compresi i servizi per la promozione di azioni di RSA (responsabilità sociale e ambientale) delle imprese dell'economia blu e verde.

Bb) Aiuti alle reti/cluster d'impresa transfrontaliere per gli investimenti mirati allo sfruttamento economico di nuove idee e di ricerche innovative nelle filiere prioritarie transfrontaliere legate all'economia blu e verde.

Bc) Investimenti per infrastrutture immateriali mirati a sviluppare dei sistemi congiunti on-line di prenotazione turistica.

Bd) Investimenti per piccole infrastrutture materiali destinati a migliorare l'accessibilità e la sostenibilità dell'offerta turistica.

Ca) Aiuti alle reti/cluster d'impresa transfrontaliere per i contratti temporanei al fine di assumere ricercatori e promuovere l'innovazione.

Da) Scambi transfrontalieri di esperienze e di competenze dei manager di cluster/reti d'impresa e dei responsabili pubblici sulle buone pratiche per la competitività e l'innovazione.

Ea+Eb) Strategie/piani d'azione congiunti delle amministrazioni pubbliche per migliorare la competitività e la capacità d'innovazione del sistema delle imprese, anche turistiche, dello spazio transfrontaliero.

Fa) Sviluppo di un marchio turistico comune dello spazio del Marittimo per i prodotti eco-turistici. (in origine l'azione era classificata come Ca dell'OS2)

Beneficiari

Tutti i tipi di PMI e microimprese, anche in forma associata, organismi pubblici, associazioni di categoria o di rappresentanza pubbliche o private, università e centri di ricerca.

Indicatori di realizzazione

- N. di imprese che beneficiano di un sostegno (IC1).
- N. di reti/cluster d'impresa transfrontaliere create.
- N. di beneficiari (pubblici e privati) che beneficiano di un supporto
- N. di strategie congiunte per migliorare la competitività e la capacità d'innovazione del sistema delle imprese, anche turistiche, dello spazio

Asse Prioritario 2: Protezione e valorizzazione delle risorse naturali e culturali e gestione dei rischi.

L'Asse 2 contiene priorità d'investimento facenti riferimento a due obiettivi tematici diversi: OT 5 e OT6. La necessità d'integrazione dei due obiettivi in un solo asse deriva dalla volontà di sottolineare dalla stretta relazione che esiste nell'area tra la minaccia derivante dai rischi naturali (idro-geologico, incendi ed erosione costiera), dai rischi specifici legati alle attività umane in ambito marino e il tema della sicurezza marittima, con il bisogno conseguente di controbilanciarne gli effetti sul patrimonio naturale e culturale della regione, conservando, proteggendo e valorizzando il suo grande potenziale di sviluppo turistico sostenibile.

Lo spazio rappresenta in Europa una delle principali destinazioni turistiche (15.730 posti letto in hotel e altre sistemazioni) grazie alla qualità del suo patrimonio naturale e culturale, che deve essere preservato e valorizzato affinché il turismo innovativo e sostenibile possa continuare a rappresentare un volano dell'economia della zona.

Questa sfida è amplificata da tre minacce principali: i danni causati nell'area da rischi legati al cambiamento climatico, come l'erosione costiera, gli incendi e i dissesti idrogeologici (5 a), il peggioramento della qualità dell'acqua marina a causa delle attività umane e il problema della sicurezza marittima (5 b), l'incapacità di promuovere forme innovative di sfruttamento e d'utilizzo del patrimonio culturale e naturale durante tutto l'anno e non soltanto localizzato sulle coste (6c).

Obiettivo Tematico: 5. Promuovere l'adattamento al cambiamento climatico, la prevenzione e la gestione dei rischi

Priorità d'Investimento: 5A. Sostenendo investimenti riguardanti l'adattamento al cambiamento climatico, compresi gli approcci basati sugli ecosistemi

Giustificazione
Lo spazio presenta un bisogno molto forte di migliorare la prevenzione e la gestione di certi specifici rischi derivanti dal cambiamento climatico, come l'erosione costiera, il rischio idrogeologico e il rischio d'incendi. La zona del Programma Marittimo è da considerarsi infatti zona 'vulnerabile', ad alto rischio ambientale in quanto sempre più di frequente soggetta ad eventi calamitosi di ampia portata con pesanti danni alle persone e alle cose (inondazioni, frane, incendi) e all'aumento del livello del mare, tutti chiaramente connessi al cambiamento climatico. In particolare: a) Le coste, caratterizzate da differenze significative (dalle lunghe spiagge sabbiose della Versilia - Toscana - e del sud della Sardegna, alle baie della Corsica e della Sardegna del nord), possiedono valore unico in termini di paesaggio e risorse naturali, suscettibili di essere classificate tra le più importanti del Mediterraneo. Le spiagge non hanno solo un valore eco-sistemico elevato, ma anche una notevole importanza economica. L'erosione costiera è un fenomeno naturale, ma le cause antropiche (come le dighe fluviali, l'urbanizzazione delle coste e la costruzione di infrastrutture in mare) la possono amplificare. Il fenomeno è molto comune e gli interventi sono spesso inefficaci e addirittura dannosi, perché si basano sulla mancanza di comprensione scientifica delle dinamiche naturali. b) Nell'area di cooperazione il 37 % delle aree distrutte da incendi sono siti della Rete Natura

2000, soprattutto per le parti insulari. Nel 2011 sono stati censiti nello spazio Marittimo 800 incendi, di superficie superiore a 0,5 ha. Nel 2003, anno molto caldo, gli incendi registrati furono più di 1740.

c) I danni da alluvioni nelle aree costiere (soprattutto in Toscana, Liguria, Var e Sardegna) e continentali, negli ultimi cinque anni, hanno recato danni oltre un miliardo di euro (stimando danni a cose, persone e interventi di ripristino necessari).

Nell'area sono attivi numerosi sistemi di gestione dei rischi (videosorveglianza delle spiagge attraverso webcam turistiche posizionate sul territorio), anche attivati con progetti finanziati dal PO Marittimo 2007-2013 (Sottoprogetto A - RESMAR) ma la copertura non è da ritenersi sufficiente. Inoltre la messa in rete di questi sistemi secondo approcci transfrontalieri congiunti potrebbe garantire una maggiore efficacia dell'azione di adattamento al cambiamento climatico dell'area.

Il PO Marittimo 2007-2013 ha affrontato i temi relativi alla previsione ed al contrasto dei rischi grazie alla realizzazione di progetti mirati rispetto alle specifiche tipologie di rischio. Diversi modelli di previsione e propagazione degli incendi sono stati ad esempio calibrati e confrontati ed attività di prevenzione condivise sono state sperimentate con le comunità locali (Progetto Proterina-C). Grazie anche al miglioramento della rete infrastrutturale di copertura osservativa (radar meteorologici, nivometri…), nonché dei metodi di condivisione delle informazioni e di conoscenze dei processi, tali esperienze sono state conseguentemente potenziate ed estese anche al monitoraggio del rischio idrogeologico dei territori (ad esempio, la previsione degli eventi meteoavversi e la gestione delle conseguenti fasi di allerta a livello territoriale - Progetto Proterina-Due). Infine in ambito di rischio idraulico e idrogeologico si è avviata la sperimentazione di sistemi condivisi di gestione previsionale di eventi franosi anche grazie al ricorso ad attrezzature di geolocalizzazione e sale operative mobili (Progetto Synergie), nonché di implementazione di strumenti di monitoraggio condivisi e di scambio di buone pratiche tra i partner e il miglioramento della gestione delle procedure di protezione civile e della loro ricaduta sul territorio. Tale progetto ha previsto anche la condivisione delle procedure di allerta tra le diverse regioni e il coinvolgimento del territorio tramite il confronto tra enti locali e volontariato (Azione di sistema E- RESMAR).

Obiettivo specifico 1

Migliorare la capacità delle istituzioni pubbliche di promuovere, in forma congiunta, la prevenzione e la gestione di alcuni rischi specifici dell'area derivanti dal cambiamento climatico: rischio idrogeologico, erosione costiera, incendi.

Risultato 1

Incremento delle azioni pubbliche congiunte mirate alla prevenzione e alla gestione dei rischi specifici dell'area derivanti dal cambiamento climatico: rischio idrogeologico, erosione costiera, incendi.

Indicatore di risultato 1

-N. di istituzioni pubbliche che adottano strategie e piani di azione congiunti per l'adattamento ai rischi prioritari (idrogeologico, erosione costiera, incendi)

(Fonte: indagine ad hoc)

Tipi d’azione
A) Azioni di governance: rafforzamento delle competenze degli attori pubblici per l’adattamento ai rischi e per la protezione civile. B) Investimenti per sviluppo/rafforzamento di sistemi congiunti d'allerta precoce e di monitoraggio dei rischi (compresi strategie e piani d’azione comuni per l’adattamento). C) Investimenti per piccole infrastrutture per la prevenzione dei rischi attraverso approcci rispettosi dell'ambiente.
Esempi d’azione
Aa) Piani d'azione congiunti per l'adattamento al cambiamento climatico delle zone costiere secondo la Carta di Bologna (costruzione di una rete di collaborazioni tra gli Osservatori costieri esistenti, monitoraggio quantitativo dello stato dei fenomeni d'erosione e dei rischi di sommersione marina lungo le coste, utilizzo sostenibile dei depositi sedimentari costieri e sottomarini). Ab) Creazione di protocolli/piani comuni di intervento per la gestione delle conseguenze delle inondazioni secondo la Direttiva europea inondazioni (2007/60/CE). Ac) Scambio di buone pratiche di monitoraggio e di protezione civile sul rischio idrogeologico, l'erosione costiera e gli incendi nell'area. Ba) Integrazione e ampliamento dei sistemi esistenti a livello regionale di monitoraggio dell'erosione costiera e degli incendi. Bb) Creazione di sistemi comuni di allerta precoce e di monitoraggio sul rischio idrogeologico dello spazio. Bc) Creazione di sistemi comuni di monitoraggio contro l’insabbiamento strutturale dei porti. Bd) Creazione di una brigata aerea transfrontaliera per combattere gli incendi. Ca) Azioni pilota per la realizzazione di piccole infrastrutture e sottostrutture marine naturali di tipologia comune per la prevenzione dell'erosione costiera e per la resilienza costiera. Cb) Azioni pilota per la realizzazione di piccole infrastrutture di tipologia comune a basso impatto ambientale per ridurre il rischio d'incendi (sistemi d'irrigazione, sistemi di «terre-armate», etc.), sperimentazioni di ingegneria naturalistica. Cc) Azioni pilota per la realizzazione di piccole infrastrutture a basso impatto ambientale di tipologia comune per ridurre il rischio idrogeologico
Beneficiari
Enti pubblici, enti pubblici equivalenti, amministrazioni, centri di ricerca pubblici e privati, università
Indicatori di realizzazione
- Popolazione che beneficia delle misure di difesa del suolo. - Popolazione che beneficia delle misure contro gli incendi (IC n°21). - N. di protocolli, piani d'azione congiunti, predisposti dalle istituzioni pubbliche per la prevenzione

e la gestione dei rischi derivanti dal cambiamento climatico.

Asse Prioritario 2: Protezione e valorizzazione delle risorse naturali e culturali e gestione dei rischi.

Obiettivo Tematico: 5. Promuovere l'adattamento al cambiamento climatico, la prevenzione e la gestione dei rischi.

Priorità d'Investimento: 5B Promuovendo investimenti destinati a far fronte a rischi specifici, garantendo la resilienza alle catastrofi e sviluppando sistemi di gestione delle catastrofi.

Giustificazione
Lo spazio presenta un forte bisogno di affrontare i rischi specificamente legati all'insufficiente sicurezza marittima (con conseguenze spesso catastrofiche) dovuta al traffico molto intenso di merci, e soprattutto di merci pericolose, e di passeggeri che attraversano il nord del Mediterraneo per turismo nautico o crocieristico. Il trasporto marittimo della zona di cooperazione rappresenta, in effetti, circa 173.000.000 tonnellate totali di merci all'anno oltre a 25.000.000 viaggiatori all'anno. Questi rischi specifici provocano numerose perdite di vite umane e/o minacciano la salute umana. Gli incidenti che si contano tra le imbarcazioni da diporto e tra le navi passeggeri sono infatti in costante aumento (25 imbarcazioni da diporto affondate in mare nell'area, ogni anno, e 8 morti in media ogni anno, senza eventi eccezionali). A questi si aggiungono gli incidenti delle navi merci, soprattutto in direzione dei principali porti dell'area, che sono aumentati del 27 % dal 2009. Inoltre le collisioni sono circa il 50% degli incidenti e raggiungono il 70% nel 2010. Il 40 % degli incidenti tra navi merci provoca inoltre sversamenti in mare di oli combustibili e altre sostanze dannose per l'ambiente. L'incidenza di sinistri marittimi nell'area ha conosciuto inoltre casi eclatanti: nel gennaio 2011 il naufragio nel della nave Costa Concordia, che ha interessato oltre 4.000 passeggeri e provocato 32 vittime; nel 2010, la dispersione di 50 fusti per circa 2.400 tonnellate di oli combustibili e altri rifiuti versati in mare e non ancora recuperati. La copertura dei sistemi di monitoraggio e di controllo della navigazione della zona è insufficiente, anche se con le risorse della programmazione 2007-2013 (con i progetti PMIBB, Momar, Sicomar) ha già iniziato ad ampliarsi. L'esigenza è di dare attuazione al complesso quadro normativo per la tutela dell'ambiente marino a partire dalla Direttiva 2008/56/CE, che istituisce un quadro di riferimento per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino e che riconosce nel monitoraggio un importante strumento di tutela ambientale, attraverso la definizione di politiche comuni ed un sistema di controllo integrato dello spazio marino transfrontaliero (in particolare per i Parchi e per il sistema dei canali e degli stretti, come il Canale di Corsica, di Piombino, dell'Argentario, delle Bocche di Bonifacio). Un percorso in tal senso è stato avviato nell'ambito del PO Marittimo 2007-2013 dai progetti MOMAR e SICOMAR. La costituzione del GECT del Parco Marino Internazionale delle Bocche di Bonifacio, grazie al progetto PMIBB (finanziato dal PO Marittimo 2007-2013) ha tra i suoi obiettivi anche quello di rafforzare la sorveglianza della circolazione marittima nelle Bocche di Bonifacio. Già a partire dal 2001, infatti, il governo italiano e quello francese hanno adottato un protocollo per la messa in comune dei loro mezzi navali di sorveglianza e di intervento al fine di garantire la sicurezza dei traffici marittimi nelle Bocche di Bonifacio. Anche se il campo di applicazione di questo protocollo è strettamente limitato a questo obiettivo, questo dimostra la volontà delle autorità dei due Paesi

di riconoscere un diritto di accesso reciproco e permanente nelle loro acque territoriali. É fondamentale quindi completare e amplificare nell'area questo genere di sforzi, sviluppando al massimo forme cooperative di controllo e rendendo possibili investimenti congiunti per la sicurezza dei passeggeri e delle merci, anche per rendere operativi gli accordi fra Italia e Francia sulla navigazione nelle Bocche di Bonifacio.
Obiettivo specifico 1
Migliorare la sicurezza in mare dei viaggiatori e delle merci contro i rischi della navigazione.
Risultato 1
Riduzione di sinistri marittimi nell'area di cooperazione.
Indicatore di risultato 1
N° di sinistri marittimi nella zona che coinvolgono viaggiatori o merci. (Fonte: banche dati delle Autorità Marittime)
Tipi d'azione
A) Investimenti per strumenti ICT (GIS) comuni per il monitoraggio dei rischi. B) Investimenti per servizi per il controllo della sicurezza della navigazione dei passeggeri e delle merci. C) Azioni di governance congiunte per aumentare la sicurezza della navigazione dei passeggeri e delle merci secondo la Direttiva sulla strategia marittima europea (2008/56/CE).
Esempi d'azione
Aa) Ampliamento della copertura di sistemi di sicurezza congiunti (tramite ICT) dell'area di navigazione transfrontaliera. Ba) Creazione di un osservatorio comune per il monitoraggio del trasporto delle merci pericolose. Bb) Incremento dell'assistenza per la sicurezza del trasporto delle merci e del pilotaggio in aree marittime pericolose (ad esempio nelle Bocche di Bonifacio). Ca) Strategie e piani d'azione congiunti per aumentare la sicurezza della navigazione dei passeggeri, il monitoraggio delle merci pericolose, la sicurezza del pilotaggio in aree marittime pericolose.
Beneficiari
Enti pubblici, enti pubblici equivalenti, amministrazioni, centri di ricerca pubblici e privati, università.
Indicatori di realizzazione

- Incremento della superficie di copertura dei sistemi comuni di sicurezza della navigazione e del monitoraggio delle merci pericolose.

- N. di Strategie/piani d’azione congiunti per aumentare la sicurezza della navigazione, dei passeggeri, il monitoraggio di merci pericolose, la sicurezza del pilotaggio in aree marittime pericolose.

Asse Prioritario 2: Protezione e valorizzazione delle risorse naturali e culturali e gestione dei rischi.

Obiettivo Tematico: 6. Preservare e tutelare l'ambiente e promuovere l'uso efficiente delle risorse.

Priorità d'Investimento: 6C. Conservando, proteggendo, promuovendo e sviluppando il patrimonio naturale e culturale.

Giustificazione
L'area di cooperazione presenta il maggior numero di posti letto, mete turistiche, traffico crocieristico, presenza di porti turistici, a livello europeo, insieme a un patrimonio naturale unico. L'offerta turistica dell'area (balneare, culturale, sportiva e per affari nei capoluoghi) è ampia, ma il peso prevalente di visitatori si concentra sulla costa e prevalentemente nel periodo tra aprile e settembre. Nel 2008 l'82 % delle imprese turistiche era aperto tutto l'anno, ma dal 2009 si è avuta una forte flessione a causa della crisi, così riacutizzando il rischio di congestione e sovraccarico nel periodo estivo a danno del patrimonio naturale e culturale. La gestione integrata e la valorizzazione congiunta del proprio patrimonio naturale e culturale, da sviluppare al massimo, rappresentano sicuramente un modo per favorirne la protezione rispetto ai rischi di abbandono o di sfruttamento selvaggio e per promuoverne un utilizzo turistico "sostenibile". In tale ambito, il PO Marittimo 2007-2013 ha sperimentato un numero rilevante di interventi che hanno spesso promosso azioni di governance, insieme ad azioni pilota e/o interventi infrastrutturali, materiali e immateriali, quali esempi concreti d'integrazione fra territori e fra stakeholder. In particolare, in campo ambientale, sono state realizzate attività di cooperazione mirate alla difesa attiva di habitat e specie, ma anche e soprattutto ad una sempre più ampia partecipazione degli stakeholder alle politiche di conservazione della natura, finalizzate ad una maggiore fruizione sostenibile - soprattutto in chiave turistica - e condivisione delle iniziative di gestione e tutela attiva (Progetto strategico Co.Re.M.). Anche le azioni di monitoraggio della biodiversità marina, tramite l'analisi delle principali pressioni sull'ecosistema - fra cui i rifiuti - e le azioni innovative per l'implementazione del sistema Natura 2000, del monitoraggio dello status conservativo e degli approcci gestionali a questa correlati, hanno permesso la realizzazione di best practices (progetti Gionha e Zoum.Gest). Parimenti, nell'ambito della conservazione e valorizzazione del patrimonio culturale, l'obiettivo di un grande itinerario transfrontaliero (perseguito dal progetto strategico Accessit) ha beneficiato di un approccio metodologico integrato attraverso laboratori, mirati alla definizione di progetti di sviluppo locale per rispondere alle nuove esigenze di fruizione del patrimonio culturale da parte della collettività, ed interventi materiali, quali ad esempio: il restauro e la valorizzazione di siti archeologici, museali e culturali, con un'attenzione specifica all'aspetto dell'accessibilità fisica e virtuale in particolare in favore dei portatori di handicap. Le potenzialità che il patrimonio culturale e naturale presenta in termini di crescita economica della zona sono infatti direttamente connessei alla capacità degli attori pubblici e privati di valorizzare in modo innovativo queste risorse sviluppando iniziative e azioni orientate ad un

miglioramento della gestione e quindi ad accrescere e a diversificare il loro utilizzo nella logica della sostenibilità. Oltre a ciò lo spazio presenta un bisogno specifico molto forte di preservare la biodiversità delle acque marine rispetto all'impatto causato dalle attività umane legate allo sfruttamento del mare: le attività portuali ma anche il diportismo e il traffico delle merci. Nelle aree portuali e produttive sono state infatti rinvenute sostanze pericolose per la salute dell'uomo e dell'ambiente: metalli pesanti, idrocarburi policiclici aromatici (IPA) e composti organici volatili, con valori accertati oltre i limiti in prossimità delle fonti inquinanti. Inoltre nelle acque del Mar Mediterraneo centro-settentrionale il 98,5% del totale dei macro rifiuti galleggianti è costituito da plastica (32% di buste, 18% di teli di plastica, 14% di frammenti plastici e bottiglie e cassette di polistirolo per la parte restante).	
Obiettivo specifico 1	Obiettivo specifico 2
Incrementare la gestione congiunta, 'sostenibile e responsabile', del patrimonio naturale e culturale dell'area.	Incrementare la protezione delle acque marine dai rischi provocati da attività umane legate allo sfruttamento del mare.
Risultato 1	Risultato 2
-Aumento delle spese per azioni congiunte di protezione, conservazione e valorizzazione del patrimonio naturale e culturale dello spazio di cooperazione.	Miglioramento della qualità delle acque marine nelle aree portuali.
Indicatore di risultato 1	Indicatore di risultato 2
- Importo di spese per azioni congiunte di protezione, conservazione e valorizzazione Fonte: indagine ad hoc	- Qualità dell'acqua marina nelle aree portuali Fonte: Autorità Marittime
Tipo d'azione 1	Tipo d'azione 2
A) Azioni congiunte di governance per la gestione integrata del patrimonio naturale e culturale. B) Azioni pilota per la realizzazione di infrastrutture di tipologia comune per la sostenibilità e l'accessibilità del patrimonio. C) Sviluppo di reti transfrontaliere di siti naturali e culturali per la sostenibilità.	A) Azioni di governance: strategie e piani di azione comuni per la protezione delle acque marine. B) Investimenti di tipologia comune per il miglioramento della qualità dell'acqua marina nelle aree portuali.
Esempio d'azione 1	Esempio d'azione 2
Aa) Piani d'azione congiunti di sviluppo e integrazione di itinerari culturali ed ambientali.	Aa) Piani d'azione congiunti per la prevenzione, riduzione e smaltimento dei rifiuti marini nei porti e in mare.

Ab) Piani d’azione congiunti per la valorizzazione dei prodotti locali e il recupero dei mestieri tradizionali. Ac) Piani d’azione congiunti per la gestione dei rischi legati alla diffusione delle specie animali e vegetali per la salvaguardia della biodiversità, l'economia e la salute umana (es.: lotta vettoriale). Ad) Piani d’azione congiunti per la protezione della fauna e della flora marine in prossimità dei porti e delle aree marine protette. (in origine tale azione era classificata come Ab dell’OS2) Ba) Azioni pilota con investimenti di tipologia comune per: - piccole infrastrutture previste dai piani e programmi delle aree protette e dei parchi marini e per ripristino dei siti; - infrastrutture verdi e corridoi blu e verdi; - piccole infrastrutture per l'accessibilità materiale del pubblico all’offerta culturale e naturale in un approccio integrato e sostenibile; - percorsi di trekking, sentieri equestri, percorsi subacquei, sentieri litorali e sottomarini sostenibili, piste ciclabili; - strutture e infrastrutture immateriali per l’utilizzo e la diffusione dei contenuti del patrimonio culturale e naturale (strumenti di diffusione di conoscenza online, applicazioni mobili, etc.). Ca) Allargamento della rete transfrontaliera dei 'patrimoni/siti accessibili' della zona. Cb) Ampliamento e promozione della rete esistente delle aree protette, marine, terrestri e delle zone umide (es. santuario dei cetacei Pelagos, rete dei parchi naturali). Cc) Messa in rete del patrimonio storico e	Ba) Azioni pilota di tipologia comune per lo sfruttamento sostenibile dei fanghi inquinati da dragaggi portuali e valorizzazione dei sedimenti. Bb) Azioni pilota di tipologia comune per il trattamento delle acque reflue delle imbarcazioni da diporto nei porti (filtri, boe, etc.).

naturale delle piccole isole.	
Beneficiari	Beneficiari
Enti pubblici, enti pubblici equivalenti, associazioni per la tutela e la valorizzazione del patrimonio naturale e/o culturale, amministrazioni, università e centri di ricerca.	Enti pubblici, enti pubblici equivalenti, amministrazioni, autorità portuali, gestori pubblici e privati di porti turistici, università e centri di ricerca, enti gestori di aree marine protette, capitanerie di porto.
Indicatore di realizzazione	
- N. di istituzioni implicate nelle iniziative di gestione congiunta del patrimonio naturale e culturale nella prospettiva della sostenibilità - N. di siti naturali e culturali che beneficiano di un sostegno finanziario per la gestione integrata. - N. di reti transfrontaliere per la protezione e valorizzazione «sostenibile» del patrimonio naturale e culturale. - N. di porti turistici e commerciali che adottano misure di protezione delle acque marine.	

Asse Prioritario 3: Miglioramento dell'accessibilità dei territori

Obiettivo Tematico: 7. Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete

Priorità d'Investimento: 7B. Migliorando la mobilità regionale, per mezzo del collegamento dei nodi secondari e terziari all'infrastruttura della TEN-T, compresi i nodi multimodali

PROPOSTA DI REVISIONE ASSE 3 A SEGUITO DELLE DECISIONI TASK FORCE DEL 17-18 MARZO 2014

L'Asse 3 ed, in particolare, la Priorità d'Investimento 7B, è stato ampiamente rivisto sia in seguito alle proposte di integrazioni pervenute dalle Regioni Corsica e Sardegna e da UPI Toscana in data 28 e 31 marzo 2014, che a seguito alle ulteriori osservazioni da parte della Commissione pervenute in data 21 febbraio e 17 marzo 2014.

In particolare a seguito della nota della Commissione Europea, si ribadisce che:

a) le azioni per essere ammissibili, ai sensi dell'art. 3 Reg. UE 1301/2013, devono rappresentare investimenti produttivi (vedi punti a, b, c, d, e) oppure devono prevedere la creazione di reti, lo scambio di esperienze tra le autorità competenti regionali, locali e urbane, la realizzazione di studi di fattibilità (vedi punto f);

b) i costi relativi alle azioni di cui al punto a) per essere ammissibili devono essere inclusi nelle tipologie di attività stabilite dagli artt. 3 e 5 del Reg. UE 1301/2013 o nel regolamento di cooperazione art. 7 Reg. UE n. 1299/2013, con esclusione dei **costi operativi** di qualsiasi natura.

Sulla base di queste disposizioni sono da rivedere le seguenti azioni della Priorità d'Investimento 7B:

Per l'Obiettivo Specifico 1

1) Aa) Piani congiunti per lo sviluppo di sistemi transfrontalieri di trasporto alternativo (es.: car sharing, car pooling, ecc.);

2) Cb) Realizzazione di servizi di trasporto mirati alla connessione tra nodi urbani e logistici della zona di cooperazione e l'entroterra (*last mile services*);

in quanto:

a) i costi corrispondenti non possono essere considerati ammissibili;

b) le azioni Aa) e Cb) dell'OS1 non sono da considerarsi coerenti con l'Investimento Prioritario 7B "*Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete, migliorando la mobilità regionale per mezzo del collegamento dei nodi secondari e terziari all'infrastruttura della TEN-T, compresi i nodi multimodali*", perché non si basano sul collegamento con i nodi secondari e terziari.

Per l'Obiettivo Specifico 2

3) Aa) Sperimentazione d'un servizio pubblico di interesse generale per il collegamento aero tra le isole maggiori e le isole minori, e/o tra la terraferma e le isole;

4) Ba) Potenziamento delle rotte dei trasporti marittimi fra le isole maggiori e minori;

in quanto non ricadono nell'ambito dell'art. 3 Reg. (UE) n. 1301/2013, trattandosi di costi operativi e non di investimenti.

Inoltre le nuove "Linee guida su Aiuti di Stato ad aeroporti e compagnie aeree" prevedono di fornire aiuti all'avviamento alle linee aeree, attraverso la copertura dei costi di *start-up* fino al 50% degli **"airport charges"** (diritti di decollo e di atterraggio, utilizzo di infrastrutture aeroportuali, assistenza disabili e sicurezza, ecc).[1]

Gli aiuti saranno disponibili per un massimo di tre anni, a seguito della presentazione di un *business plan* che dimostri che dopo i tre anni di aiuti la linea aerea diventerà redditizia.

Pertanto la proposta della Corsica e della Sardegna di prevedere studi di fattibilità per finanziare costi per l'avviamento di linee aeree, seppure compatibile con la disciplina degli Aiuti di Stato, non ricade nell'ambito dell'art. 3 Reg. (UE) n. 1301/2013 poiché anche in questo caso si tratterebbe di costi operativi che non possono essere concessi alla compagnia aerea. Tutto ciò premesso si propone di:

- mantenere l'attuale assetto dell'Obiettivo Specifico 1 eliminando l'Obiettivo specifico 2;

- integrare l'aspetto del collegamento tra le isole e tra le isole e il continente proposto da Corsica - Sardegna all'interno dell'Obiettivo specifico 1 (vedi giustificazione);

- di inserire l'azione *Etudes de faisabilité pour la gestion conjointe des services de transport entre les îles (notamment à travers la constitution de structures juridiques de type GECT, plans d'action, etc.*) proposta dalla Corsica e dalla Sardegna all'interno dell'Obiettivo Specifico 1, con il fine di migliorare l'accessibilità tra le isole;

- di inserire l'azione *Piani congiunti per lo sviluppo di sistemi transfrontalieri di trasporto alternativo (es. car sharing, car pooling, ecc)* di cui al punto 1) sopramenzionato, così anche come suggerito dalla Commissione Europea, nell'ambito della priorità di investimento 7C con l'aggiunta dell'aggettivo *"sostenibile",* dovendosi trattare di sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista ambientale; introdurre la tipologia di azione "*Studi congiunti mirati alla connessione ai nodi secondari e terziari (urbani e logistici) della zona di cooperazione (last mile services)",* proponendo l'eliminazione del termine servizi e della connessione tra costa e entroterra quindi andando nella direzione del rafforzamento della connessione ai nodi secondari e terziari coerentemente con l'Investimento Prioritario 7B;

- di eliminare l'azione di cui al punto 4) sopramenzionato e anche l'azione di sperimentazione "Ca) Expérimentation à travers la constitution d'une structure juridique de type GECT, pour la gestion conjointe de la continuité territoriale dans l'espace de coopération transfrontalière", proposta da Corsica e Sardegna perché si tratta di attività che non ricadono nell'ambito dell'art. 3 del Reg. UE n. 1301/2013 (vd. risposta della Commissione del 17 marzo 2014);

- di eliminare l'azione di cui al punto 3) sopramenzionato perché si tratta di attività che non ricade nell'ambito dell'art. 3 del Reg. UE 1301/13 (vedi risposta della Commissione Europea del 21 febbraio 2014);

- di inserire l'azione "Investimenti per migliorare l'accessibilità dei principali nodi portuali" secondo quanto richiesto dalla Corsica – Sardegna e da UPI Toscana anche nell'ottica del miglioramento dei servizi marittimi finalizzati ai passeggeri e alle merci (per esempio infomobilità, operazioni d'imbarco, ecc.);

[1] Gli orientamenti 2005/C 312/01 prevedevano invece le spese di marketing iniziale e le spese di insediamento sostenute dalla compagnia aerea sul sito dell'aeroporto regionale per l'attivazione della rotta (*installation costs*).

- di eliminare le azioni Cc, Cd , Ce, Cf proposte da UPI Toscana perché non sono coerenti con la Priorità d'Investimento 7B per le ragioni sopra esposte al punto b). Si ricorda che alcuni degli investimenti suggeriti (mobilità dolce, mobilità ridotta, investimenti a favore della sicurezza nei trasporti marittimi, ecc.) sono già previsti in altre Priorità d'Investimento (vedi Priorità d'Investimento 6C e 5B).

Giustificazione
Un bisogno fondamentale per lo spazio è quello di ridurre il suo isolamento connettendo la zona di cooperazione alla rete TEN T, soprattutto per quanto riguarda i contesti insulari. La necessità di migliorare le connessioni verso e tra le isole è fondata sul fatto che queste dipendono esclusivamente dai servizi di collegamento marittimo e aereo, fortemente legati alla stagionalità e che sono per lo più nazionali. Inversamente nelle regioni continentali, i collegamenti costieri (in particolare in Liguria e PACA) sono fortemente congestionati e limitati dalle caratteristiche fisiche del territorio. La mobilità regionale dello spazio di cooperazione richiede degli interventi per accrescere l'accessibilità rinforzando le connessioni alla rete TEN-T. Questo perché è necessario: • Migliorare le relazioni tra i principali nodi (porti, aereoporti, stazioni ferroviarie e reti stradali) dello spazio di cooperazione e i territori regionali caratterizzati da un maggiore isolamento • Migliorare le relazioni tra i nodi principali delle diverse regioni al fine di aumentare l'accessibilità alla rete TEN-T. Il perseguimento di questi obiettivi avverrà attraverso lo sviluppo e la promozione di soluzioni di trasporto multimodale che, integrando soluzioni esistenti, saranno in grado di fornire maggiori opportunità di spostamenti interni ed esterni allo spazio. Inoltre, è necessario fornire un intervento specifico per rafforzare l'anello debole della rete dell'area di cooperazione costituito dai collegamenti tra le isole. Le relazioni tra le due isole principali sono effettuate esclusivamente da collegamenti marittimi, data l'assenza totale di rotte aeree. Per quanto riguarda la relazione tra Santa - Teresa di Gallura e Bonifacio, è da considerarsi un servizio di interesse pubblico e quindi può beneficiare dai finanziamenti concessi dalla regione Sardegna per i servizi essenziali. Anche il collegamento tra Propriano e Porto Torres risulta un elemento importante per la connessione transfrontaliera dell'area: lo studio di fattibilità realizzato nel programma IT-FR Marittimo 2007/2013 (progetto in.Port.O) ha evidenziato la potenzialità di questo collegamento marittimo nord – sud tra le due isole, soprattutto per le merci, verso la riva sud del Mediterraneo. Ne consegue quindi la necessità di una gestione comune che consenta di definire i servizi in base alle esigenze dei due territori, storicamente legati. Le relazioni esterne delle isole sono generalmente legate ai flussi turistici e quindi alla stagionalità, mentre i collegamenti tra le isole e i propri territori nazionali sono considerati come servizi di interesse pubblico che beneficiano di finanziamenti locali, dimostrando l'incapacità del mercato di garantire servizi di base. Le azioni mirate a ottimizzare e rafforzare queste connessioni aumenterebbero l'accessibilità alla rete primaria promuovendo soluzioni alternative di trasporto nel senso del superamento dell'handicap dovuto alla insularità. Le azioni a favore dell'accessibilità aumenterebbero anche lo scambio dei flussi commerciali dello

spazio della cooperazione, garantendo una maggiore coerenza con gli obiettivi specifici della politica di coesione.

L'accessibilità multimodale attualmente è al di sotto della media europea ed è pertanto necessario investire ulteriormente sulle connessioni multimodali. Nella zona di cooperazione esiste già un certo numero di piattaforme multimodali nelle grandi zone urbane (Genova, Nizza, Livorno, Cagliari, La Spezia), ma solo qualche piattaforma multimodale esiste nelle aree continentali ed insulari meno urbanizzate. Alcuni sistemi congiunti di servizi di trasporto multimodale (bus, treni, traghetti) sono stati sperimentati con successo nel programma IT-FR Marittimo 2007/2013 e potranno essere meglio sviluppati e integrati.

Il Programma prevede dunque di poter contribuire in modo significativo al miglioramento delle connessioni. Ciò attraverso lo sviluppo di strategie congiunte e piani di azione per l'implementazione di sistemi di trasporto collettivo dei passeggeri e intermodali, per i passeggeri e per le merci, la sperimentazione di forme giuridiche pertinenti per la gestione comune di servizi di trasporto pubblico, gli investimenti sui nodi secondari e terziari dell'area.

Obiettivo specifico 1

Sviluppare sistemi di trasporto multimodali per migliorare l'accessibilità dell'area.

Risultato 1

Aumento dell'integrazione modale per la mobilità.

Indicatore di risultato 1

Indice di accessibilità potenziale multimodale.

(a livello NUTS 3)

Fonte: ESPON, dati 2006

oppure Indagine ad hoc

Tipo d'azione 1

A) Studi congiunti per la realizzazione di sistemi di trasporto multimodali.

B) Investimenti congiunti per la creazione di servizi innovativi per i viaggiatori.

Esempi d'azione 1

Aa) Studi di fattibilità congiunti per lo sviluppo del mercato dei servizi transfrontalieri di trasporto multimodale [2] Ab) Studi congiunti mirati alla connessione ai nodi secondari e terziari (urbani e logistici) della zona di cooperazione transfrontaliera (last mile services). Ac) Studi di fattibilità per la gestione congiunta dei servizi di trasporto tra le isole (in particolare attraverso la costituzione di strutture giuridiche tipo GECT, un piano d'azione, ecc.) Ad) Investimenti per migliorare l'accessibilità dei principali nodi portuali Ba) (Ex Ab+Ba Logica d'intervento 17.2 14) Realizzazione di piattaforme integrate ICT con servizi intelligenti per l'interoperabilità dei collegamenti multimodali (nave-bus-treno, treno-car sharing-bus, aeroporto-bus-treno) e per i passeggeri della zona di cooperazione (ICT e software mobile per le informazioni e la bigliettazione intermodale) [3]
Beneficiari
Enti pubblici, enti pubblici equivalenti, amministrazioni, enti di trasporto pubblico o privato locale, regionale, nazionale o internazionale, centri di ricerca pubblici e privati, università, associazioni di categoria.
Indicatori di realizzazione
N. Studi congiunti per la realizzazione di sistemi di trasporto multimodali N. di dispositivi e/o servizi comuni ICT adottati per l'interoperabilità dei collegamenti multimodali N. di porti che realizzano investimenti per migliorare l'accessibilità

[2] Comprende anche l'azione Aa) Elaboration d'un document stratégique pour le développement et la promotion de solutions de transport multimodal proposta da Corsica e Sardegna.

[3] Comprende anche le azione Ba + Ca proposte da Corsica e Sardegna :
Ba) Etudes de faisabilité conjointes pour le développement et la promotion de solutions de transport multimodal
Ca) Développement et renforcement (capitalisation des projets de la précédentes programmation) de plateforme informatives en faveur de la mobilité intermodale

Asse Prioritario 3: Miglioramento dell'accessibilità dei territori.

Obiettivo Tematico: 7. Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete.

Priorità d'Investimento: 7C. Sviluppando e migliorando sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile.

Lo spostamento del "trasporto alternativo" (car sharing, car pooling, ecc.) dalla PI 7B alla PI 7C avviene a seguito dei commenti della Commissione.

Giustificazione
Lo spazio presenta un bisogno molto forte di aumentare la sostenibilità del trasporto delle merci e delle persone, per ridurre la congestione dei flussi nell'area che provocano l'aumento di inquinamento atmosferico e acustico. Il trasporto marittimo conta un transito complessivo di quasi 173.000.000 tonnellate di merci all'anno e oltre 25.000.000 passeggeri all'anno, che incide direttamente sulle infrastrutture portuali e indirettamente su tutte le infrastrutture di collegamento a terra La logistica portuale dell'area, che rappresenta una causa fondamentale per l'emissione di CO2, presenta una debolezza importante per la parte di infrastruttura logistica a terra, anche nelle aree retro portuali, che limita la sensibilmente la sostenibilità di un sistema portuale tra i più importanti del Mediterraneo. Il modello distributivo prevalente si differenzia infatti tra scali di transhipment e porti gateway: i primi orientano le proprie attività di movimentazione al trasbordo tra nave e nave (ad esempio Cagliari), i secondi sono posizionati in aree strategiche e funzionano da vera e propria porta (ad esempio i porti liguri e Marsiglia). Per entrambe le tipologie vi è una debolezza importante della parte di infrastruttura logistica a terra, anche nelle aree retro portuali, che limita la competitività del sistema portuale rispetto al quadro euro mediterraneo. Al fine di ridurre gli impatti ambientali generati dal traffico marittimo di merci e persone ed aumentare la sostenibilità ambientale è necessario quindi agire per aumentare l'efficienza dei sistemi logistici e dei porti in termini di efficacia della loro organizzazione.
Obiettivo specifico 1
Migliorare la sostenibilità ambientale dei porti commerciali e degli interporti dell'area.
Risultato 1
Riduzione dell'inquinamento acustico causato dal traffico di passeggeri e merci nei porti commerciali e negli interporti.
Indicatore di risultato
Numero di campagne di monitoraggio con superamento dei limiti acustici. (Dato a livello urbano, rilevabile per le città portuali)

(Fonte: IT - ISTAT (2010) http://www.istat.it/it/archivio 13212 / FR - INSEE (2010) http://www.insee.fr/fr/themes)

Oppure

Popolazione esposta al rumore per fonte di rumore (in migliaia di abitanti) Indicatore Lden

(fonti: dati a livello urbano per le città portuali)

Tipi d'azione 1

A) Piani d'azione/accordi tra i soggetti interessati per ridurre gli ostacoli amministrativi e tecnici per la sostenibilità e l'efficacia dei servizi portuali e interportuali.

B) Azioni di cooperazione tra le Autorità marittime per o scambio di formazione e la pianificazione dei traffici.

C) Azioni pilota per investimenti di tipologia comune su:

- la sostenibilità energetica nei porti da energie rinnovabili (piattaforme di energia eolica, accumulatori temporanei di energie sostenibili, uso di combustibili GNL per le navi);

- lo sviluppo di piattaforme logistiche interportuali sostenibili;

- la riduzione della congestione per l'accesso ai porti e le connessioni con le aree retroportuali;

D) Strategie e piani d'azione condivisi per la realizzazione di sistemi di trasporto alternativi e sostenibili

Esempi d'azione 1

Aa) Strategie/ Piani d'azione comuni tra le Autorità Portuali per il miglioramento della sostenibilità dei porti.

Ba) Studi comuni per la definizione di modelli di regolarizzazione dei traffici terrestri (veicoli leggeri et camion) provenienti da attività portuali e da attività urbane e sviluppo di azioni pilota.

Bb) Realizzazione congiunta di strumenti ITS (Intelligent System Transport) per la gestione della logistica e del trasporto multimodale delle merci.

Ca) Realizzazione di impianti per la produzione e lo stoccaggio di energie rinnovabili nei porti (ad esempio per i combustibili GNL per le navi, e per accumulare l'energia intermittente attraverso sistemi di stoccaggio meccanici, elettrici, biologici, termici).

Da) Piani congiunti per l'integrazione dei sistemi transfrontalieri di trasporto alternativo sostenibile (es: car-sharing, car-pooling, etc.).

Beneficiari

Enti pubblici, enti pubblici equivalenti, amministrazioni, enti di trasporto pubblico o privato locale, regionale, nazionale o internazionale, autorità portuali, centri di ricerca pubblici e privati, università, imprese, associazioni di categoria, Compagnie di navigazione, Capitanerie di Porto.

Indicatori di realizzazione
- N. di piani /accordi tra gli operatori dei porti e interporti per aumentare la sostenibilità dei sistemi portuali della zona. - N. di strumenti congiunti ITS realizzati. - N. di stazioni di produzione e di stoccaggio di energie rinnovabili realizzate nei porti. - N. di Piani congiunti per lo sviluppo di sistemi transfrontalieri di trasporto alternativo (es: car-sharing, car-pooling, etc.)

Asse Prioritario 4: Rafforzamento della coesione sociale e dell'inserimento attraverso l'attività economica

Obiettivo Tematico: 8. Promuovere un'occupazione sostenibile e di qualità e sostenere la mobilità dei lavoratori.

Priorità d'Investimento: 8A. Sostenendo lo sviluppo di incubatori di imprese e investimenti per i lavoratori autonomi e la creazione di imprese e di microimprese.

N.B. I risultati dello studio sul Microcredito saranno presi in considerazione per decidere sull'attivazione di questo strumento finanziario

Giustificazione
Lo spazio presenta un bisogno molto forte di rafforzare la crescita occupazionale, sviluppano al massimo forme di auto e microimprenditorialità nelle filiere produttive transfrontaliere ad alto potenziale innovativo e nell'economia sociale e solidale . Nell'area si rileva infatti un tasso di disoccupazione a lungo termine medio quasi dei 4 %, che supera il 7% in Sardegna. Il tasso di disoccupazione giovanile presenta, nei territori italiani un tasso di circa il 40% con una percentuale di crescita dei giovani che non sono né occupati né a scuola né in stato di formazione. Circa il 90 delle imprese dello spazio sono piccole o micro, e negli ultimi anni, l'incremento di disoccupazione si accompagna all'aumento di imprese micro e individuali, soprattutto nei settori innovativi. La creazione d'auto imprese e di altre imprese individuali è aumentato negli anni dopo il 2008 (+ 2,5 %). Questi dati rimandano ad un potenziale da sfruttare per aumentare l'occupazione dei lavoratori autonomi e delle microimprese, in particolare nelle filiere legate all'economia blu e verde e nell'economia sociale e solidale che presenta maggiori opportunità di crescita.
Obiettivo specifico 1
Creare l'occupazione nell'autoimprenditorialità e nella micro impresa, nelle filiere prioritarie transfrontaliere nell'economia sociale e solidale.
Risultato 1
Aumento degli occupati nell'autoimprenditorialità e nella micro impresa, nelle filiere prioritarie transfrontaliere e nell'economia sociale e solidale
Indicatore di risultato 1
- N. di occupati nelle imprese individuali e nelle micro imprese dell'area di cooperazione. (Fonte: FR - INSEE, in corso di verifica / IT - ISTAT 'Censimento dell'industria e dei servizi' - 2011).
Tipi d'azione 1

A) Attivazione di uno strumento finanziario per il sostegno all'autoimprenditorialità e la creazione di impiego nelle micro imprese. B) Realizzazione di piattaforme di servizi comuni per la creazione di occupazione nelle imprese individuali o micro.
Esempi d'azione
Aa) Attivazione di un fondo transfrontaliero di 'microcredito' per il sostegno all'autoimprenditorialità e la creazione di impiego nelle micro imprese. Ba) Creazione di una rete transfrontaliera di servizi di tutoring e coaching (servizi giuridici, di compatibilità, d'assistenza per l'avvio delle attività, cantieri transfrontalieri sperimentali, etc.) per la creazione di occupazione nelle imprese individuali o micro.
Beneficiari
Imprese individuali e microimprese, Servizi per l'impiego, centri di formazione, Organismi pubblici, associazioni di categoria e di mestieri.
Indicatori di realizzazione
- N. di imprese che beneficiano di un supporto (IC 1) - N. di imprese che beneficiano di un supporto finanziario diverso dalle sovvenzioni (IC 3)

Asse Prioritario 4: Rafforzamento della coesione sociale e dell'inserimento attraverso l'attività economica

Obiettivo Tematico: 8. Promuovere un'occupazione sostenibile e di qualità e sostenere la mobilità dei lavoratori

Priorità d'Investimento: 8CTE. Favorire un'occupazione sostenibile e di qualità e sostenere la mobilità del lavoro attraverso l'integrazione dei mercati del lavoro transfrontalieri, inclusa la mobilità transfrontaliera, le iniziative locali comuni in materia di impiego, i servizi di informazione e consulenza, la formazione congiunta.

Giustificazione
Lo spazio presenta il bisogno di aumentare le possibilità di occupazione delle risorse umane della zona nelle filiere prioritarie transfrontaliere legate all'economia blu e verde attraverso la creazione di servizi congiunti, nonché il bisogno di creare dei servizi congiunti per l'impiego al fine di integrare il mercato del lavoro transfrontaliero nelle filiere prioritarie. Ad oggi non esiste alcun servizio congiunto di questo tipo nello spazio, ad eccezione di alcuni progetti sperimentali tra la Liguria e la regione PACA sostenuti dal Programma di cooperazione Italia Francia Alcotra. Nelle attività delle filiere prioritarie transfrontaliere identificate c'è anche una domanda d'integrazione dei servizi per l'impiego e per la formazione, in particolare per il turismo e per la cantieristica, attraverso un migliore coordinamento/informazione dei lavoratori stagionali ed occupati. Inoltre tra Italia e Francia si è costituito nel 2012 un Gruppo di lavoro strategico sui temi di interesse transfrontaliero che ha definito come priorità quella del lavoro.
Obiettivo specifico 1
Rafforzare il mercato del lavoro transfrontaliero nelle filiere transfrontaliere prioritarie e nell'economia sociale e solidale.
Risultato 1
Aumento del numero di occupati nelle filiere prioritarie legate all'economia blue verde e nell'economia sociale e solidale.
Indicatore di risultato 1
N. di occupati transfrontalieri nelle filiere transfrontaliere prioritarie e nell'economia sociale e solidale. (Fonte: indagine ad hoc)
Tipi d'azione

Aa) Accordi transfrontalieri per le politiche del lavoro e la mobilità dei lavoratori nelle filiere prioritarie legate all'economia blue verde e nell'economia sociale e solidale.

Ab) Attivazione di servizi congiunti nei centri/servizi per l'impiego.

B) Azioni di formazione congiunte nelle filiere prioritarie transfrontaliere e nell'economia sociale e solidale.

C) Sviluppo di strumenti congiunti di e-learning nelle filiere prioritarie transfrontaliere e nell'economia sociale e solidale.

Esempi d'azione

Aa) Realizzazione di servizi congiunti di sostegno all'incontro tra offerta e domanda di lavoro nelle filiere prioritarie transfrontaliere e nell'economia sociale e solidale (servizi d'informazione, coaching, tutoring, fiere transfrontaliere dell'occupazione, etc.).

Ab) Promozione della partecipazione dei servizi locali per l'impiego a reti transfrontaliere alla diffusione e scambio di esperienze.

Ba) Formulazione di profili formativi congiunti legati ai bisogni delle filiere prioritarie transfrontaliere e nell'economia sociale e solidale.

Bb) Realizzazione di stages per profili congiunti legati ai bisogni delle imprese delle filiere prioritarie transfrontaliere e dell'economia sociale e solidale.

Bc) Stages transfrontalieri di studenti /neodiplomati nelle imprese delle filiere prioritarie transfrontaliere e dell'economia sociale e solidale.

Ca) Percorsi di e-learning congiunti sui nuovi mestieri o sui mestieri tradizionali legati alle filiere prioritarie transfrontaliere e all'economia sociale e solidale.

Beneficiari

Servizi per l'impiego, centri di formazione, organismi pubblici, associazioni di categoria e di mestieri, Camere di Commercio

Indicatori di realizzazione

- N. di imprese che attivano stages per profili comuni legati ai bisogni delle imprese delle filiere prioritarie transfrontaliere e dell'economia sociale e solidale.

- N. di servizi congiunti per l'incontro tra offerta e domanda

- N. di accordi tra servizi /centri per l'impiego

- N. di profili formativi congiunti

- N. di percorsi di e.learning