Sintesi non tecnica

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

La Cooperazione al cuore del Mediterraneo

Programma di Cooperazione Transfrontaliera

ITALIA – FRANCIA

MARITTIMO 2014 – 2020

Procedura di Valutazione Ambientale Strategica

Ai sensi della Direttiva 42/2001/CE

Allegato C

Sintesi non tecnica

Aprile 2014

A cura di:

RTI RESOLVO SRL - RESCO SOC COOP, AGROTEC SPA (SUBAPPALTO)

Regione Toscana,
Settore Attività Internazionali

Indice

1. Introduzione 4

2. Contenuti e obiettivi del Programma 8
2.1. L'area coperta dal PO Transfrontaliero Marittimo 2014-2020 8
2.2. Assi prioritari 10
2.3. Allocazione finanziaria 19

3. Analisi della coerenza interna ed esterna del Programma 20

4. Stato dell'ambiente, problemi ambientali e criticità 21
4.1 Descrizione generale del territorio 21
4.2 Analisi del contesto ambientale 22
4.3 Risultati e criticità ambientali individuate 23

5. Obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento per la valutazione 24

6. La scelta del Piano adottato e le sue alternative 26

7. Relazione di incidenza ambientale 27
7.1 Metodologia 27
7.2 Risultati 28

8. Effetti ambientali in seguito all'attuazione del Programma 30
8.1 Obiettivi di sostenibiltà di programma e componenti ambientali 30
8.2 Risultati per Assi 33
8.3 Sostenibilità ambientale del Programma – considerazioni di sintesi 36

9. Misure per la mitigazione degli effetti negativi 38

10. Piano di monitoraggio ambientale 41

1. INTRODUZIONE

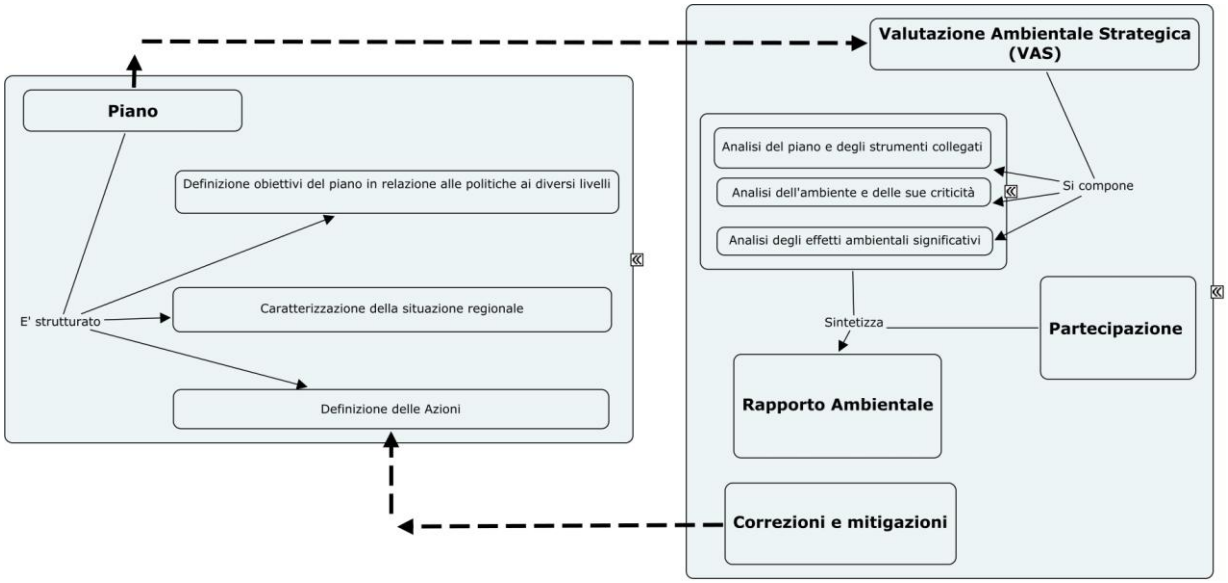
Il presente documento rappresenta la sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale redatto nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica del Programma operativo Transfrontaliero Italia – Francia Marittimo 2014-2020. Tale atto contiene indicazioni riguardo al Processo di VAS in generale, oltre a riportare 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.

La normativa francese sulla VAS parte dal Codice dell'Ambiente "Code de l'environnement", i cui articoli da L. 122-4 a L. 122-12 e da R. 122-17 a R. 122-24 si occupano della procedura VAS. Inoltre, si sono susseguiti altri strumenti normativi in materia di VAS, e precisamente:

- Décret n°2012-616 du 2 mai 2012 ;
- Circulaire Plan programmes du 12 avril 2006, attualmente in corso di revisione per adeguarsi al decreto sopra citato.

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.

La Regione Toscana ha realizzato la propria normativa sulla VAS attraverso la LR n. 10 del 12 febbraio 2010 recante: "Norme (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza", successivamente modificata ed integrata.

Per quanto riguarda le Regione Liguria, La legge regionale n. 32 del 10 agosto 2012, si occupa specificamente della procedura VAS, richiamando nei vari articoli i procedimenti per l'elaborazione di piani e di programmi territoriali, urbanistici e di settore in modo tale da consentirne l'integrazione con i principi della salvaguardia e tutela ambientale.

La Regione Sardegna ha regolamentato la procedura VAS dapprima con la Legge regionale 12 giugno 2006, n. 9 e ss.mm.ii., e successivamente con la Delibera della Giunta Regionale del 7 agosto 2012, n. 34⁄33, "Direttive per lo svolgimento delle procedure di valutazione ambientale", in particolare all'Allegato C.

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. Le Autorità competenti per la VAS hanno fissato il termine entro il quale far pervenire le osservazioni al Documento preliminare al 28 febbraio 2014.

Entro quella data, sono pervenute osservazioni da parte dei seguenti soggetti:

- ARPAT Toscana ;

- Comune di Viareggio;
- Regione Sardegna, Assessorato Trasporti;
- Soprintendenza per i beni archeologici Province di Sassari e Nuoro;
- DREAL Corse;
- DREAL Provence;
- Autorità di Bacino interregionale del fiume Magra;
- Regione Liguria, Dipartimento ambiente.

Inoltre, il NURV della Regione Toscana ha emanato il proprio parere con osservazioni.

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

2. CONTENUTI E OBIETTIVI DEL PROGRAMMA

La definizione della strategia del Programma Operativo Transfrontaliero Italia Francia "Marittimo 2014-2020" è fondata sulle analisi di contesto territoriale e socioeconomico, sulla ricognizione delle principali sfide dell'area e sulla definizione dei fabbisogni, 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 si presenta allargata rispetto al periodo di programmazione 2007-2013, includendo i seguenti territori:

per l'Italia:

- Sardegna, l'intera area NUTS 2 (aree NUTS 3: Sassari, Nuoro, Cagliari, Oristano, Olbia-Tempio, Ogliastra, Medio-Campidano, Carbonia-Iglesias);
- 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 1 è riportato l'elenco delle regioni NUTS 2 e NUTS 3 che costituiscono l'area del programma.

La nuova definizione spaziale del Programma enfatizza la vocazione marittima dello stesso integrando un'importante dimensione "insulare" con una altrettanto importante dimensione costiera. Entrambe sono caratterizzate dall'alta concentrazione di centri di

ricerca e poli tecnologici legati alla "*blu economy*" e dalla presenza di una delle maggiori concentrazioni mondiali di porti turistici e commerciali. Al tempo stesso la conferma della sua dimensione insulare, con Sardegna, Corsica e Arcipelago toscano, ripropone con forza il tema dell'accessibilità, rilanciando con maggior forza la prospettiva della "crescita *blu* e *green*" come chiave per il raggiungimento degli obiettivi di Europa 2020.

Paese	NUTS 2	NUTS 3
ITALIA	SARDEGNA	Sassari Nuoro Cagliari Oristano Olbia-Tempio Ogliastra Medio Campidano Carbonia Iglesias
	TOSCANA	Massa Carrara Lucca Pisa Livorno Grosseto
	LIGURIA	Genova Imperia La Spezia Savona
FRANCIA	CORSICA PROVENZA ALPI COSTA AZZURRA	Corse-du-Sud Haute-Corse Alpes Maritimes Var

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

La nuova dimensione spaziale è espressione di un maggiore equilibrio partenariale tra i territori italiano e francese rispetto alla precedente programmazione fortemente sbilanciata a favore dei territori italiani. In particolare, l'allargamento ai due Dipartimenti costieri della regione francese Provence-Alpes-Côte d'Azur, Alpes Maritimes e Var, rappresenta una porzione pari a circa il 2% della popolazione dell'UE 27 e il 6 % della popolazione residente sulle coste del Mediterraneo. Rispetto al PO Italia Francia Marittimo 2007-2013 l'allargamento alla parte francese incrementa di oltre 2 milioni di abitanti la popolazione complessiva del Programma che presenta ora un terzo di popolazione francese e due terzi di popolazione italiana.

Va inoltre evidenziato che la nuova ripartizione territoriale 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.

Tale nuova ripartizione territoriale consente di ottenere i seguenti vantaggi:

a) assicurare l'unicità del Programma nel panorama mediterraneo, quale spazio complesso e non privo di elementi di debolezza e di problematiche sfidanti, esacerbate dalla crisi economica in corso, ma particolarmente ricco di potenzialità di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, non ancora compiutamente esplorate;
b) garantire una adeguata partecipazione di attori rilevanti per il raggiungimento dei risultati attesi, con particolare riferimento al coinvolgimento di imprese e centri di ricerca anche di rilievo internazionale, di istituzioni locali attive e vicine ai cittadini, di un tessuto associativo articolato e propositivo;
c) consentire con successo sperimentazione di dispositivi innovativi in termini di strumenti di integrazione territoriale, di nuovi modelli di *governance* partecipativa, di opzioni semplificate e maggiormente efficaci per l'accesso alle risorse da parte dei potenziali beneficiari.

2.2. ASSI PRIORITARI

Gli assi prioritari caratterizzanti il Programma sono stati delineati in funzione dell'indagine socio economica dell'area del Programma stesso. Tale indagine è stata relazionata agli obiettivi della Strategia Europa 2020 della crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva. In particolare per crescita intelligente, si intende una crescita capace di sviluppare un economia basata sulla conoscenza e l'innovazione; per crescita sostenibile, si intende la capacità di valorizzare un'economia più efficiente sotto il profilo delle risorse più verde e

più competitiva; ed infine per crescita inclusiva, si intende una crescita capace di promuovere un alto tasso di occupazione che favorisca la coesione sociale e territoriale.
Nello specifico, per il Programma vengono individuati quattro assi prioritari che di seguito saranno elencati con riferimento alle priorità di intervento che essi intendono raggiungere.

Asse prioritario 1 Promozione della competitività delle imprese nelle filiere prioritarie transfrontaliere

L'analisi dei fabbisogni e dei dati economici dell'area di programma ha evidenziato la necessità di rafforzare la competitività delle imprese. Ma ha anche individuato 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 identificate sono le seguenti:

- ☑ **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.

Nella tabella 2 sono riassunte le caratteristiche dell'Asse 1, fino alle azioni tipo.

ASSE PRIORITARIO	OBIETTIVO TEMATICO	PRIORITA' INVESTIMENTO	OBIETTIVO SPECIFICO	RISULTATO	AZIONI
1. Promozione della competitività delle imprese nelle filiere prioritarie transfrontaliere	3. Accrescere la competitività delle PMI	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	1. Incrementare il tessuto imprenditoriale delle imprese micro, piccole e medie dello spazio di cooperazione, nelle filiere prioritarie transfrontaliere	Creazione di imprese micro, piccole e medie dello spazio di cooperazione, nelle filiere prioritarie transfrontaliere	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
			2. Rafforzare il tessuto imprenditoriale delle 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	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.
		3D. Sostenendo la capacità delle PMI di crescere sui mercati regionali, nazionali e internazionali e di prendere parte ai processi di innovazione	1. Aumento della competitività internazionale delle micro e PMI nelle filiere prioritarie transfrontaliere attraverso l'innovazione	Aumento dell'esportazione di prodotti e di servizi sui mercati internazionali da parte delle imprese	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. 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.)

Tabella 2 - Quadro logico dell'Asse 1

Dall'analisi delle priorità proposte nell'ambito dell'Asse 1 emerge che la strategia appare declinata verso:

- investimenti per lo sviluppo dell'imprenditorialità e la creazione di nuove imprese;
- investimenti per incrementare la capacità competitiva di imprese nuove ed esistenti, tramite il sostegno all'accesso al credito ed ai processi innovativi;
- investimenti per migliorare il livello di internazionalizzazione delle imprese esistenti tramite interventi distinti per imprese appartenenti alle filiere prioritarie o al comparto turistico.

Asse prioritario 2 Protezione e valorizzazione delle risorse naturali e culturali e gestione dei rischi

All'interno di tale asse sono individuate azioni tese a valorizzare e tutelare le risorse naturali e culturali presenti nei territori di interesse del programma, nonché azioni volte alla 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.

Questo asse promuove azioni in grado di dare un contributo alla lotta a quelle che sono le tre minacce principali per l'area: i danni causati da rischi legati al cambiamento climatico, come l'erosione costiera, gli incendi e i dissesti idrogeologici, il peggioramento della qualità dell'acqua marina a causa delle attività umane e il problema della sicurezza marittima, 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.
Nella tabella 3 sono riassunte le caratteristiche dell'Asse 2, fino alle azioni tipo.

ASSE PRIORITARIO	OBIETTIVO TEMATICO	PRIORITA' INVESTIMENTO	OBIETTIVO SPECIFICO	RISULTATO	AZIONI
2. Protezione e valorizzazione delle risorse naturali e culturali e gestione dei rischi	5. Promuovere l'adattamento al cambiamento climatico, la prevenzione e la gestione dei rischi	5A. Sostenendo investimenti riguardanti l'adattamento al cambiamento climatico, compresi gli approcci basati sugli ecosistemi	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.	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	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.
		5B Promuovendo investimenti destinati a far fronte a rischi specifici, garantendo la resilienza alle catastrofi e sviluppando sistemi di gestione delle catastrofi	1. Migliorare la sicurezza in mare dei viaggiatori e delle merci contro i rischi della navigazione.	Riduzione di sinistri marittimi nell'area di cooperazione.	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).
	6. Preservare e tutelare l'ambiente e promuovere l'uso efficiente delle risorse	6C. Conservando, proteggendo, promuovendo e sviluppando il patrimonio naturale e culturale.	1. Incrementare la gestione congiunta, 'sostenibile e responsabile', del patrimonio naturale e culturale dell'area.	Aumento delle spese per azioni congiunte di protezione, conservazione e valorizzazione del patrimonio naturale e culturale dello spazio di cooperazione	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.
			2. Incrementare la protezione delle acque marine dai rischi provocati da attività umane legate allo sfruttamento del mare.	Miglioramento della qualità delle acque marine nelle aree portuali	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.

Tabella 3 - Quadro logico dell'Asse 2

Asse prioritario 3 Miglioramento dell'accessibilità dei territori

All'interno di questo asse sono individuate azioni tese a migliorare l'accessibilità delle aree di interesse del programma sia per favorire l'ingesso di turisti, che di merci.

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 e le connessioni fra costa e entroterra. 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.

Nelle regioni continentali, i collegamenti costieri (in particolare in Liguria e PACA) sono fortemente congestionati e limitati dalle caratteristiche fisiche del territorio. Al fine di migliorare l'accessibilità potenziale multimodale, attualmente al di sotto della media europea, è necessario investire ulteriormente sulle connessioni multimodali ed alternative.

Il Programma prevede dunque di poter contribuire in modo significativo al miglioramento delle connessioni aumentando, da un lato, l'offerta di trasporto e, dall'altro, orientando la domanda verso la multimodalità.

Altro problema da risolvere è quello di ridurre gli impatti ambientali generati dal traffico marittimo di merci e persone ed aumentare la sostenibilità ambientale, e quindi agire per aumentare l'efficienza dei sistemi logistici e dei porti in termini di efficacia della loro organizzazione.

Nella tabella 4 sono riassunte le caratteristiche dell'Asse 3, fino alle azioni tipo.

ASSE PRIORITARIO	OBIETTIVO TEMATICO	PRIORITA' INVESTIMENTO	OBIETTIVO SPECIFICO	RISULTATO	AZIONI
3. Miglioramento dell'accessibilità dei territori	7. Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete	7B. Migliorando la mobilità regionale, per mezzo del collegamento dei nodi secondari e terziari all'infrastruttura della TEN-T, compresi i nodi multimodali	1. Sviluppare sistemi di trasporto multimodali per migliorare l'accessibilità dell'area.	Aumento dell'integrazione modale per la mobilità	A) Studi congiunti per la realizzazione di sistemi di trasporto multimodali. B) Investimenti congiunti per la creazione di servizi innovativi per i viaggiatori
		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.	1. Migliorare la sostenibilità ambientale dei porti commerciali e degli interporti dell'area	Riduzione dell'inquinamento acustico causato dal traffico di passeggeri e merci nei porti commerciali e negli interporti.	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 retro portuali. D) Strategie e piani di azione condivisi per la realizzazione di sistemi di trasporto alternativi e sostenibili

Tabella 4 - Quadro logico dell'Asse 3

Asse prioritario 4 - Rafforzamento della coesione sociale e dell'inserimento attraverso l'attività economica

All'interno di questo asse sono individuate azioni tese a promuovere l'occupazione e sostenere la mobilità dei lavoratori.

Lo spazio presenta un bisogno molto forte di rafforzare la crescita occupazionale, sviluppando al massimo forme di auto e microimprenditorialità nelle filiere produttive transfrontaliere ad alto potenziale innovativo, con particolare attenzione alle filiere legate all'economia blu e verde ed all'economia sociale e solidale che presenta maggiori opportunità di crescita.

Inoltre, emerge anche il bisogno di creare dei servizi congiunti per l'impiego al fine di integrare il mercato del lavoro transfrontaliero nelle filiere prioritarie.

Nella tabella 5 sono riassunte le caratteristiche dell'Asse 4, fino alle azioni tipo.

ASSE PRIORITARIO	OBIETTIVO TEMATICO	PRIORITA' INVESTIMENTO	OBIETTIVO SPECIFICO	RISULTATO	AZIONI
4. Rafforzamento della coesione sociale e dell'inserimento attraverso l'attività economica	8. Promuovere un'occupazione sostenibile e di qualità e sostenere la mobilità dei lavoratori.	8A. Sostenendo lo sviluppo di incubatori di imprese e investimenti per i lavoratori autonomi e la creazione di imprese e di microimprese	1. Creare l'occupazione nell'autoimprenditorialità e nella micro impresa, nelle filiere prioritarie transfrontaliere nell'economia sociale e solidale.	Aumento degli occupati nell'autoimprenditorialità e nella micro impresa, nelle filiere prioritarie transfrontaliere e nell'economia sociale e solidale	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.
		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.	1. Rafforzare il mercato del lavoro transfrontaliero nelle filiere transfrontaliere prioritarie e nell'economia sociale e solidale	Aumento del numero di occupati nelle filiere prioritarie legate all'economia blue verde e nell'economia sociale e solidale.	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.

Tabella 5 - Quadro logico dell'Asse 4

2.3. ALLOCAZIONE FINANZIARIA

Allo stato attuale della proposta di Programma, l'allocazione finanziaria FESR del PO Marittimo 2014-2020 è rappresenta in tabella 6.

Asse prioritario	Allocazione finanziaria per Asse (%)	Obiettivo Tematico	Allocazione finanziaria per OT (%)	Priorità d'investimento	Allocazione finanziaria per PI (%)
1	22%	3	22%	3A	8,8%
				3D	13,2%
2	52%	5	28%	5A	18%
				5B	10%
		6	24%	6C	24%
3	16,5%	7	16,5%	7B	6,9%
				7C	9,6%
4	9,5%	8	9,5%	8A	4,75%
				8CTE	4,75%
Totale	100%	Totale	100%	Totale	100%

Tabella 6 – Allocazione finanziaria

Anche nel caso di eventuali successive modifiche, l'intensità delle allocazioni e le suddivisioni percentuali subirebbero a questo punto della programmazione oscillazioni minime.

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 gli obiettivi specifici degli Assi 1, 3 e 4 e gli obiettivi specifici a carattere ambientale (Asse 2) della proposta di PO Transfrontaliero Italia Francia "Marittimo 2014-2020".

L'analisi di **coerenza esterna** invece, analizza le possibili interazioni tra il Programma di Cooperazione Transfrontaliero Marittimo Italia Francia 2014-2020 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 regionali 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 56.372 kmq ed interessa due diverse nazioni (Italia e Francia) con il coinvolgimento di 21 NUTS 3 (*Nomenclature of territorial units for statistics*), di cui 4 francesi e 17 italiane. La tabella 1 illustra la ripartizione del territorio in termini di superficie e percentuale fra le differenti unità amministrative.

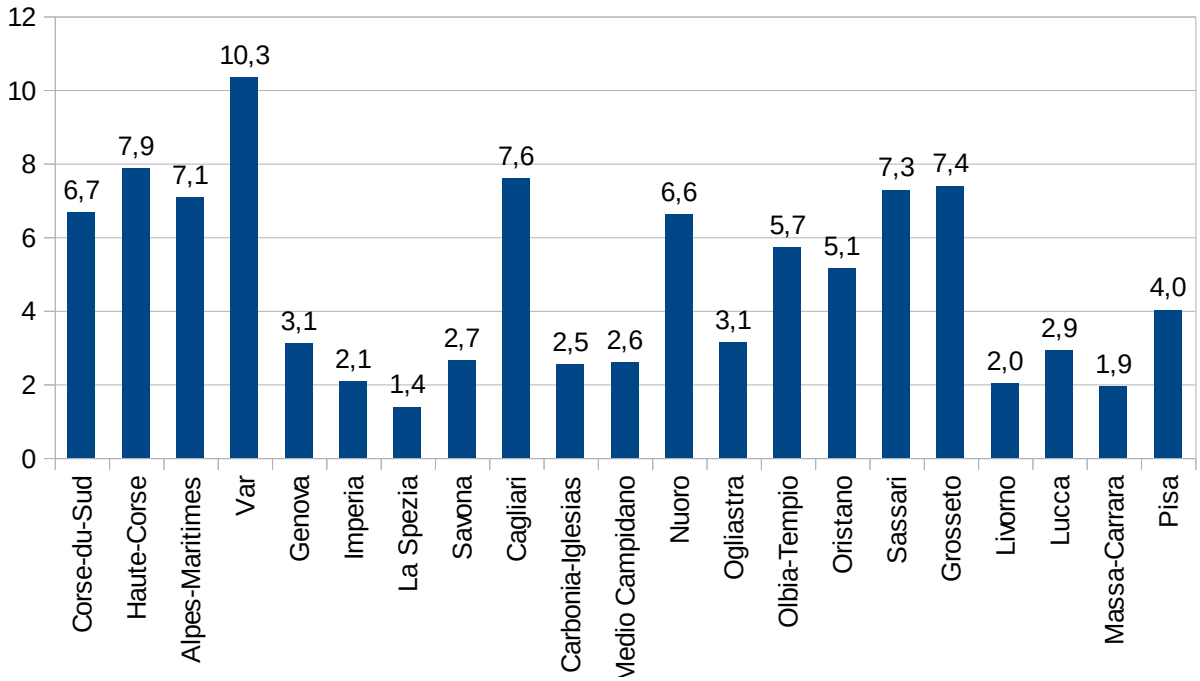
Tabella 1 – Ripartizione in unità amministrative del territorio interessato dal piano

NAZIONE	PROVINCIA (NUTS 3)	AREA (KMQ)	AREA (%)
Francia	Departement de la Corse-du-Sud	3760	6,7
Francia	Departement de la Haute-Corse	4428	7,9
Francia	Departement des Alpes-Maritimes	3988	7,1
Francia	Departement du Var	5825	10,3
Italia	Provincia di Genova	1747	3,1
Italia	Provincia di Imperia	1174	2,1
Italia	Provincia di La Spezia	777	1,4
Italia	Provincia di Savona	1494	2,7
Italia	Provincia di Cagliari	4279	7,6
Italia	Provincia di Carbonia-Iglesias	1423	2,5
Italia	Provincia di Medio Campidano	1461	2,6
Italia	Provincia di Nuoro	3722	6,6
Italia	Provincia di Ogliastra	1766	3,1
Italia	Provincia di Olbia-Tempio	3223	5,7
Italia	Provincia di Oristano	2898	5,1
Italia	Provincia di Sassari	4103	7,3
Italia	Provincia di Grosseto	4164	7,4
Italia	Provincia di Livorno	1138	2
Italia	Provincia di Lucca	1640	2,9
Italia	Provincia di Massa-Carrara	1097	1,9
Italia	Provincia di Pisa	2265	4

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. La figura 1 riporta in forma

grafica i dati rappresentati in tabella 1.

Figura 1 – Ripartizione in unità amministrative del territorio interessato dal piano (sup. %)



4.2 ANALISI DEL CONTESTO AMBIENTALE

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

- ✓ Clima e atmosfera;
- ✓ Risorse idriche interne;
- ✓ Coste e acque marine;
- ✓ Suolo;
- ✓ Biodiversità;
- ✓ Rumore;
- ✓ Rifiuti;
- ✓ Energia

Allo scopo sono state utilizzate le seguenti banche dati:

www.eea.europe.eu : portale dell'European Environmental Agency, dati tabellari e geografici.

epp.eurostat.ec.europa.eu : portale dei dati statistici europei, dati statistici generali e ambientali.

www.pcn.minambiente.it : portale cartografico nazionale del Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare.

fate.jrc.ec.europa.eu : portale delle attività connesse alla valutazione dell'impatto degli inquinanti negli ecosistemi terrestri e acquatici.

www.developpement-durable.gouv.fr/ : portale del Ministero per lo Sviluppo Sostenibile dello stato Francese.

www.arpat.toscana.it: ARPA Toscana.

www.arpal.gov.it: ARPA Liguria.

http://www.sardegnaambiente.it/arpas/: ARPA Sardegna.

water.europa.eu/: portale del sistema informativo europeo per le risorse idriche.

euroils.jrc.ec.auropa.eu : portale delle cartografie pedologiche europee.

http://www.insee.fr: istituto di statistica francese.

www.istat.it: istituto di statistica italiano.

http://www.sinoe.org: raccolta di dati sulla produzione dei rifiuti in Francia.

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; parallelamente, si è in presenza di una grande vulnerabilità degli ecosistemi ai cambiamenti climatici, con rischio di perdita di biodiversità;

2) Nelle aree francesi dello spazio transfrontaliero si assiste ad un aumento della quantità di rifiuti pro-capite; viceversa, nelle aree italiane la percentuale di raccolta differenziata è più bassa rispetto alle aree francesi;

3) E' diffusa la presenza di fenomeni di erosione costiera, di fenomeni di dissesto idrogeologico ed eventi franosi, oltre che di rischi alluvionali;

4) E' altresì diffusa la presenza di rischi naturali ed antropici terrestri;

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

Il documento comunitario più recente in tema ambientale è il **VII Programma di azione per l'Ambiente (7° PAA)** fino al 2020 pubblicato nella GU dell'UE il 28/12/2013. Il 7° PAA è fondato sul principio di precauzione, sui principi di azione preventiva e di riduzione dell'inquinamento alla fonte e sul principio "chi inquina paga".

A differenza dei programmi precedenti, il conseguimento di questi obiettivi non dipenderà da nuove iniziative legislative, ma richiederà una corretta attuazione di quanto è stato già concordato. La Commissione precisa che "…*l'attuazione degli elementi pertinenti del 7° PAA sia monitorata nel contesto del normale processo di monitoraggio della strategia Europa 2020. Tale processo si basa sugli indicatori dell'Agenzia europea dell'ambiente sullo stato dell'ambiente nonché sugli indicatori utilizzati per monitorare i progressi compiuti nella realizzazione degli obiettivi e della legislazione esistenti in ambito ambientale e climatico, quali gli obiettivi in materia di clima e di energia, di biodiversità e le tappe miliari per il raggiungimento dell'efficienza nell'uso delle risorse*". Pertanto, per delineare un quadro completo degli obiettivi ambientali internazionali e comunitari, in abbinamento agli obiettivi del 7° PAA sono stati utilizzati gli obiettivi individuati nell'ambito della Strategia Europa 2020 e della iniziativa faro ad essa correlata *"un'Europa efficiente sotto il profilo delle risorse"*.

La Strategia Europa 2020, approvata nel 2010, ha ribadito l'impegno europeo nel confrontarsi con le sfide a lungo termine della globalizzazione, della salvaguardia delle risorse naturali, dell'occupazione e dell'invecchiamento della popolazione, malgrado la constatazione che la crisi economica e finanziaria che ha colpito l'UE abbia vanificato anni di progressi economici e sociali. La Strategia propone tre grandi obiettivi per il decennio successivo, non molto differenti da quelli già fissati con la Strategia di Lisbona, relativi ad un'economia:

- basata sulla conoscenza e sull'innovazione, per realizzare una crescita intelligente;
- più competitiva e più efficiente nell'uso delle risorse, per conseguire una crescita sostenibile;

- con un alto tasso di occupazione che favorisca la coesione sociale e territoriale, per costruire una crescita inclusiva.

L'analisi integrata fra i documenti sopra citati ha consentito di formulare gli obiettivi di sostenibilità ambientale a livello europeo, partendo proprio dalle tre priorità tematiche del 7° PAA:

1) proteggere, conservare e migliorare il capitale naturale dell'Unione;
2) trasformare l'Unione in un'economia a basse emissioni di carbonio, efficiente nell'impiego delle risorse, verde e competitiva;
3) proteggere i cittadini dell'Unione da pressioni e rischi d'ordine ambientale per la salute e il benessere.

Per raggiungere la prima priorità , occorre dare piena attuazione alla Strategia per la biodiversità, al Piano per la salvaguardia delle risorse idriche, nonché alla strategia dell'Unione sui cambiamenti climatici, alla legislazione sulla qualità dell'aria, ridurre la degradazione, la frammentazione, l'impermeabilizzazione, l'erosione, l'uso non sostenibile del suolo, rinnovare la strategia sulle foreste, migliorare la trasmissione di informazioni ai cittadini dell'Unione e la loro preparazione sui temi ambientali. Per perseguire la seconda priorità occorre attuare il pacchetto clima e energia, la Direttiva sulle emissioni industriali; occorre, entro il 2015, mettere a punto metodologie per determinare l'efficienza d'uso del suolo, del carbonio, dell'acqua, dei materiali. E' opportuno rivedere l'approccio agli appalti verdi pubblici, dare piena attuazione alla legislazione sui rifiuti, migliorare l'efficienza idrica stabilendo obiettivi a livello di bacini idrografici monitorandoli con una metodologia comune. Infine, per perseguire la terza priorità occorre migliorare la qualità dell'aria, ridurre significativamente l'inquinamento acustico, raggiungere standard elevati per l'acqua potabile e di balneazione, mirare ad un ambiente non tossico, ad un uso dei prodotti fitosanitari che non sia dannoso né per l'uomo né per l'ambiente, migliorare il processo di adattamento ai cambiamenti climatici.

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.

Sono state individuate 4 diverse alternative, di cui la prima, chiamata **Alternativa BASE**, è quella scelta, mentre le altre 3 presentano diverse combinazioni degli obiettivi tematici 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 tutti e tre gli obiettivi della Strategia Europa 2020; 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.

Dall'analisi svolta l'alternativa BASE, cioè quella che rappresenta la proposta di programma scelta, 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;

- 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 2014 – 2020) 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 specifici 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 ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/97 e ss.mm.. 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 dei quattro assi di intervento del Programma Transfrontaliero, rispetto alle possibili interferenze delle azioni previste con i siti Natura 2000.

ASSE 1 - Promozione della competitività tra imprese nelle filiere prioritarie transfrontaliere: dato l'attuale livello informativo, in questa fase non si riconoscono potenziali interferenze con gli habitat dei siti della Rete Natura 2000 interni al perimetro di attuazione del programma transfrontaliero;

ASSE 2 – Protezione e valorizzazione delle risorse naturali e culturali e gestione dei rischi: le finalità e gli obiettivi di questo asse sono sostanzialmente coerenti con gli obiettivi di tutela e protezione dei siti della Rete Natura 2000. Nei casi in cui le azioni del Programma Transfrontaliero siano volte al mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle specie e degli habitat presenti nel sito, risulta verificata la loro compatibilità con i SIC/ZPS/ZSC dell'area di intervento del Programma. In tutti gli altri casi occorrerà rimandare la verifica in fase esecutiva.

ASSE 3 – Miglioramento dell'accessibilità dei territori: gli obiettivi perseguiti dalle azioni previste da questo asse possono avere interferenze non sempre positive con la rete Natura 2000. Tuttavia, mancando le ubicazioni territoriali, anche di massima, e i dati dimensionali dei singoli interventi, non è sempre possibile giungere a giudizi definitivi; nei casi di possibile interferenza topografica o funzionale tra l'intervento proposto e il sito della rete Natura 2000, non rimane altra possibilità che rimandare le valutazioni di dettaglio sull'effetto delle azioni sui SIC/ZPS/ZSC alla fase attuativa del piano. Dalle verifiche eseguite, gli habitat potenzialmente interessati dall'attuazione delle misure

dell'asse sono quelli ascrivibili alle macrocategorie di **Habitat marino costieri, Habitat dunali** e **Habitat prativi naturali e seminaturali.**

ASSE 4 - Rafforzamento della coesione sociale e dell'inserimento attraverso l'attività economica: le azioni previste in questo asse hanno una dimensione sostanzialmente immateriale e, come tale, in questa fase può essere esclusa l'interferenza con i siti della rete 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 è effettuata a partire dagli obiettivi generali di sostenibilità ambientale, contestualizzati rispetto agli aspetti ambientali interessati dal Programma e alle caratteristiche del territorio interessato (Figura 1).

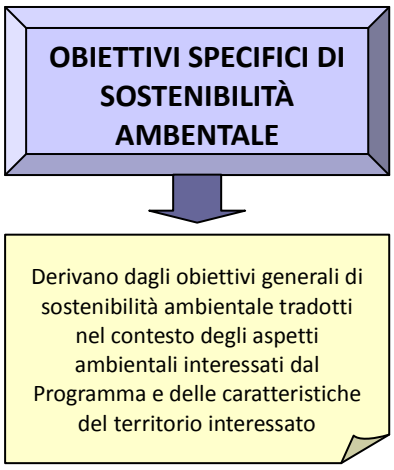


Figura 1 – Definizione degli obiettivi specifici di sostenibilità ambientale

La Figura 2 propone un riepilogo degli obiettivi di sostenibilità ambientale specifici individuati per il Po Transfrontaliero Italia-Francia Marittimo 2014-2020.

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 e del rafforzamento della sicurezza marittima
- ☑lotta al cambiamento climatico
- ☑valorizzazione del patrimonio naturale e culturale dello spazio che rappresenta
- ☑promozione dell'utilizzo di fonti rinnovabili o alla sperimentazione di sistemi innovativi di gestione di energie alternative
- ☑riduzione dell'impronta di CO_2 nello spazio del Marittimo
- ☑per quanto riguarda il tema dei rifiuti, sperimentare forme congiunte di raccolta e trattamento in contesti turistici e nei porti
- ☑soluzioni alternative per mitigare l'isolamento dei territori insulari , forme di gestione rafforzata e innovativa di servizi di trasporto pubblico, sviluppo di sistemi congiunti di infomobilità/intermodalità
- ☑miglioramento della qualità delle acque marino-costiere
- ☑sperimentazioni di mobilità sostenibile anche coniugata con il ricorso a dispositivi di NTIC

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.

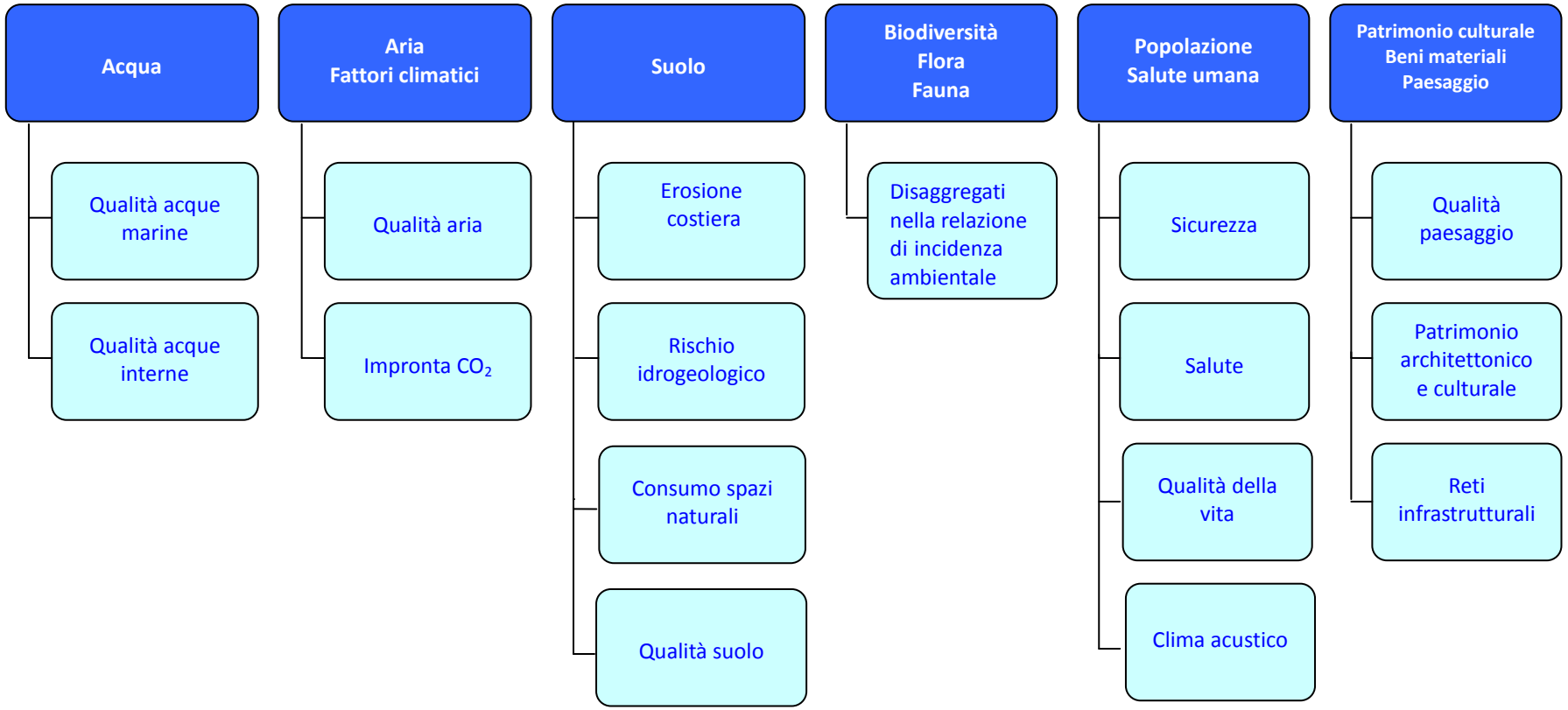

Acqua
Qualità acque marine
Qualità acque interne
Aria
Fattori climatici
Qualità aria
Impronta CO_2
Suolo
Erosione costiera
Rischio idrogeologico
Consumo spazi naturali
Qualità suolo
Biodiversità
Flora
Fauna
Disaggregati nella relazione di incidenza ambientale
Popolazione
Salute umana
Sicurezza
Salute
Qualità della vita
Clima acustico
Patrimonio culturale
Beni materiali
Paesaggio
Qualità paesaggio
Patrimonio architettonico e culturale
Reti infrastrutturali

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

8.2 RISULTATI PER ASSI

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 Assi prioritari, in cui è stato riportato l'effetto delle azioni di ciascun obiettivo sui fattori ambientali possibili ricettori di impatto.

Le azioni previste all'interno dell'**Asse 1** non hanno presentato caratteristiche tali da generare impatti negativi sull'ambiente. La maggiore competitività delle imprese viene sostenuta infatti soprattutto attraverso il miglioramento dei servizi, incentivi alla formazione di reti, promozione dell'innovazione, strategie e piani di azione. Le imprese beneficiarie dovranno appartenere alle filiere prioritarie transfrontaliere. Considerato che tra queste ci sono il turismo sostenibile, e le biotecnologie ed energie verdi, è ipotizzabile qualche effetto positivo, di lungo periodo, quale indiretta conseguenza del miglioramento delle performance ambientali di alcune imprese su diverse componenti ambientali. Ciò è più probabile nell'Azione 3.3D.1.B, dove tra i servizi sono promosse le azioni di responsabilità sociale e ambientale.

L'**Asse 2**, come ben si evince già solo dal titolo "Protezione e valorizzazione delle risorse naturali e culturali e gestione dei rischi transfrontaliere", è l'Asse "ambientale" del Programma operativo, cioè quello che si occupa di raggiungere obiettivi di miglioramento ambientale a vari livelli e su diverse tematiche. Ne consegue che gli effetti ambientali individuati e valutati 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.

L'**Asse 3** è l'unico dei quattro a contenere 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 9. Sono proprio le caratteristiche dell'obiettivo principale e delle azioni dell'Asse 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. Infatti, sono presenti molti effetti positivi, che intervengono 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:

- **Azione 7.7B.1.A**: l'azione riguarda investimenti congiunti per la realizzazione di sistemi di trasporto multimediali. Considerato che non viene posto l'accento su sistemi necessariamente alternativi e/o sostenibili, sono ipotizzabili studi 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 7.7B.1.B**: si tratta di investimenti congiunti per la creazione di servizi innovativi per i viaggiatori. 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 più sui servizi ai viaggiatori. 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.

Occorre sottolineare come le azioni che generano potenziali effetti ambientali negativi sono tutte appartenenti alla Priorità di investimento 7B, a cui è destinato il 6,9% delle risorse finanziarie complessive, pari a circa 11 milioni di euro. Questo attenua la gravità degli effetti, considerato che le azioni non potranno essere attuate in modo esteso, e potranno alimentare un numero ridotto di progetti.

Per l'**Asse 4** non sono state presentate le matrici in quanto, come già emerso e rappresentato nell'analisi condotta sulle singole azioni, non ci sono le condizioni per

prevedere effetti ambientali, né positivi, né negativi. E' la natura stessa dell'Asse a determinare questa situazione. Questo Asse nasce infatti dal bisogno molto forte di rafforzare la crescita occupazionale, sviluppando al massimo forme di auto e microimprenditorialità nelle filiere produttive transfrontaliere ad alto potenziale innovativo, con particolare attenzione alle filiere legate all'economia blu e verde ed all'economia sociale e solidale che presenta maggiori opportunità di crescita. Le azioni consistono principalmente in servizi ed opportunità ai fini occupazionali, che non determinano effetti ambientali di rilievo.

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 producono effetti ambientali, mentre solo due azioni, appartenenti alla Priorità di investimento 7B, si sono dimostrate capaci di produrre potenziali effetti ambientali.

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 della crescita

intelligente e di quella inclusiva, 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 i gruppi di lavoro per la Valutazione ex ante e 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 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 2014-2020 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:

Azione 7.7B.1.A: Per il problema del rumore, 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 importanti 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 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 Direttiva UE 2002/30 ha introdotto il concetto di approccio equilibrato nell'ordinamento comunitario. I contenuti sono stati ripresi dalle linee guida pubblicate dall'ICAO (Organizzazione internazionale aviazione civile), che si applicano nel caso in cui nelle zone di rispetto si registri il superamento dei livelli di rumore ammessi.

In sintesi, il metodo si sviluppa attraverso varie fasi:

- identificazione della consistenza della problematica acustica esistente in un aeroporto;
- analisi delle varie misure disponibili per riportare il rumore entro i limiti ammessi;
- selezione delle misure più appropriate alla situazione contingente, identificando la misura, o più in generale la combinazione delle misure di mitigazione del rumore, che diano il massimo beneficio ambientale al minor costo.

L'entità e la distribuzione del rumore generato dagli aeromobili nelle aree circostanti gli aeroporti dipende da diversi fattori, tra i quali i principali sono l'architettura dello spazio aereo (la rete di rotte di ingresso ed uscita che servono uno specifico aeroporto), le procedure operative adottate per percorrere la rotta assegnata, le direzioni della pista utilizzate per il decollo e l'atterraggio, la distribuzione del traffico sulle varie rotte, i tipi di aeromobile che operano. E' su questi fattori che si dovrà intervenire per predisporre le più idonee misure di mitigazione, in questo caso configurabili come di riduzione.

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.

Azione 7.7B.1.B: un possibile effetto ambientale negativo individuato è l'emissione di rumore, dovuto ad eventuali servizi di trasporto innovativi, che possono prevedere anche rotte o modalità multimodali differenti. In questo caso 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 importanti 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 CO_2 presente nell'atmosfera.

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

10. PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

In generale il Piano di monitoraggio ambientale, per ogni asse prioritario di intervento, sarà strutturato su tre livelli di analisi che comprenderanno: l'implementazione quantitativa delle azioni; gli output/risultati prodotti; gli impatti generati attesi/realizzati. La lettura dei tre livelli sarà basata su un *core set* definito di indicatori che comprenderanno:

a) *Indicatori prestazionali (o di realizzazione)*
b) *Indicatori di risultato*
c) *Indicatori di contesto*

In base ad analoghe esperienze di valutazione ambientali, ed anche in considerazione di proposte in tal senso pervenute nella fase di consultazione da parte di alcuni soggetti con competenza in materia ambientale, 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 prestazionali saranno dedicati prevalentemente a misurare l'effettiva implementazione delle azioni messe in programma e come detto saranno necessari per monitorare azione/effetti del programma;

Gli indicatori di risultato sono selezionati per rilevare i primi output fisici prodotti dalle varie azioni previste;

L'ultimo set di indicatori, quello di contesto, è deputato alla misurazione degli impatti di medio e lungo periodo derivanti dall'azione complessiva del programma. Sebbene nel Rapporto ambientale gli indicatori siano riportati (per chiarezza espositiva) per asse prioritario, si tratta di indicatori "trasversali" a tutte le azioni e possono riassumere le ricadute nel contesto dell'insieme delle attività realizzate.

In sintesi, gli indicatori di contesto identificati sono riferiti ai soli assi 2 e 3, quelli per i quali sono stati individuati effetti ambientali positivi e negativi, e comprendono:

Asse 2

- *% di costa in erosione su totale*
- *% di superficie forestale percorsa dal fuoco sul totale*
- *% di territorio a rischio esondazione su totale a rischio*
- *% di coste non balneabili su totale*
- *Stato di qualità delle acque marine (monitoraggio chimico fisico e biologico) (eventualmente da circoscrivere in aree portuali selezionate in relazione agli interventi)*
- *Specie vegetali e animali presenti in aree protette per stato di conservazione dei siti*

Asse 3

- *Qualità dell'aria: n. superamenti annuali PM10, PM2,5, NOx e O3*
- *Sorgenti di rumore controllate e percentuale di queste per cui si è riscontrato almeno un superamento dei limiti*
- *Stima emissione CO2*
- *Variazione dell'indice del traffico portuale annuale*
- *Variazione della produzione in % di rifiuti per tipologia*
- *Energia prodotta (MW) da fonti rinnovabili (di progetto) su totale regionale*

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.