

PC ITALIA-FRANCIA MARITTIMO 2014-20120

CATALOGO DELLE BUONE PRATICHE

Panoramica delle realizzazioni faro dei progetti finanziati con i 4 Avvisi del Programma

Premessa

Il documento analizza le realizzazioni faro del Programma PC Italia Francia Marittimo secondo la classificazione dei Poli tematici di capitalizzazione come individuati nel documento "Il percorso di capitalizzazione del Programma Italia-Francia Marittimo" (Novembre 2017) e successivo aggiornamento (Novembre 2019), entrambi disponibili sul **sito web** del Programma (<http://interreg-maritime.eu/it/capitalizzazione>).

L'individuazione delle realizzazioni faro è stata effettuata secondo i criteri stabiliti nel documento "Note Metodologiche" (ottobre 2017) che ha definito il concetto di "*buone pratiche*" stabilendo che, per essere tali, devono essere caratterizzate da un alto contenuto innovativo e/o da un interesse e una rilevanza significative, con un alto livello di trasferibilità e riproducibilità. I criteri individuati per classificare una realizzazione come "faro" sono:

- *Efficacia*: la capacità di produrre risultati adeguati rispetto agli obiettivi e ai risultati attesi;
- *Rilevanza*: in termini di popolazione / gruppo target interessato dalle soluzioni e benefici prodotti;
- *Efficienza*: intesa come relazione virtuosa fra risorse impiegate e risultati raggiunti;
- *Sostenibilità*: riferita alla capacità di mantenere e allargare i risultati anche dopo la chiusura del progetto;
- *Innovazione*: come capacità di produrre nuove soluzioni o di interpretare soluzioni creative già sperimentate, sia dal punto di vista dei prodotti che dei processi;
- *Adeguatezza e coerenza*: rispetto alla logica del progetto sia dal punto di vista dei temi trattati che della rilevanza a livello territoriale;
- *Trasferibilità e Riproducibilità*: inteso come potenzialità della pratica di essere replicata in altri contesti per rispondere a problemi simili.

La raccolta delle informazioni è stata fatta principalmente a livello di progetto attraverso:

- un'analisi desk focalizzata sulle informazioni contenute nei rapporti di monitoraggio compilati semestralmente dai beneficiari;
- una scheda di raccolta delle buone pratiche inviata ai progetti selezionati;
- interviste più approfondite realizzate con gli attori rilevanti dei progetti.

Le realizzazioni faro individuate sono associate ai rispettivi obiettivi strategici della futura programmazione '21-'27 secondo le proposte di Regolamento COM(2018)375 approvate dalla Commissione UE il 29 maggio 2018, adeguandosi anche ai negoziati in corso.

È importante sottolineare che i 6 Poli tematici hanno un differente stato di avanzamento del percorso di capitalizzazione che genera quindi una certa disparità nella completezza delle informazioni raccolte. Nello specifico:

- alcuni progetti del Polo 2 e alcuni del Polo 5 (che lavorano su tematiche connesse al turismo sostenibile e alla conservazione del patrimonio culturale) sono parte del percorso di capitalizzazione promosso dal progetto Interreg Europe EPICAH. Il progetto, la cui metodologia di lavoro è stata assunta dal Programma, ha concluso il percorso iniziale arrivando alla definizione di tre gruppi di lavoro (Ecosistemi digitali, Modelli di Governance delle destinazioni e Strategie di co-marketing) che hanno elaborato una matrice di “output integrati” al fine di rendere interoperabili le realizzazioni considerate più rilevanti per ciascuno dei 3 gruppi. Al momento, grazie ad un ulteriore finanziamento accordato al progetto dal Programma Interreg Europe, il percorso ha iniziato una seconda fase di elaborazione dei risultati e di coinvolgimento dei progetti del III e IV Avviso (precedentemente esclusi per motivi di tempistiche progettuali). Una descrizione più approfondita del percorso, insieme ai documenti elaborati, è disponibile qui: <http://interreg-maritime.eu/it/turismosostenibile>
- i progetti del Polo 3 e 4 hanno iniziato il percorso di capitalizzazione nel periodo settembre-ottobre 2019 con il primo Living Lab di conoscenza durante l’evento annuale di Programma a Cagliari (novembre 2019). Il percorso di capitalizzazione ha subito rallentamenti per effetto del COVID19; sono stati comunque realizzati documenti che hanno permesso di raccogliere dai beneficiari informazioni sugli output principali. È inoltre importante sottolineare che molti progetti del Polo 4 hanno intrapreso, sin dall’inizio, un percorso di capitalizzazione spontaneo per “cluster”, organizzando eventi comuni, piani di comunicazione congiunti e stabilendo contatti frequenti tra i partner e beneficiari (ad es. i quattro progetti di promozione dell’utilizzo del GNL come carburante alternativo);
- i progetti del Polo 1 e 6 invece, al momento non hanno iniziato alcun percorso strutturato di capitalizzazione.

Infine, è altresì importante considerare che all’interno di ciascun Polo tematico, lo stato di avanzamento dei vari progetti varia poiché alcuni contengono progetti sia del I Avviso che del IV; quindi è facilmente comprensibile come alcune realizzazioni siano “complete” poiché il progetto è terminato, mentre altre sono realizzazioni faro “potenziali” poiché in stato di avanzamento minore.

Polo 1 - Creazione di reti transfrontaliere di imprese e servizi

Gli interventi realizzati nell'ambito del Polo tematico 1 possono essere suddivisi in due principali ambiti:

1. supporto alle PMI appartenenti alle filiere prioritarie transfrontaliere;
2. interventi di sostegno all'auto-imprenditorialità e al rafforzamento del mercato del lavoro transfrontaliero attraverso la definizione ed erogazione di servizi congiunti per il lavoro e le offerte di formazione integrate.

In questo Polo tematico sono stati finanziati **37 progetti**, 19 sulle reti di impresa e di servizi per le PMI e 18 sulla creazione di servizi congiunti per l'impiego e la mobilità transfrontaliera.

1.1 Supporto alle PMI appartenenti alle filiere prioritarie transfrontaliere

Gli interventi realizzati si sono concentrati nel rimuovere gli ostacoli e le barriere esistenti nell'area di cooperazione per migliorare la crescita e la competitività delle PMI, per sostenerne l'internazionalizzazione e il posizionamento nei mercati transfrontalieri, anche attraverso l'adesione a reti di cooperazione e cluster interregionali. Gli interventi hanno promosso e rafforzato le filiere transfrontaliere individuate dal Programma: nautica e cantieristica navale, turismo sostenibile e innovativo, biotecnologie ed energie rinnovabili blu e verdi.

Tale supporto si è realizzato attraverso:

- la creazione di reti transfrontaliere di imprese e servizi per la formazione, la consulenza e la sicurezza, per l'accompagnamento e lo sviluppo di progetti di innovazione di MPMI nuove ed esistenti;
- il sostegno alle imprese (nuove ed esistenti) per l'acquisizione di servizi di supporto al business;
- il supporto allo sviluppo di strategie e piani per migliorare la competitività internazionale;
- la creazione di reti di soggetti specializzati nell'incubazione e l'accelerazione di start-up innovative e reti di soggetti per l'erogazione di servizi specialistici alle MPMI (strategia e organizzazione aziendale, innovazione e trasferimento tecnologico, posizionamento sui mercati, accesso al credito e ai finanziamenti);
- la creazione e/o rafforzamento di reti di soggetti specializzati nei servizi di pre-incubazione, incubazione e post-incubazione di imprese;
- la definizione di strategie e piani congiunti per la competitività delle imprese.

La tabella 1 riporta alcuni esempi di realizzazioni fatte nell'ambito del cluster "Supporto alle PMI" con la tipologia di output secondo quanto definito dal Programma.

Nell'ambito della nuova programmazione 2021-2027 gli output/realizzazioni prodotte dai progetti del polo 1 sono coerenti con l'Obiettivo Strategico 1 "Un'Europa più intelligente".

Tabella_1 Mappatura Output/realizzazioni capitalizzabili nel cluster "Supporto alle PMI"

Output/Realizzazioni	Filiere	Tipologia	Progetto
<i>Reti transfrontaliere di imprese</i>	<i>arte/artigianato artistico agricole</i>	<i>Reti di imprese</i>	<i>ART LAB NET IS@M</i>
<i>Piattaforma collaborativa transfrontaliera per scambi di conoscenze ed esperienze</i>	<i>Agricola</i>	<i>Reti di imprese</i>	<i>IS@M</i>
<i>Repertorio degli organismi di accompagnamento specializzati in informazione, consulenza e sicurezza per l'accompagnamento e lo sviluppo di progetti di innovazione di MPMI</i>	<i>Economia blu</i>	<i>Reti di servizi</i>	<i>Blu Connect</i>
<i>Rete di soggetti specializzati nella creazione, incubazione e accelerazione di imprese per start-up innovative</i>	<i>Nautica e cantieristica navale Turismo innovativo e sostenibile Biotecnologie blu e verdi Energie rinnovabili blu e verdi ICT</i>	<i>Reti di servizi</i>	<i>FRI_START FRINet2 MarittimoTech RETIC</i>
<i>"Incubatore virtuale" online per l'avvio di nuove imprese di tipo cooperativo</i>	<i>Nautica e cantieristica navale Turismo innovativo e sostenibile Biotecnologie blu e verdi Energie</i>	<i>Reti di servizi</i>	<i>INVITRA</i>
<i>Acceleratore transfrontaliero online</i>	<i>Nautica e cantieristica navale Turismo innovativo e sostenibile Biotecnologie blu e verdi Energie</i>	<i>Reti di servizi</i>	<i>MarittimoTech</i>
<i>Rete di imprese e di servizi per il coordinamento dei servizi innovativi alle imprese</i>	<i>Florovivaistiche</i>	<i>Reti di imprese e di servizi</i>	<i>FLORE 3.0</i>
<i>Erogazione di servizi qualificati alle imprese</i>	<i>Nautica e cantieristica navale Turismo innovativo e sostenibile Biotecnologie blu e verdi Energie Economia circolare Cooperative di comunità Agroalimentare</i>	<i>Fornitura di servizi alle imprese</i>	<i>COCCODE' ECO-CIRCUS Fri-Start2 SE.MI.NA.RE. Step-In-Up ALSERV BluConnect2 Frinet 4.0 GEB Route In.Agro WAVES</i>
<i>Gruppi Transfrontalieri di Imprese</i>	<i>Nautica e cantieristica navale Turismo innovativo e sostenibile Biotecnologie blu e verdi Energie</i>	<i>Fornitura di servizi alle imprese</i>	<i>COCCODE'</i>
<i>Catalogo dei servizi specialistici transfrontalieri</i>	<i>Nautica e cantieristica navale Turismo innovativo e sostenibile Biotecnologie blu e verdi Energie</i>	<i>Fornitura di servizi alle imprese</i>	<i>FriSTART2 ALSERV</i>

<i>Piano d'azione congiunto per supportare nuove imprese e/o imprese innovative nello sviluppo dei propri modelli di business e propri prodotti e servizi e quindi per aumentare la competitività sui mercati</i>	<i>Nautica e cantieristica navale Turismo innovativo e sostenibile Biotecnologie blu e verdi Energie</i>	<i>Fornitura di servizi alle imprese</i>	<i>Step-In-Up ALSERV</i>
<i>Rete di organismi specializzati nella fornitura di servizi alle imprese</i>	<i>Nautica e cantieristica navale Turismo innovativo e sostenibile Biotecnologie blu e verdi Energie</i>	<i>Fornitura di servizi alle imprese</i>	<i>BlueConnect2</i>

Realizzazioni faro

1) Rete transfrontaliera degli organismi di accompagnamento alle imprese della filiera nautica- progetto Blue Connect

La rete ha realizzato:

- un catalogo (chiamato **Repertorio degli organismi di accompagnamento**) di professionisti e PMI in grado di offrire servizi di consulenza e di progettazione finanziaria e tecnica nel settore portuale (in particolare: nautica da diporto e yachting, traghetti e crociere), e più in generale dell'Economia blu nell'area di cooperazione. Con il Repertorio si è consolidata una pratica di creazione di reti di attori privati utile per progettare percorsi di crescita nel settore dell'Economia Blu. I professionisti sono stati selezionati tramite apposito bando pubblico. Il meccanismo di selezione può essere considerato un primo passo per superare sia le criticità di incontro tra domanda e offerta sia la dimensione regionale delle PMI. Gli organismi di accompagnamento individuati (56) appartengono a studi di consulenza, strutture pubbliche o semi pubbliche che offrono servizi di supporto alle MPMI innovative, associazioni o federazioni professionali di rappresentanza di un settore o categorie;
- un bando per l'erogazione di **voucher** a 19 imprese del settore per sostenere progetti e piani di sviluppo personalizzati;

Osservatorio dell'economia portuale IT-FR. La rete è supportata da un **Osservatorio** che si occupa dell'impatto economico della portualità, delle dotazioni infrastrutturali e dei principali servizi offerti nell'area di cooperazione. Tale Osservatorio ha permesso di realizzare un quadro sintetico dei punti di forza, di debolezza e delle opportunità di sviluppo del settore portuale, anche in riferimento ai settori della nautica da diporto e yachting, traghetti e crociere.

POTENZIALI SVILUPPI: sia l'Osservatorio che il repertorio sono riutilizzabili per progetti nell'ambito dell'economia Blu, in quanto sia la metodologia di sostegno alle PMI che la creazione di una rete di supporto estesa all'area di cooperazione rappresentano una premessa per approfondimenti e azioni di sviluppo, anche infrastrutturali. Inoltre, attualmente è in corso il progetto BlueConnect2 che si propone di capitalizzare le sfide a breve, medio e lungo termine individuate nei settori della logistica, yachting e navi da diporto, crociere e traghetti, incoraggiando e sostenendo i progetti innovativi.

2) Centro di competenze per l'erogazione di servizi specialistici alle Micro e PMI delle filiere della nautica e cantieristica navale e del turismo innovativo e sostenibile (progetto FriNet 2.0)

e creazione di una **piattaforma di servizi** (<http://frinet2.synten.com/index.php>) in grado di soddisfare le esigenze delle imprese, andando ad offrire in modo coordinato ed omogeneo sul territorio di progetto (Corsica, Liguria, Toscana, Sardegna) servizi avanzati in tema di:

- strategia aziendale e organizzazione aziendale;
- innovazione e trasferimento tecnologico;
- posizionamento sui mercati locali ed esteri;
- accesso al credito e ai finanziamenti pubblici.

La metodologia di implementazione del Centro di Competenze Frinet2 è stata realizzata in varie fasi:

- individuazione dei servizi strategici per i settori di riferimento del progetto (filiera prioritarie transfrontaliere) e loro definizione all'interno di un **catalogo dei servizi**;
- selezione – attraverso un invito a presentare candidature – delle professionalità in grado di integrare le competenze del partenariato ai fini dell'erogazione dei servizi del catalogo: **Banca Dati** di esperti francesi ed italiani;
- selezione dei beneficiari;
- **percorso di consulenza** mirato al raggiungimento degli obiettivi dell'azienda realizzando un programma di accelerazione quadrimestrale articolato in percorsi individuali e sessioni collettive;
- selezione dei consulenti a partire dall'Elenco Esperti accreditati da Frinet2 ed erogazione dei servizi attraverso la stipulazione di un Patto di Servizi.

Nel periodo tra settembre 2018 e gennaio 2019 il Centro di Competenza FRINET2 ha avviato un'**azione pilota** per la sperimentazione del proprio funzionamento, andando ad erogare i propri servizi ad un campione di imprese operanti nelle regioni di provenienza del partenariato di progetto. Oggetto della sperimentazione sono stati l'organizzazione e gli strumenti definiti per l'erogazione dei servizi:

- il database degli esperti;
- il Catalogo dei servizi
- le procedure per l'attivazione delle consulenze;
- la comunicazione attuata dal Centro.

A seguito di un percorso di valutazione effettuato dai partner attraverso indagini campionarie alle imprese beneficiarie e agli esperti, è stata fatta un'analisi delle criticità e degli aspetti positivi con la redazione di un report e di un documento di linee guida. Nell'operatività del Centro sono state molto apprezzate dai beneficiari le opportunità di avviare relazioni transfrontaliere e la qualità degli esperti selezionati.

Il progetto ha partecipato ad eventi pubblici e fiere con i progetti FRISTART (presentazioni congiunte dei progetti e dei relativi avvisi; fiere) e RETIC (partecipazione all'Open day di Retic e ad eventi) sia per finalità di networking tra i beneficiari che di presentazione a potenziali stakeholder.

POTENZIALI SVILUPPI: Frinet2 ha creato una rete strutturata di esperti in grado di supportare le imprese nelle loro esigenze di crescita e di competitività. La sperimentazione pilota dei servizi del Centro ha prodotto esiti decisamente positivi permettendo di comprendere anche le criticità del modello elaborato. L'operatività oltre la fine del progetto è legata prevalentemente a due aspetti:

- la possibilità, per le imprese beneficiarie, di accedere a fonti di finanziamento per l'attivazione dei servizi;
- la reputazione del Centro e la sua promozione e quindi la capacità di attrarre le PMI in cerca di servizi per l'innovazione.

3) Rete tra soggetti specializzati nell'offerta di servizi di "primo livello" (in particolare servizi di pre-incubazione, incubazione e post-incubazione), diretti alla nascita o all'accompagnamento di nuove imprese ICT nei settori della nautica, del turismo e dell'energia - Progetto Retic

Il progetto ha realizzato una rete di soggetti specializzati per servizi alle MPMI che si è strutturata attraverso un **Accordo di rete** stipulato dai partner di progetto (soggetti pubblici e privati): Lucca Intec, CCIAA Riviera di Liguria, Promo PA, Fondazione ISI, Navigo Sardegna, Sardegna Ricerche e CCI Nice-Cote d'Azur. La rete, che tiene conto delle specializzazioni di ciascun partner in una logica di integrazione delle rispettive competenze, è stata costituita capitalizzando il progetto Me.r – Mediterraneo in Rete (Programma Italia Francia Marittimo 2007 – 2013). Tale progetto, tra le varie azioni, aveva svolto un'analisi comparata delle normative vigenti – italiane e francesi – in materia di contratti di rete e di impresa, redigendo delle linee guida per le imprese interessate a formalizzare forme di cooperazione anche transnazionali.

L'Accordo prevede una rete aperta alla quale possono aderire mediante manifestazione di interesse, tutti quei soggetti che nei territori del Programma erogano servizi di pre-incubazione e incubazione per aspiranti imprenditori e/o start up. La rete può coinvolgere altresì ulteriori soggetti/ stakeholders per la realizzazione delle attività di promozione delle iniziative collegate alla rete.

Le attività svolte dalla rete riguardano:

- l'erogazione dei servizi di primo livello rivolti alle imprese nascenti e alle imprese incubate (14 servizi qualificati) contenuti nei due **cataloghi** definiti con il progetto RETIC. Il catalogo rende omogenei i servizi e le imprese possono così accedervi indipendentemente dai confini geografico-amministrativi e nazionali.
- vari percorsi formativi e/o informativi ed eventi per migliorare la capacità di penetrazione dei soggetti partecipanti sul mercato di riferimento e per agevolare le modalità di collaborazione e forme di integrazione tra gli stessi.
- l'animazione di un **Market Place**, una piattaforma on-line (<https://reticnetwork.eu>) realizzata dal progetto attraverso la quale vengono erogati i servizi qualificati raccolti nei due cataloghi e rivolti sia alle start-up che alle imprese incubate. La piattaforma prevede anche "l'area *Matching*", che funziona come una vetrina dove le aziende e i singoli professionisti possono pubblicare la propria offerta di servizi, rintracciare le aziende che li offrono ed entrare a far parte del database di contatti di RETIC.

POTENZIALI SVILUPPI: Il market place deve essere implementato con alcune funzionalità volte a favorire il business *matching* ed il *networking* tra aziende in occasione di eventi di scambio appositamente organizzati. Ciò potrà essere fatto ricercando finanziamenti ulteriori per attivare queste funzionalità, anche utilizzando il V Avviso del Programma.

1.2 Interventi di sostegno all'auto-imprenditorialità e al rafforzamento del mercato del lavoro transfrontaliero attraverso la definizione ed erogazione di servizi congiunti per il lavoro e le offerte di formazione integrate.

Gli interventi realizzati o in corso di realizzazione, sono volti a promuovere e rafforzare: i) le istituzioni e i servizi di *tutoring* e *coaching*; ii) i servizi per l'impiego; iii) l'accompagnamento all'*outplacement*, al management *buy out*, agli spin off per i disoccupati a seguito delle crisi di imprese; iv) la formazione congiunta nelle filiere prioritarie transfrontaliere; v) la promozione della mobilità transfrontaliera per migliorare le competenze degli studenti/neo diplomati attraverso esperienze lavorative transfrontaliere.

In particolare, si segnalano:

- i piani d'azione e servizi congiunti per il sostegno all'occupazione;
- le reti transfrontaliere di servizi per lo sviluppo occupazionale e per la creazione di impresa;
- i percorsi di accompagnamento per il sostegno all'autoimprenditorialità, alla microimpresa e all'imprenditorialità sociale, favorendo la crescita occupazionale dei lavoratori disoccupati;
- la rete tra i soggetti pubblici e privati coinvolti nella gestione dei servizi per l'impiego e omogeneizzazione di un sistema di validazione delle competenze nelle filiere prioritarie;
- i percorsi di formazione congiunta (a distanza in modalità e-learning e in mobilità) condivisi tra imprese e istituti scolastici, con riconoscimento delle competenze acquisite, per studenti o neodiplomati.

La tabella 2 riporta alcuni esempi di realizzazioni fatte nell'ambito del cluster "Sostegno all'occupazione" con la tipologia di output secondo quanto definito dal Programma.

Nell'ambito della nuova programmazione 2014-2020 gli output/realizzazioni prodotte dai progetti del polo 1 sono coerenti con l'Obiettivo Strategico 4 "Un'Europa più sociale".

Tabella_2 Mappatura Output/realizzazioni capitalizzabili nel cluster

Output	Filiere	Tipologia	Progetto
<i>Osservatorio e piattaforma transfrontaliera sulla nautica e l'economia del mare per il supporto alla crescita, all'autoimprenditorialità e alla gestione preventiva dei fabbisogni professionali e occupazionali</i>	<i>Nautica ed economia del mare</i>	<i>Servizi congiunti per l'occupazione</i>	<i>Med New Job</i>
<i>Piano congiunto per la sperimentazione di un modello di servizi per l'outplacement e per la creazione di micro impresa e imprese sociali nelle aree di crisi territoriali</i>	<i>Nautica ed economia del mare</i>	<i>Piani congiunti per l'occupazione</i>	<i>Med New Job</i>
<i>Servizi comuni per la creazione di occupazione nelle imprese individuali, sociali e nelle micro imprese</i>	<i>Nautica e cantieristica navale Turismo innovativo e sostenibile Biotecnologie blu e verdi Energie rinnovabili blu e verdi</i>	<i>Servizi congiunti per l'occupazione</i>	<i>Opera</i>
<i>Rete di sportelli fisici per l'erogazione di servizi per lo sviluppo occupazionale e piattaforma online</i>	<i>Nautica e turismo sostenibile Economia circolare Cooperative di comunità</i>	<i>Rete transfrontaliera di servizi</i>	<i>Action Me.Co Success</i>
<i>Percorsi di accompagnamento per il sostegno all'autoimprenditorialità, alla microimpresa e all'imprenditorialità sociale, favorendo la crescita occupazionale dei lavoratori disoccupati</i>	<i>Nautica e cantieristica navale Turismo innovativo e sostenibile Biotecnologie blu e verdi Energie rinnovabili blu e verdi</i>	<i>Percorsi di accompagnamento</i>	<i>Opera</i>
<i>Rete tra i soggetti pubblici e privati coinvolti nella gestione dei servizi per l'impiego e omogeneizzazione di un sistema di validazione delle competenze nelle filiere prioritarie</i>	<i>Nautica e cantieristica navale Turismo innovativo e sostenibile Biotecnologie blu e verdi Energie rinnovabili blu e verdi</i>	<i>Servizi congiunti dei centri per l'impiego</i>	<i>MARE</i>
<i>Percorsi di formazione, workshop, seminari e mobilità per insegnanti e operatori del settore finalizzati alla condivisione di tendenze del mercato del lavoro, strumenti e banche dati, metodologie operative e scambio di buone prassi</i>	<i>Nautica e cantieristica navale Turismo innovativo e sostenibile Biotecnologie blu e verdi Energie rinnovabili blu e verdi</i>	<i>Servizi congiunti dei centri per l'impiego</i>	<i>MedMobility</i>
<i>Percorsi di formazione congiunta (a distanza in modalità e learning e in mobilità) condivisi tra imprese e istituti scolastici, per studenti o neo-diplomati, nelle imprese.</i>	<i>Turismo sostenibile Nautica Artigianato artistico Edilizia sostenibile Economia del mare Filiere prioritarie transfrontaliere</i>	<i>Tirocini e mobilità congiunte</i>	<i>MarittimoMob GIM Art Lab Exper Intermedia Ejob Savoirs TOURISMO METAVIE EXTRA Invitra Jeunes</i>

Realizzazioni faro

1) Osservatorio transfrontaliero dell'economia del mare (progetto Med New Job) partecipato dagli attori rilevanti del settore dell'economia del mare e sviluppo di una **Piattaforma transfrontaliera** (Portale) per la promozione delle politiche attive del lavoro in aree/situazioni di crisi.

Le due realizzazioni costituiscono il quadro strategico in cui sviluppare i diversi interessi e le competenze necessarie alla gestione delle aree di crisi territoriale, sia da un punto di vista produttivo che occupazionale.

Le sessioni dell'Osservatorio prevedono il coinvolgimento di esperti del settore e dei principali stakeholders. Gli esperti e stakeholders elaborano raccomandazioni d'indirizzo rivolte a coloro che ricercano lavoro, agli studenti e in generale al sistema dell'istruzione e della formazione.

Il portale promuove e sostiene un approccio partecipativo e condiviso per la crescita integrata della filiera e dell'economia del mare. Inoltre:

- raccoglie e valorizza le attività e i risultati dei progetti;
- propone aree dedicate alle sperimentazioni pilota quali ad esempio: azioni e servizi innovativi di accompagnamento per l'inserimento e il reinserimento lavorativo; la creazione di impresa, management buy out, trasferimento dell'innovazione e spin off.

Attraverso l'Osservatorio e il Portale, il progetto si propone di:

- aggiornare l'analisi dei fabbisogni di competenze delle imprese;
- ri-focalizzare e integrare l'offerta di servizi di orientamento/formazione/re-inserimento specialistici (*outplacement*);
- ridurre il mismatching specifico tra domanda potenziale e offerta di lavoro;
- favorire l'integrazione del mercato del lavoro a livello transfrontaliero così da coglierne le maggiori opportunità;
- sviluppare e quindi sperimentare servizi innovativi (creazione di impresa, management buy-out, trasferimento dell'innovazione e spin off) anche valorizzando gli incubatori esistenti a sostegno e per la creazione di micro-imprese e imprese sociali nelle diverse attività.

Il progetto ha forti sinergie con il progetto strategico **MA.R.E** che insiste sulle stesse macro tematiche di Med New Job.

POTENZIALI SVILUPPI: la prosecuzione, oltre il finanziamento, della realizzazione richiede innanzitutto l'adesione all'approccio multi-attore e multi-livello, quindi anche un sostegno finanziario che dovrà essere assicurato dalle Istituzioni territoriali o, in alternativa, da formule associative e di autofinanziamento legate allo sviluppo e all'utilizzo del Portale da parte dell'utenza, che verranno valutate in itinere o dalla partecipazione ad altri bandi finanziati anche a valere su altri Programmi. Particolare attenzione deve essere posta sulla comunicazione diffusa e targetizzata e alla disseminazione dei prodotti/risultati conseguiti. Questa attività risulta prioritaria in quanto permette di coinvolgere l'utenza (gli attori rilevanti, ma anche i cittadini, i giovani disoccupati e i lavoratori a rischio) e di sviluppare l'integrazione transfrontaliera e quindi di sostenere la mobilità e promuovere la partecipazione.

2) Offerta specializzata di servizi innovativi di politiche attive per il lavoro - progetto MA.R.E.

La necessità di “costruire” un’offerta di servizi innovativi di politiche attive del lavoro (attraverso azioni pilota) nasce dalla necessità di combattere il *mismatch* attraverso un approccio transfrontaliero e multi-stakeholders rappresentato, in particolare, dal sistema delle imprese e dal **Forum degli Operatori** dei servizi per l’impiego, creato dal progetto per facilitare contatti e condivisioni.

L’offerta di servizi si riferisce alle filiere prioritarie del Programma, per rispondere ai bisogni degli utenti, siano essi cittadini o imprese.

L’obiettivo è quello di potenziare gli strumenti per facilitare l’incontro tra domanda e offerta di lavoro:

- **innovando i servizi** per favorire l’occupabilità, il ricollocamento e la riconversione dei lavoratori;
- rafforzando le competenze anche grazie ad un **processo transfrontaliero di validazione delle stesse**.

Il progetto prevede anche la costituzione di una **rete transfrontaliera dei servizi per l’impiego** per garantire un’efficace governance del mercato del lavoro e dei servizi per l’impiego dell’area del programma attraverso:

- l’offerta specializzata di servizi innovativi di politiche attive per il lavoro;
- lo sviluppo di servizi congiunti che facilitino l’incontro tra domanda ed offerta;
- la realizzazione di occasioni di mobilità transfrontaliera per gli operatori;
- la definizione di profili professionali congiunti e di percorsi condivisi di formazione e validazione delle competenze;
- la creazione di piattaforme di coordinamento transfrontaliere come il Forum degli operatori dei servizi per l’impiego.

Il progetto si concentrerà in particolare sulle attività di **capitalizzazione** del lavoro svolto dai progetti semplici sulla mobilità in merito ai profili professionali e le competenze comuni da acquisire nelle filiere transfrontaliere, ai fini del loro inserimento nei repertori regionali anche con l’obiettivo di definire una pianificazione strategica che sia in grado di incidere positivamente sia sui quadri strategici dei PO regionali finanziati dal Fondo Sociale Europeo (FSE) sia sulla nuova programmazione in tema di cooperazione transfrontaliera.

POTENZIALI SVILUPPI:

I beneficiari delle attività formative e/o dei percorsi di mobilità dei progetti semplici (3° Avviso) verranno inseriti nel processo di **validazione delle competenze congiunte** sviluppato nell’ambito del Progetto MA.R.E.. Alcuni profili professionali identificati nelle filiere prioritarie del programma da parte dei progetti semplici potranno essere ulteriormente sviluppati nell’ambito di MA.R.E., anche attraverso l’individuazione di percorsi formativi specifici connessi a tali figure.

Polo 2 – Promozione del turismo sostenibile

Gli interventi realizzati nell'ambito del Polo tematico 2 sono rivolti all'ambito del turismo, settore di eccellenza per tutta l'area di cooperazione che, per confrontarsi con l'offerta internazionale, deve specializzarsi e diventare sempre più innovativo e sostenibile.

Il Polo comprende **23** progetti che hanno l'obiettivo di promuovere l'offerta turistica innovativa e sostenibile.

Nello specifico, sono stati realizzati:

- strategie e piani d'azione congiunti per rafforzare la competitività delle imprese nel settore turistico innovativo e sostenibile e per la valorizzazione dell'offerta turistica;
- reti di imprese e servizi per lo sviluppo di prodotti turistici innovativi per le PMI, il posizionamento e la destagionalizzazione;
- piattaforme, per la creazione di un sistema di accoglienza turistica integrata e sostenibile;
- marchi turistici comuni di sostenibilità e identità culturale e di valorizzazione dei prodotti.

Il Polo fa parte del percorso di capitalizzazione del progetto Interreg Europe "**EPICAH**".

La tabella 3 riporta alcuni esempi di realizzazioni fatte nell'ambito del cluster "Turismo sostenibile" con la tipologia di output secondo quanto definito dal Programma.

Nell'ambito della nuova programmazione 2014-2020 le realizzazioni prodotte dai progetti sul turismo sostenibile del polo 1 sono coerenti con l'Obiettivo Strategico 1 "Un'Europa più intelligente".

Tabella_3 Mappatura Output/realizzazioni capitalizzabili nel cluster "Turismo sostenibile"

Output	Filiera	Tipologia	Progetto
<i>Piani d'azione congiunti per rafforzare la competitività delle imprese nel settore turistico innovativo e sostenibile nelle città portuali</i>	<i>Turismo innovativo e sostenibile</i>	<i>Strategie e piani d'azione congiunti</i>	<i>CIEVP</i>
<i>Strategie comuni per lo sviluppo dell'ecoturismo nell'entroterra e la rivitalizzazione di borghi storici e rurali in chiave turistica.</i>	<i>Eco turismo</i>	<i>Strategie e piani d'azione congiunti</i>	<i>Vivimed TRENO</i>
<i>Strategie comuni per la promozione delle attività turistiche e sportive sostenibili dedicate all'ambiente marino e costiero.</i>	<i>Turismo</i>	<i>Strategie e piani d'azione congiunti</i>	<i>EcoSTRIM</i>
<i>Strategie congiunte l'integrazione dei flussi d'informazione a disposizione del sistema pubblico-privato con l'offerta turistica territoriale</i>	<i>Turismo ICT</i>	<i>Strategie e piani d'azione congiunti</i>	<i>Smart Destination</i>
<i>Reti di imprese e di servizi per lo sviluppo congiunto e la commercializzazione di prodotti turistici</i>	<i>Turismo green&blu Agroalimentare Florovivaismo Agroturismo</i>	<i>Reti di imprese e servizi</i>	<i>FRONTIT F&W Market Place Terragir3 Prometea</i>
<i>Sistema di accoglienza turistica integrata e sostenibile</i>	<i>Turismo sostenibile e innovativo</i>	<i>Reti di imprese e servizi</i>	<i>Tesori Nascosti</i>

Marchio di qualità eco-turistica e di sostenibilità e identità culturale	Eco turismo Accessibilità Agrumicola Turismo sostenibile Agroalimentare	Marchi turistici comuni	Itinera Prometea Itaca Mare di Agrumi SMARTIC STRATUS Cambusa
--	---	-------------------------	---

Realizzazioni faro

1) Prototipo tecnologico in cui si rendono interoperabili le banche dati "SDK" – progetto Smart Destination.

SDK è un sistema tecnologico intelligente in cui imprese, consorzi turistici, operatori transfrontalieri, pubbliche amministrazioni, enti di gestione del territorio e operatori della filiera turistica possono integrare in modo collaborativo dati e informazioni sui servizi e i prodotti offerti.

Garantisce infatti interoperabilità di banche dati e flussi di informazioni provenienti dalle DMO (*Destination Management Organisation*) delle Regioni.

L'interoperabilità permette di far confluire in un **unico database (con standard comuni e interoperabili)** tutti gli elementi che compongono una destinazione turistica (attrazioni turistiche, piattaforme di booking in cui sono presenti le strutture ricettive, app turistiche, siti di trasporti pubblici, servizi commerciali ecc.).

Il sistema:

- rafforza la competitività delle PMI turistiche e il loro processo di digitalizzazione;
- contribuisce a migliorare l'offerta turistica e la sua fruibilità;
- contribuisce alla riduzione dell'*over-tourism* e alla destagionalizzazione del turismo.

Il prototipo SDK può dare avvio anche ad altri output integrati già in fase di realizzazione come:

- database con studi e mappature territoriali già realizzate da vari progetti (Vivimed, Sistina, Treno, Prometea, Intense, etc.);
- database con tutti gli itinerari turistici dell'area (su modello INTENSE);
- software di e-commerce turistico – come quelli progettati da Vivimed e Prometea.

Ciò consente di abilitare la creazione di un ecosistema digitale turistico transfrontaliero così da permettere il management congiunto e diffuso delle destinazioni turistiche dell'area transfrontaliera.

POTENZIALI SVILUPPI: una piattaforma integrata con il coinvolgimento di tutte le regioni:

- consentirebbe un management congiunto e diffuso delle destinazioni turistiche dell'area di cooperazione;
- permetterebbe un netto rafforzamento della competitività e dell'attrattività della rete di imprese turistiche dell'area;
- contribuirebbe agli obiettivi di destagionalizzazione del turismo e la valorizzazione delle mete turistiche meno mainstream;
- contribuirebbe a contrastare il fenomeno dell'*overtourism* e il suo impatto spesso negativo sull'ambiente.

Inoltre, grazie in particolare al percorso di capitalizzazione guidato con il progetto Interreg Europe "EPICAH", sono state evidenziate sinergie già esistenti, e altre potenziali, con i progetti Vivimed, Sistina, Prometea, Intense e Treno. Infatti, questi progetti vanno ad esempio ad ampliare le banche date delle DMO e i loro prodotti (pacchetti turistici, cataloghi ecc.) possono essere sviluppati seguendo già gli standard richiesti dall'SDK.

2) Marchio di qualità turistica e culturale transfrontaliera "Quality Made" - progetto SMARTIC.

Il marchio "Quality Made" è un marchio di identità turistico-culturale e certifica le imprese dell'area transfrontaliera che contribuiscono a valorizzare il patrimonio naturale e culturale. Si caratterizza per mettere in luce alcune mete meno note e sconosciute al turismo di massa e contribuisce a **sviluppare efficaci forme di co-marketing delle imprese turistiche** "consapevoli" dell'area di cooperazione.

Il marchio è stato realizzato attraverso un processo di definizione dei criteri necessari ad identificare le identità turistico-culturali dell'area di cooperazione.

Nel corso di vita del progetto sono stati realizzati:

- un disciplinare del marchio;
- un manuale-guida sulle procedure necessarie ad ottenere la certificazione;
- un bando per l'attribuzione del marchio che, al momento, risulta essere stato attribuito a circa 80 imprese turistiche;
- **attività di comunicazione, promozione e marketing.**

POTENZIALI SVILUPPI: Il gruppo di progetti sta lavorando sulla possibilità di utilizzare il marchio QM come "marchio contenitore" da attribuire alle imprese turistiche, che integra il complesso di quelli già prodotti anche dagli altri progetti del Marittimo. Inoltre, il piano di promozione e marketing proposto dal progetto potrebbe essere ampliato e riutilizzato ad esempio, per lanciare un vero e proprio "brand transfrontaliero" che identifichi quei prodotti e servizi delle imprese turistiche ispirati ai principi di sostenibilità.

Come per l'SDK di Smart Destination, anche questa realizzazione ha sviluppato e potrà ulteriormente sviluppare sinergie con altri progetti che lavorano sul turismo sostenibile, grazie in particolare al lavoro di analisi emerso dal percorso di capitalizzazione guidato. Sono in particolare emerse potenzialità di integrazione con i progetti con i progetti ITACA, STRATUS, Cambusa, Prometea, Itinera, i quali hanno sviluppato dei marchi e dei piani di promozione e marketing che potrebbero contribuire allo sviluppo in futuro di unico brand transfrontaliero o di una serie di marchi collegati e uniti da una comune attività di marketing.

Polo 3 - Gestione dei rischi legati ai cambiamenti climatici

L'area di cooperazione è fortemente vulnerabile rispetto al cambiamento climatico e alle catastrofi naturali. Si registrano con regolarità, infatti, gli effetti delle alluvioni, delle esondazioni e degli incendi. Lo spazio presenta inoltre un forte bisogno di affrontare i rischi legati all'insufficiente sicurezza marittima 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 Polo comprende **16** progetti afferenti all'**Asse 2 – Protezione e valorizzazione delle risorse naturali e culturali e gestione dei rischi** che si rivolgono in via prioritaria a due ambiti:

- migliorare la capacità delle istituzioni pubbliche dell'area di cooperazione di prevenire e gestire correttamente e in maniera congiunta i rischi specifici collegati al cambiamento climatico (rischio idrologico, erosione costiera, incendi);
- migliorare la sicurezza in mare.

Nell'ambito della nuova programmazione 2014-2020 le realizzazioni prodotte dai progetti del polo 3, sono coerenti con l'Obiettivo Strategico 2 "Un'Europa più verde".

3.1 Rischi legati al cambiamento climatico

Nello specifico, sono state realizzate le azioni indicate per ciascun rischio considerato (alluvioni, erosione costiera e incendi):

- **rischi derivanti dalle alluvioni:** sviluppo e/o potenziamento dei sistemi di previsione e monitoraggio; sviluppo e/o rafforzamento di sistemi congiunti d'allerta precoce; realizzazione di piccole infrastrutture a basso impatto ambientale (es. *deculverting*, potenziamento dei sistemi drenanti per l'adattamento urbano, potenziamento dei sistemi di comunicazione); azioni di governance (es. piani congiunti per l'adattamento, la previsione e la prevenzione); azioni di sensibilizzazione (es. percorsi formativi per migliorare le competenze di tecnici e dirigenti sulla pianificazione del territorio e per progettare spazi urbani resistenti ai rischi). Questi progetti vedono un'importante coinvolgimento delle Protezioni civili italiane e francesi.

- **rischi derivanti dall'erosione costiera:** strategia congiunta per la redazione di piani d'intervento di difesa costiera in aree pilota selezionate sulla base di elementi e caratteristiche di rappresentatività e replicabilità; infrastrutture per la prevenzione dei rischi;

- **rischi derivanti da incendi:** investimenti per lo sviluppo/rafforzamento di sistemi congiunti d'allerta precoce e di monitoraggio dei rischi (compresi strategie e piani d'azione comuni per l'adattamento); creazione di un sistema congiunto di monitoraggio e coordinamento per la lotta contro gli incendi (compresi gli scambi di esperienze di protezione civile e le azioni congiunte di informazione e sensibilizzazione sul rischio incendi); investimenti e azioni pilota per piccole infrastrutture per la prevenzione dei rischi attraverso approcci rispettosi dell'ambiente (sistemi di "terre armate", punti di attingimento idrico, fasce parafuoco, ecc.); sperimentazioni di ingegneria naturalistica.

È importante sottolineare la **struttura di governance** dei progetti sul rischio incendio, nella quale gli interventi individuati sono concepiti come parti dello stesso insieme, secondo un approccio integrato dal punto di vista delle attività e degli obiettivi.

La tabella 4 riporta alcuni esempi di realizzazioni fatte nell'ambito del cluster "Gestione dei rischi" con la tipologia di output secondo quanto definito dal Programma.

Tabella_4 Mappatura Output/realizzazioni capitalizzabili nel cluster "Gestione dei rischi"

Output/Realizzazioni	Rischio	Tipologia	Progetto
<i>Sistemi di monitoraggio per controllare il livello nelle acque e nel sistema fognario e sistemi informativi per la gestione della viabilità in caso di alluvioni urbane</i>	<i>Alluvioni</i>	<i>Sistemi di allerta precoce e monitoraggio dei rischi</i>	<i>ADAPT Trig EAU PROTERINA-3</i>
<i>Piattaforma di previsione e infrastruttura GNSS Meteo per la raccolta di dati meteorologici su mare e piattaforma dimostrativa che consente di misurare gli effetti dovuti alla realizzazione di interventi di drenaggio urbano sostenibile.</i>	<i>Alluvioni</i>	<i>Sistemi di allerta precoce e monitoraggio dei rischi</i>	<i>ADAPT Trig EAU PROTERINA-3</i>
<i>Potenziamento della modellistica meteorologica, idrologica e idraulica attraverso sensori e radar</i>	<i>Alluvioni</i>	<i>Sistemi di allerta precoce e monitoraggio dei rischi</i>	<i>ADAPT Trig EAU PROTERINA-3</i>
<i>Ampliamento reti di monitoraggio incendi boschivi</i>	<i>Incendi</i>	<i>Sistemi di allerta precoce e monitoraggio dei rischi</i>	<i>MED STAR, MED FORESTE, INTERMED, MEDCOOP-FIRE e MED PSS</i>
<i>Infrastrutture drenanti</i>	<i>Alluvioni</i>	<i>Infrastrutture per la prevenzione dei rischi</i>	<i>ADAPT Trig EAU PROTERINA-3</i>
<i>Rain garden, parchi urbani, flood proof Infrastrutture verdi</i>	<i>Alluvioni Erosione costiera</i>	<i>Infrastrutture per la prevenzione dei rischi</i>	<i>ADAPT Trig EAU PROTERINA-3 MAREGOT</i>
<i>Strumenti per la comunicazione alla popolazione (totem, piattaforme web, segnaletica, etc.)</i>	<i>Alluvioni Incendi</i>	<i>Infrastrutture per la prevenzione dei rischi</i>	<i>ADAPT Trig EAU PROTERINA-3 MED STAR, MED FORESTE, INTERMED, MEDCOOP-FIRE e MED PSS</i>
<i>Interventi di rinaturalizzazione e tombamento dei corsi d'acqua</i>	<i>Alluvioni</i>	<i>Infrastrutture per la prevenzione dei rischi</i>	<i>ADAPT Trig EAU PROTERINA-3</i>
<i>Strumenti tecnologici e piattaforme per il test e l'applicazione di modelli operativi di intervento sugli incendi e per la condivisione dei dati</i>	<i>Incendi</i>	<i>Infrastrutture per la prevenzione dei rischi</i>	<i>MED STAR, MED FORESTE, INTERMED, MEDCOOP-FIRE e MED PSS</i>
<i>Fasce e/o viali parafuoco, diradamenti e pulizia sottobosco, messa in sicurezza aree a forte presenza antropica e piccole infrastrutture per ridurre il rischio incendio nelle zone residenziali</i>	<i>Incendi</i>	<i>Infrastrutture per la prevenzione dei rischi</i>	<i>MED STAR, MED FORESTE, INTERMED, MEDCOOP-FIRE e MED PSS</i>

<i>Serbatoi d'acqua per supportare le operazioni antincendio boschivo</i>	<i>Incendi</i>	<i>Infrastrutture per la prevenzione dei rischi</i>	<i>MED STAR, MED FORESTE, INTERMED, MEDCOOP-FIRE e MED PSS</i>
<i>Piattaforma di modellizzazione, simulazione, pianificazione e formazione per la gestione integrata delle coste</i>	<i>Erosione costiera</i>	<i>Infrastrutture per la prevenzione dei rischi</i>	<i>MAREGOT</i>
<i>Piani congiunti per l'adattamento, la prevenzione, la previsione e la gestione dei rischi</i>	<i>Alluvioni Incendi</i>	<i>Azioni di governance</i>	<i>ADAPT Trig EAU PROTERINA-3 MED STAR, MED FORESTE, INTERMED, MEDCOOP-FIRE e MED PSS</i>
<i>Contratti di fiume per l'attuazione partecipata e condivisa a livello locale degli interventi di prevenzione</i>	<i>Alluvioni</i>	<i>Azioni di governance</i>	<i>ADAPT Trig EAU PROTERINA-3</i>
<i>Policy Paper TRIGEau: raccomandazioni rivolte ai decisori politici per un piano d'azione transfrontaliero per la gestione dei rischi idrogeologici</i>	<i>Alluvioni</i>	<i>Azioni di governance</i>	<i>Trig EAU</i>
<i>Protocollo d'intesa per l'integrazione dei risultati progettuali nelle pratiche interne delle parti interessate e azioni operative per la continuità dei progetti pilota realizzati</i>	<i>Alluvioni</i>	<i>Azioni di governance</i>	<i>Trig EAU</i>
<i>Strategia congiunta per la redazione di piani d'intervento di difesa costiera in aree pilota selezionate sulla base di elementi e caratteristiche di rappresentatività e replicabilità</i>	<i>Erosione costiera</i>	<i>Azioni di governance</i>	<i>MAREGOT</i>
<i>Percorsi formativi per migliorare le competenze di tecnici e dirigenti sulla pianificazione del territorio e per progettare spazi urbani resistenti ai rischi</i>	<i>Alluvioni</i>	<i>Azioni di sensibilizzazione</i>	<i>ADAPT Trig EAU PROTERINA-3</i>
<i>Sviluppo della cultura del rischio incendio nelle fasi di prevenzione e di allerta</i>	<i>Incendi</i>	<i>Azioni di sensibilizzazione</i>	<i>MED STAR, MED FORESTE, INTERMED, MEDCOOP-FIRE e MED PSS</i>

Realizzazioni faro

1) Piani locali di adattamento alle conseguenze dei cambiamenti climatici e piano congiunto transfrontaliero per la gestione dell'emergenza legata alle alluvioni.

Progetti: ADAPT, PROTERINA 3 Evolution, TRIG-Eau

In seguito all'analisi approfondita del contesto e all'esame di altre buone pratiche in Europa, per ciascuna area urbana partecipante è stato elaborato un **piano locale per l'adattamento ai cambiamenti climatici**.

Attraverso questi piani locali, è stato possibile rafforzare la capacità delle Amministrazioni Comunali dello spazio transfrontaliero di prevenire e gestire i rischi derivanti dai cambiamenti climatici, con specifico riferimento alle alluvioni urbane, attraverso:

- i) azioni volte al rafforzamento delle conoscenze e delle competenze degli attori istituzionali e della società civile;
- ii) strategie e piani di adattamento;
- iii) azioni pilota per la riduzione dei rischi e dei danni causati da alluvioni (es. infrastrutture drenanti, sistemi di monitoraggio acque fognarie, infrastrutture verdi).

Le conoscenze e gli strumenti prodotti dal progetto, così come gli elementi comuni ai vari piani locali, sono confluiti nel **piano congiunto transfrontaliero** per l'adattamento ai cambiamenti climatici che raccoglie soluzioni per l'adattamento replicabili e trasferibili anche in città italiane e francesi che non hanno partecipato al progetto, ma che presentano simili vulnerabilità alle alluvioni.

POSSIBILI SVILUPPI:

- molti Comuni partner del progetto hanno già approvato ufficialmente il piano congiunto transfrontaliero, garantendo quindi l'impegno all'implementazione nel corso dei prossimi 3 anni (questo aspetto è oggetto di un monitoraggio specifico attualmente in corso);
- capacità e possibilità di raccogliere nuove adesioni per il PAESC (Patto dei Sindaci per il Clima e l'Energia) nei prossimi anni e di insistere sull'utilizzo delle linee guida ADAPT e del piano transfrontaliero per la realizzazione della parte del PAESC dedicata all'adattamento, grazie anche all'impulso in tal senso prodotto da ANCI Toscana, capofila del progetto;
- conoscenza e riuso delle linee guida ADAPT e del piano transfrontaliero in maniera indipendente da Comuni dell'area transfrontaliera;
- introduzione di criteri di premialità per la pianificazione locale per l'adattamento in bandi pubblici locali e regionali nell'Area di cooperazione.

2) TOOLKIT DELLA RESILIENZA - Indicazioni e strumenti per la pianificazione di protezione civile partecipata

Il Toolkit nasce dall'analisi della sperimentazione in termini di partecipazione e comunicazione portata avanti dai partner del Progetto Proterina 3 Evolution e offre una serie di indicazioni pratiche che i decisori politici possono utilizzare per:

- individuare, mobilitare e valorizzare le competenze disponibili nella propria comunità;
- costruire una pianificazione di protezione civile condivisa, che tenga conto delle necessità dei differenti attori della gestione del rischio.

Si rivolge a sindaci e assessori con delega alla protezione civile e funziona come una specie di "cassetta per gli attrezzi" che contribuisce alle attività di pianificazione di protezione civile, utile anche alla costruzione di un piano transfrontaliero congiunto per l'adattamento, consentendo alle Amministrazioni di progettare autonomamente il percorso partecipativo più adeguato a seconda degli obiettivi, dei temi e dei bisogni che caratterizzano il proprio territorio.

La sperimentazione si è sviluppata su tre linee di intervento:

1. pianificazione di Protezione Civile
2. contratti di fiume
3. comunicazione del rischio a partire dalla sua percezione

POSSIBILI SVILUPPI:

- Il Toolkit propone un percorso di pianificazione partecipata e di confronto organizzato, replicabile dalle PA in occasione della redazione o dell'aggiornamento di un Piano o di un Programma, per la gestione del territorio in diversi ambiti di intervento, con il coinvolgimento della popolazione e la coprogettazione multistakeholder, con l'obiettivo di individuare soluzioni da realizzare sul territorio.
- La **pianificazione** di protezione civile partecipata può diventare una misura di adattamento al cambiamento climatico che può essere integrata all'interno dei piani locali di adattamento. Il toolkit infatti, è uno strumento di lavoro che propone un percorso specifico partecipativo per redigere o aggiornare un piano di protezione civile comunale. Tale strumento consente alle Amministrazioni di progettare autonomamente il percorso partecipativo più adeguato a seconda degli obiettivi, dei temi e dei bisogni che caratterizzano il proprio territorio, in accordo con quanto previsto dal "Codice della protezione civile" (D. lgs. 1 2018, Art. 18, comma 2).
- pianificazione partecipata in protezione civile può essere uno strumento per: i) migliorare la consapevolezza delle responsabilità in materia tra le varie componenti del sistema amministrativo e nella popolazione; ii) facilitare un'azione integrata, condivisa e normata fra comunità e autorità locali; iii) mettere le basi e sviluppare una pianificazione di tipo integrato e in funzione della mitigazione dei rischi.

3) PIANI DI AZIONE CONGIUNTA (PAC) del rischio alluvione, ovvero documenti di comune impegno politico per perseguire le buone pratiche sviluppate e sperimentate nel progetto Proterina-3 con il fine di aumentare la capacità transfrontaliera di adattamento al cambiamento climatico attraverso lo sviluppo di comunità resilienti.

I PAC sono 3:

PAC COMUNICAZIONE che fornisce indicazioni per migliorare l'azione delle amministrazioni nel comunicare il rischio e migliorare l'informazione dell'allerta. Alcuni esempi:

- precedere le campagne di comunicazione da studi sulla percezione del rischio;
- valutare i messaggi da trasmettere e declinarli in maniera differente a seconda dei gruppi target da coinvolgere;
- utilizzare vari canali di comunicazione per raggiungere target differenti;
- rendere più riconoscibile l'informazione istituzionale non solo in emergenza, sensibilizzando sull'importanza e sul valore del messaggio istituzionale ed educando la cittadinanza a seguire i canali istituzionali;
- considerare scuole, luoghi formativi e di accoglienza per giovani come veicoli di diffusione della cultura di protezione civile.

PAC PREVENZIONE e PROTEZIONE, fornisce indicazioni per migliorare le politiche di prevenzione del rischio in un'ottica partecipata, al fine di rafforzare la realizzazione di misure efficaci di mitigazione. Tra le varie:

- sostenere l'importanza della partecipazione anche come rafforzamento della collaborazione istituzionale;
- mettere le scuole al centro delle attività di prevenzione;
- raccordare tra loro i diversi strumenti di pianificazione (rischio, territoriale, urbanistica, di mobilità sostenibile ecc.);
- rafforzare l'impegno per la realizzazione di misure di mitigazione (quali i Contratti di Fiume) che siano capaci di integrare la gestione del rischio con lo sviluppo territoriale sostenibile.

PAC PREPARAZIONE e MONITORAGGIO fornisce indicazioni per migliorare gli strumenti di previsione dei fenomeni estremi sull'area della cooperazione transfrontaliera, mettendo in comune dati, modelli e strumenti.

POSSIBILI SVILUPPI: I PAC possono diventare strumenti per disegnare scenari futuri di coordinamento transfrontaliero in un'ottica di migliore e coordinata gestione del rischio. Inoltre, per affrontare le sfide che il cambiamento climatico pone, è sempre più necessario che i decisori politici, i tecnici e i cittadini comunichino e collaborino tra loro in maniera efficace per sviluppare strategie e piani che assicurino un approccio integrato alla gestione del rischio. A questa domanda e necessità rispondono i tre Piani di Azione Congiunti.

4) Modello semplificato di rischio idraulico residuo – Progetto TRIG Eau

Il modello è un software scaricabile da internet e con web tutorial bilingue (ITA/FRA) che consiste in una piattaforma dimostrativa per misurare gli effetti dovuti alla realizzazione di interventi di drenaggio urbano sostenibile.

Punti di forza:

- nel portale sono stati sviluppati diversi scenari di simulazione con varie opzioni selezionabili dall'utente in modo da consentire anche ad un utilizzatore non esperto di simulare un caso adattabile a diversi contesti e facilmente riscalabile per estensione;
- l'utilizzatore del portale, analizzando la condizione di rischio idraulico attuale al variare della severità dell'evento ed esaminando i risultati prestazionali associati a diverse tipologie di intervento (mediante comparazione degli indicatori) è guidato nella definizione di un obiettivo prestazionale perseguibile e nella conseguente selezione dell'intervento ottimale.
- le prestazioni raggiungibili con l'intervento ottimale individuato attraverso il portale sono massimizzate in un assetto multi-obiettivo. Si ricorda a tal proposito, l'importanza della pianificazione e della diffusione degli interventi sul territorio.

POSSIBILI SVILUPPI: Sarà garantita una durata di almeno 5 anni e la piattaforma potrà essere applicata per analizzare problematiche relative al rischio idraulico in tutte le realtà urbane dell'area del Programma. L'approccio metodologico potrà essere esteso ad aspetti relativi alla qualità dei deflussi meteorici per la

mitigazione degli impatti degli scarichi sui corpi idrici ricettori. Sarà anche possibile ipotizzarne l'applicazione alle diverse realtà climatico-territoriali della regione transfrontaliera e oltre. Il Portale necessita però di miglioramenti, che possono essere sostenuti dal Programma.

3.2 Sicurezza della navigazione e gestione delle emergenze in mare

Nel Polo 3 sono raccolti anche i progetti che si occupano della gestione dei rischi derivanti dalle emergenze in mare e dal trasporto di merci pericolose. In questo ambito è da sottolineare l'esistenza di un **sistema di radar e di monitoraggio** che copre tutta l'area del Mar Tirreno Settentrionale e che è utilizzato per differenti scopi e attività.

I progetti del cluster sono **7** e comprende progetti che realizzano nello specifico:

- azioni di governance congiunte per aumentare la sicurezza della navigazione;
- sistemi di controllo e di sorveglianza della navigazione delle merci e dei passeggeri nell'area di cooperazione;
- interoperabilità dei dati e dei servizi già attivati e utilizzati dai diversi attori che operano nell'area marittima del Programma;
- installazione e/o rafforzamento di un sistema integrato delle reti ad alta tecnologia per il monitoraggio marino e il pilotaggio in aree marittime pericolose;
- Piani di azione congiunti per la gestione di tali monitoraggi; protocolli di intesa per la condivisione dei dati raccolti; disegno, implementazione e messa a sistema di servizi per la sicurezza della navigazione.

La tabella 5 riporta alcuni esempi di realizzazioni fatte nell'ambito del cluster "sicurezza della navigazione" con la tipologia di output secondo quanto definito dal Programma.

Tabella_5 Mappatura Output/realizzazioni capitalizzabili nel cluster "Sicurezza della navigazione e gestione dell'emergenza in mare"

Output/Realizzazioni	Rischio	Tipologia	Progetto
<i>Reti di osservazione del mare nell'area dell'Alto Tirreno e del Mar Ligure attraverso l'implementazione di strumenti di monitoraggio ad alta tecnologia (antenne radar HF)</i>	<i>Sicurezza in mare</i>	<i>Sistemi di reti/monitoraggio comuni</i>	<i>SICOMARPlus, SINAPSI, ISIDE, GIAS</i>
<i>Osservatorio per il monitoraggio dei flussi marittimi di merci pericolose e per l'incremento della sicurezza della navigazione e strumenti ICT come il simulatore per la gestione emergenze in caso di sinistri, crisi e incidenti nelle fasi di scarico e carico delle merci in aree portuali</i>	<i>Merchi pericolose</i>	<i>Sistemi di reti/monitoraggio comuni</i>	<i>OMD, ALACRES2, LOSE+</i>
<i>Piani congiunti per la prevenzione, la previsione e la gestione dei rischi</i>	<i>Sicurezza in mare</i>	<i>Azioni di governance</i>	<i>SICOMARPlus, SINAPSI, ISIDE, GIAS</i>

<i>Protocolli di intesa tra gli enti istituzionali e i soggetti privati e pubblici per armonizzare le procedure del monitoraggio del traffico marittimo di merci pericolose</i>	<i>Merci pericolose</i>	<i>Azioni di governance</i>	<i>OMD, ALACRES2, LOSE+</i>
<i>Piano d'azione congiunto per la definizione di standard comuni di valutazione del rischio del trasporto di merci pericolose</i>	<i>Merci pericolose</i>	<i>Azioni di governance</i>	<i>OMD, ALACRES2, LOSE+</i>
<i>Laboratori per migliorare la gestione delle emergenze nei porti per gli operatori di imbarcazione nella gestione delle comunicazioni mare-terra durante le emergenze in mare e per il migliore utilizzo degli strumenti ICT</i>	<i>Sicurezza in mare Merci pericolose</i>	<i>Azioni di sensibilizzazione</i>	<i>SICOMARplus, SINAPSI, ISIDE, GIAS OMD, ALACRES2, LOSE+</i>

Realizzazione faro

1. Sistema radar transfrontaliero di monitoraggio della sicurezza in mare per la salvaguardia del sistema marino in corrispondenza del Santuario Pelagos (principale Area Protetta di Importanza per il Mediterraneo).

Su tale sistema confluiscono le realizzazioni di vari progetti (Sicomar plus, Impact, Gias, Lose+) e convergono antenne radar HF, satelliti, strumenti in situ, nell'ambito di un protocollo di intesa per la condivisione dei dati. Obiettivo del sistema è quello di:

- rilevare in tempo reale gli incidenti in mare (Sicomar plus);
- rilevare la presenza di cetacei e di oggetti di grandi dimensioni con produzione di mappe interoperabili del tracciamento in real-time (Gias, Impact);
- produrre la modellizzazione idrodinamica della dispersione di inquinanti in caso di incidenti (Lose+);
- prevedere e gestire la circolazione marina.

I punti di localizzazione delle antenne coprono le 5 Regioni del Programma e sono situate a Livorno, Bastia, Tolone e La Spezia.

Il sistema di monitoraggio è considerato il più importante a livello europeo per copertura attraverso **radar** di alta frequenza delle aree protette marine (200 km di costa coperte).

La rete di radar realizzata e in corso di realizzazione ha anche l'obiettivo di monitorare – attraverso specifici campionamenti - alcune **aree marine protette** dell'area transfrontaliera (Secche della Meloria, Cinque Terre, Port-Cros e Porquerolles e Parco Marino Cap Corso e degli Agriati) e le aree portuali di Livorno, La Spezia, Tolone e Bastia. Al momento è stato realizzato un sistema coordinato di monitoraggio lungo 200 km di costa (progetto IMPACT).

POSSIBILI SVILUPPI: Il webGIS è in fase di finalizzazione, ed è operativo nell'area di cooperazione in quanto è stato popolato con mappe provenienti da campionamenti effettuati dai partner di progetto nell'area di cooperazione. Gli stessi dati da cui sono state ricavate le mappe saranno disponibili per il

download sul sito. È previsto di mantenere il webGIS online anche dopo la conclusione del progetto, proprio come strumento consultabile a supporto delle politiche di gestione delle attività marittime dell'area.

Il prodotto dovrebbe essere rafforzato sia per quanto riguarda la sua usabilità, sia per l'inserimento di ulteriori dati disponibili, anche derivanti dal sistema osservativo tuttora operativo e in parte sostenuto da IMPACT (per es. la rete radar HF) e infine sia per quanto riguarda il coinvolgimento degli stakeholder.

Le realizzazioni di tutti questi progetti possono costituire elementi importanti ai fini del proseguimento di attività mirate di conservazione del patrimonio naturale marino.

Altre realizzazioni importanti che concorrono al buon funzionamento della rete:

- **protocolli di comportamento degli addetti** in caso di incidenti e loro formazione (Alacres, Iside, Lose+) che confluiscono in un **Piano transfrontaliero di gestione della sicurezza in mare**.
- **laboratorio permanente** per la definizione di **protocolli univoci di gestione delle emergenze**. Il laboratorio consente di individuare, testare e validare procedure integrate di gestione delle emergenze in caso di incidenti o sinistri accaduti nelle fasi di carico e scarico di merci e sostanze pericolose in aree portuali. La pratica consente di elaborare **protocolli di gestione** condivisi: protocolli comportamentali, nuovi standard di operatività, nuove procedure di monitoraggio e controllo dell'emergenza.

Polo 4 – Promozione della sostenibilità nei porti

Il Porto è un elemento essenziale, oltre che caratterizzante, dell'area di cooperazione. E' un protagonista del Programma e le azioni che lo coinvolgono sono di estrema importanza per il raggiungimento degli obiettivi del Marittimo, quali, per esempio, la riduzione dell'inquinamento acustico e le emissioni di carbone nei porti; la riduzione dell'impatto delle attività umane legate allo sfruttamento del mare (rifiuti e reflui) sulla qualità delle acque marine nei porti; la promozione dell'uso di combustibili marittimi a bassa emissione di carbone e zolfo, la riduzione dell'insabbiamento strutturale dei porti.

I progetti del Polo danno un apporto essenziale per quanto riguarda la governance transfrontaliera di tali argomenti attraverso ricognizioni di tutta l'area, piani di fattibilità, protocolli di intesa e piani congiunti di gestione, sperimentazioni pilota, progettazione di sistemi di monitoraggio comuni, ecc.

Nell'ambito del Polo 4 risultano in fase attuativa **22** progetti.

In riferimento alla nuova programmazione 2014-2020, questi progetti possono essere ragionevolmente inseriti all'interno dell'OS2 "Un'Europa più verde".

4.1. Promozione del GNL come carburante alternativo

Progetti: GNL FACILE, PROMO GNL, SIGNAL, TDI RETE-GNL

In rapporto al problema delle emissioni di carbone, la situazione dei porti dello spazio di cooperazione è molto critica ed è dovuta in particolare all'uso di oli combustibili per uso marittimo altamente inquinanti che non rispettano i limiti di zolfo imposto dalla Direttiva 2012/33/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012. Il rispetto di tali limiti comporta cambiamenti significativi per gli armatori e per i porti.

Un'alternativa agli oli combustibili per uso marittimo convenzionali è rappresentata dal **Gas Naturale Liquido (GNL)**.

L'adozione del GNL nelle operazioni portuali e marittime è un percorso lungo che prevede la costruzione di un sistema infrastrutturale che privilegi logiche di corridoio, così come la costituzione di una rete di distribuzione affidabile, sicura e integrata.

Nell'ambito della nuova programmazione 2014-2020, questi progetti possono essere ragionevolmente inseriti all'interno dell'OS2 "Un'Europa più verde".

Realizzazione faro

1) Filiera GNL e stazioni mobili di rifornimento

L'insieme dei progetti finanziati contribuiscono alla creazione e promozione di una filiera GNL all'interno dell'area di cooperazione. In questo contesto, i vari progetti stanno realizzando attività che vanno dalla ricognizione degli spazi, delle tecnologie disponibili, delle potenzialità e degli attori fino alla realizzazione di vere e proprie infrastrutture: progetti pilota di rifornimento e realizzazione di un prototipo della catena di rifornimento.

La costruzione di una filiera all'interno dell'area marittima di cooperazione è accompagnata dall'elaborazione di un **Piano di azione congiunto** che comprende anche i piani di fattibilità tecnologica, economica e sociale; un piano di approvvigionamento via mare, la localizzazione dei siti di stoccaggio del GNL nei porti commerciali e la **rete distributiva e di trasporto di GNL** nel territorio.

Il lavoro tecnico e di governance è integrato anche da un'azione di **formazione e sensibilizzazione** degli operatori e del pubblico in generale attraverso l'organizzazione di Demo days.

I porti coinvolti nelle azioni pilota sono: Livorno, Genova, Piombino, Bastia, Cagliari, Savona, La Spezia e Tolone.

Possibili sviluppi: le azioni pilota possono essere replicate in altri porti dell'area di cooperazione. Inoltre, è possibile un superamento dello stato "pilota" verso soluzioni stabili e sostenibili.

La tabella 6 riporta alcuni esempi di realizzazioni fatte nell'ambito del cluster "Promozione del GNL" con la tipologia di output secondo quanto definito dal Programma.

Tabella_6. Mappatura Output capitalizzabili nel cluster "Promozione del GNL come carburante alternativo"

Output	Dove	Tipologia	Progetto
<i>Protocollo regionale GNL in Liguria</i>	<i>Liguria</i>	<i>Azione di governance</i>	<i>Promo GNL</i>
<i>Piano integrato per la gestione dell'approvvigionamento via mare</i>	<i>Area di cooperazione</i>	<i>Azione di governance</i>	<i>Signal TDI Rete GNL</i>
<i>Prototipo della catena di rifornimento GNL</i>	<i>Area di cooperazione</i>	<i>Modello, definizione parametri</i>	<i>GNL Facile</i>
<i>Modelli di ottimizzazione della rete marittima di approvvigionamento e distribuzione; di localizzazione dei depositi costieri di GNL; di distribuzione interna nei territori</i>	<i>Area di cooperazione</i>	<i>Modello, definizione parametri</i>	<i>Signal</i>
<i>Standard tecnologici e procedure operative per impianti di rifornimento/stoccaggio di GNL</i>	<i>Area di cooperazione</i>	<i>Modello, definizione parametri</i>	<i>TDI Rete GNL</i>
<i>Stazione Mobile di Rifornimento GNL</i>	<i>Porto di Livorno Porto di Piombino Porto di Genova</i>	<i>Attrezzatura</i>	<i>GNL Facile</i>
<i>Progetti pilota (alcuni esempi)</i>	<i>Porto di Cagliari- giornata di dimostrazione in modalità virtuale di un'operazione di rifornimento con GNL di mezzi portuali o di trasporto</i>	<i>Sperimentazione</i>	<i>GNL Facile</i>

	<p>Porto di Ile Rousse giornata di dimostrazione in modalità fisica di un'operazione di rifornimento con GNL di mezzi portuali o di trasporto</p> <p>Porto di Tolone giornata di dimostrazione in modalità fisica di un'operazione di rifornimento con GNL di mezzi portuali o di trasporto</p>		
Studio di fattibilità (tecnologica, economica, sociale) per l'adozione del sistema GNL	Area di cooperazione	Studio	Promo GNL
Stato dell'arte europeo sull'utilizzo del GNL e su normativa. Raccolta best practices e casi studio	n.d.	Studio	Signal

4.2. Gestione rifiuti e reflui nei porti

Progetti: GEREMIA, GRRinPORT, IMPATTI-NO, MATRAC ACP, P.Ri.S.Ma. MED, PORT-5R, QUALIPORTI, SplashH!

La riduzione dell'inquinamento in mare costituisce un importante settore di intervento dell'Unione nell'ambito dei trasporti marittimi. La protezione della biodiversità delle acque marine e la contestuale lotta ai danni causati dalle attività portuali, dal turismo marittimo da diporto e dal traffico delle merci sono argomenti essenziali dell'area di cooperazione.

Nelle zone adiacenti i porti (sia commerciali che da diporto) vengono prodotte migliaia di tonnellate di rifiuti tossici, poi sversati nelle acque marine (rifiuti alimentari delle imbarcazioni, carta e cartoni sporchi, plastiche, metalli, legno, sostanze tossiche liquide e solide, imballaggi sporchi, oli esausti, solventi, pitture, pile e batterie, filtri olio, idrocarburi, acque di zavorra di sentina e di lavaggio cisterne, residui dei carichi navali, acque di scarico, sedimenti portuali contaminati, acque di carenaggio, acque pluviali da dilavamento ecc.).

L'adozione dei piani per la raccolta e la gestione dei rifiuti e dei reflui è regolata dalla Direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 aprile 2019 relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi.

Questo tema non può che essere gestito in maniera congiunta e coordinata. La qualità ambientale di un porto influenza l'ambiente marino su scale spaziali molto grandi, la gestione del rischio da inquinamento deve quindi essere condivisa su basi transfrontaliere. Attualmente, nei porti, questi rifiuti hanno una gestione disorganizzata: non sono disponibili spazi per lo stoccaggio e non esistono modalità operative per lo smaltimento. Completamente assenti le pratiche di riutilizzo della frazione organica. A causa di ciò, i pescatori che raccolgono rifiuti dal mare, non trovando a terra strutture adeguate, li abbandonano nuovamente in acqua, contribuendo ad aumentare i problemi ambientali anche nelle aree portuali e al permanere della "marine litter". Inoltre lo sversamento delle frazioni oleose e organiche causa consumo

di ossigeno disciolto, eutrofizzazione, odori sgradevoli. Questo problema di portata internazionale non può essere risolto a livello locale, bensì affrontato dagli Stati membri in modo coordinato; in tale contesto, l'azione transfrontaliera, per la sua estensione ed azione coordinata e condivisa, può fornire soluzioni reali e riproducibili.

Realizzazione faro

Sistema robotizzato di monitoraggio e campionamento delle plastiche galleggianti sulla superficie del mare - Impianto pilota e protocollo comune di azione nell'area transfrontaliera

L'insieme dei progetti finanziati contribuisce alla creazione di un sistema transfrontaliero di gestione dei rifiuti e dei reflui nei porti che comprende:

- i) lavoro di analisi, particolarmente concentrato sulla plastica - ma non solo- (es: mappatura delle concentrazioni di microplastiche e analisi e identificazione del miglior modello numerico per lo studio della loro dinamica);
- ii) messa a punto di sistemi di monitoraggio delle acque portuali (attraverso veicoli subacquei capaci di rilevare e campionare le acque e i sedimenti in ambito portuale);
- iii) analisi dei meccanismi di trasferimento e relativi modelli numerici idonei per la modellizzazione della circolazione e del trasporto di reflui;
- iv) realizzazione di azioni pilota per la gestione dei reflui e degli sversamenti accidentali (compresa la realizzazione di piccole infrastrutture);
- v) organizzazione di Demo days;
- vi) piani transfrontalieri congiunti di gestione della qualità delle acque portuali allo scopo di ridurre il rischio da inquinamento da reflui e i possibili impatti sugli ambienti marini circostanti che raccoglie anche i protocolli e le procedure da adottare.

Su tale sistema confluiscono le realizzazioni di vari progetti (Geremia, GRRinport, Impatti-no, Matrac-ACP, PrisMaMed, Port-5R, Qualiporti, Splash!).

In particolare, da segnalare la predisposizione di un **Decision Support System (progetto Geremia)** sviluppato per le realtà portuali e facilmente esportabile ai diversi contesti, oltre ai siti pilota del progetto. Il DSS fornisce un supporto operativo a coloro che devono prendere decisioni strategiche utilizzando efficientemente tutte le risorse e le basi dati a disposizione (sistemi di monitoraggio, mappature di rischio, modelli previsionali). Inoltre, grazie alla caratteristica di gestire diversi livelli di informazione e una grande mole di dati, rappresenta un notevole accrescimento delle capacità gestionali degli operatori per azioni di prevenzione e d'intervento in caso di emergenze. Il modello di gestione è stato applicato in azioni

pilota su diverse realtà portuali dei territori del Programma (installazione sistemi di *bioremediation* e contenimento reflui, esercitazione delle procedure di intervento).

4.2.1 Le microplastiche

In questo ambito, particolarmente importante risulta la **mappatura** delle concentrazioni di microplastiche e l'analisi e identificazione del miglior **modello numerico** per lo studio della loro dinamica finalizzato a prevedere le traiettorie dei detriti plastici dispersi in mare.

Sperimentazioni

Tra le sperimentazioni vale la pena menzionare:

- allestimento di un'**area per la verifica delle prestazioni e del possibile recupero post-uso** di un prodotto riciclabile in lana di pecora (materiale assorbente naturale disponibile nell'area del programma) da impiegare per il contenimento e la rimozione di idrocarburi e altre sostanze sversate nelle acque portuali;
- **contenitori e stazioni fisse** per il conferimento degli oli vegetali usati, distribuiti ai diportisti nei porti di Cagliari, Livorno e Ajaccio identificando, nel contempo, le aree in cui saranno create le postazioni per la raccolta differenziata e che verranno comunicate ai diportisti tramite una App;
- **studio e analisi** delle preferenze individuali circa l'attività di raccolta e stoccaggio a bordo e di conferimento dei rifiuti solidi in porto per raccogliere informazioni utili alla predisposizione delle procedure di gestione dei rifiuti (porti di Cagliari, Ajaccio e Livorno);
- prove a scala di laboratorio di **enhanced landfarming**: tecnologia che, attraverso la corretta ossigenazione delle popolazioni di microrganismi presenti nei sedimenti contaminati, permette la biodegradazione degli inquinanti e la conseguente riduzione di volume del materiale di scarto che, essendo stato decontaminato, può essere riutilizzato in un'ottica di **economia circolare**.
- organizzazione di un **servizio per la raccolta** degli oli vegetali usati con installazione di stazioni di raccolta fisse, accompagnato da un'azione di sensibilizzazione e contestuale distribuzione ai diportisti di appositi contenitori per la raccolta degli oli vegetali usati da svuotare nelle stazioni fisse;

I gruppi target fino a oggi coinvolti sono rappresentati da: organismi pubblici quali Autorità Portuali e di Sistema Portuale (tot 12); rappresentanti delle istituzioni e delle amministrazioni locali competenti (tot 29); - organismi privati quali compagnie di navigazione e Agenzie Marittime (tot 8); operatori economici del settore gestione rifiuti (imprese operanti nel settore della raccolta/smaltimento rifiuti, imprese operanti nella produzione di attrezzature e arredi urbani destinati alla raccolta e stoccaggio di diverse frazioni di rifiuti) (tot 13); - gestori delle marine e utilizzatori delle strutture portuali quali pescatori, diportisti,

utenti delle grandi imbarcazioni, turisti, residenti in prossimità dei porti di Cagliari, Ajaccio e Livorno (tot 1339).

Studio di dettaglio sulla presenza di microplastiche all'interno delle acque portuali, in termini di quantità e qualità - **progetto SplasH!**: raccolta di dati sulla presenza di microplastiche non solamente sulla superficie, ma lungo l'intera colonna d'acqua e nello strato superficiale dei sedimenti di fondo e nel comparto biotico. Inoltre, studio del ruolo delle microplastiche quali vettori di altri inquinanti quali i metalli pesanti e studio dei flussi uscenti dalle aree portuali e dei possibili impatti sull'ambiente marino e costiero circostante. Vista la prossimità di molte aree portuali con regioni di alto pregio ecologico, la valutazione dei possibili impatti è di notevole rilevanza. Altre attività collegate:

- mappatura delle concentrazioni di microplastiche;
- prototipi di sistemi di monitoraggio;
- studi su meccanismi di trasferimento delle plastiche e degli inquinanti.

Possibili sviluppi: evoluzione del lavoro di analisi verso interventi e politiche concrete nell'area di cooperazione.

La tabella 7 riporta alcuni esempi di realizzazioni fatte nell'ambito del cluster "Gestione rifiuti e reflui nei porti" con la tipologia di output secondo quanto definito dal Programma.

Tabella_7. Mappatura Output capitalizzabili nel cluster "Gestione rifiuti e reflui nei porti"

Output	Dove	Tipologia	Progetto
<i>Piano di azione per prevenzione e gestione del rischio inquinamento da reflui</i>		<i>Azione di governance</i>	<i>Geremia GRRinPORT IMPATTI-NO Quali Porti</i>
<i>Strategie di gestione e trattamento dei sedimenti di dragaggio contaminati</i>		<i>Azione di governance</i>	<i>GRRinPORT</i>
<i>Sistema robotizzato di monitoraggio e campionamento di acque e sedimenti in ambito portuale</i>		<i>Modello, definizione parametri</i>	<i>PORT-5R SPLASH!</i>
<i>Modelli matematici di simulazione di rilascio di reflui</i>		<i>Modello, definizione parametri</i>	<i>Geremia</i>
<i>Area attrezzata per la raccolta e lo stoccaggio dei reflui e degli oli vegetali usati</i>	<i>Porto di Ajaccio Porto di Livorno</i>	<i>Infrastruttura</i>	<i>GRRinPORT</i>
<i>Progetti pilota (descrivere il contenuto di ciascuno)</i>	<i>Porto Savona Porto Cagliari Porto Bastia Porto Ajaccio</i>	<i>Sperimentazione</i>	<i>PORT-5R Prisma Med</i>
<i>Reti di monitoraggio attraverso l'installazione di sensori</i>		<i>Sperimentazione</i>	<i>Geremia</i>

<i>Georeferenziare aree dotate di sistemi per la raccolta differenziata dei rifiuti di imbarcazioni</i>		<i>Sperimentazione</i>	<i>GRRinPORT</i>
<i>Studi di fattibilità filiera reti, molluschicoltura e residui organici</i>		<i>Studio</i>	<i>Prisma Med</i>

4.3. Lotta all'insabbiamento dei porti

Progetti: GRAMAS, SE.D.Ri.PORT, SEDITERRA

L'innalzamento dei fondali per accumulo di sedimenti e il loro conseguente insabbiamento rappresenta un ulteriore argomento di studio e di gestione per i porti. La cooperazione transfrontaliera neanche qui può esprimersi nel tentativo di creare un sistema che possa permettere un monitoraggio efficiente mirato ad una gestione congiunta delle soluzioni da adottare.

Realizzazione faro

Sistema di previsione, monitoraggio e gestione dei rischi connessi all'insabbiamento dei fondali nei porti

I progetti finanziati hanno contribuito a ideare, testare e rendere operativo un sistema di monitoraggio finalizzato alla raccolta dati in tempo reale per:

- elaborare un quadro completo delle batimetrie portuali e individuare le cause dell'insabbiamento;
- sviluppare un sistema di programmazione e previsione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria dei fondali prevenendo la necessità di future opere di dragaggio.

Il modello di monitoraggio, dotato di apposite **installazioni tecnologiche** (sensori e stazioni meteorologiche):

- riproduce su mappe 3D l'evoluzione dei fondali, rilasciando cartografie batimetriche sistematicamente aggiornate;
- fornisce dati previsionali sui fenomeni newtoniani capaci di interferire sulle variazioni dei livelli d'acqua dei bacini portuali;
- prevede un **supporto informatico** e lo sviluppo di applicativi software ad hoc in grado di garantire una rapida interfaccia con le autorità portuali.

I sensori batimetrici di questo modello si inseriscono nella più ampia **piattaforma di convergenza** dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, MONI.C.A. (Monitoring and Control Standard Architecture).

La tabella 8 riporta alcuni esempi di realizzazioni fatte nell'ambito del cluster "Insabbiamento dei porti" con la tipologia di output secondo quanto definito dal Programma.

Tabella_8. Mappatura Output capitalizzabili nel cluster "Insabbiamento dei porti"

Output	Dove	Tipologia	Progetto
<i>Sistema di previsione e monitoraggio delle variazioni batimetriche "Gramas" con relative carte batimetriche</i>	<i>Porto di Livorno Porto di Piombino Porto di Savona</i>	<i>Modello, definizione parametri</i>	<i>Gramas</i>
<i>Linee guida per la gestione dei sedimenti e dei rischi sull'ambiente costiero durante i dragaggi</i>		<i>Modello, definizione parametri</i>	<i>SE.D.RI.PORT - SEDITERRA</i>
<i>Istallazione di stazioni meteorografiche</i>		<i>Infrastruttura</i>	<i>Gramas</i>

4.4. Lotta all'inquinamento acustico nei porti

Progetti: DECIBEL, L.I.S.T. Port, MON ACUMEN, REPORT, RUMBLE, TRIPLO

Ulteriore argomento affrontato dal Programma in relazione ad una maggiore sostenibilità dei porti è quello legato alla congestione dei flussi portuali di merci e passeggeri che provoca l'aumento dell'inquinamento acustico e atmosferico.

Una delle cause principali di questo tipo di inquinamento è la debole logistica portuale legata soprattutto ad una scarsa infrastruttura logistica a terra, anche nelle aree retro portuali (piattaforme logistiche).

La mitigazione dell'inquinamento acustico è affrontata dal Programma attraverso il sostegno ad azioni di miglioramento infrastrutturale dei porti e delle piattaforme logistiche per la riduzione del rumore e la gestione smart (ITS) del trasporto delle persone e delle merci in entrata e uscita dai porti e/o piattaforme logistiche.

La cooperazione territoriale può contribuire a individuare soluzioni condivise e valide per realtà analoghe.

Nell'ambito della nuova programmazione 21-27, questi progetti sono coerenti con l'OS3 "Un'Europa più connessa".

Realizzazione faro

Analisi e studio sullo stato dell'arte relativo all'inquinamento acustico dei porti commerciali

L'insieme dei progetti finanziati si concentra su un lavoro di analisi e di studio sullo stato dell'arte (dati storici, impatto proveniente da traffico terrestre) e le alternative di interventi in questa materia per quanto riguarda l'area di cooperazione del Programma. Principali attività:

- revisione integrata transfrontaliera del clima acustico, degli interventi di mitigazione e della percezione della popolazione, degli operatori portuali e della logistica e delle istituzioni coinvolte;
- monitoraggio dei livelli di emissioni sonore;
- sistema di gestione ambientale, compresa anche l'installazione di appositi sensori;
- messa a punto di pannelli a messaggio variabile e App, con la finalità di diminuire l'inquinamento acustico legato al traffico intermodale, per quanto riguarda la sperimentazione.

I progetti hanno realizzato una **strategia transfrontaliera di comunicazione** sul tema del rumore in ambito portuale con l'obiettivo di favorire il dialogo tra cittadini, istituzioni e autorità portuali e aumentare la consapevolezza sulle possibili attività di mitigazione del problema → possibile tema di governance.

POSSIBILI SVILUPPI: riutilizzo delle analisi e delle ricerche effettuate come punto di partenza per azioni pilota oppure per l'attuazione di piani congiunti di intervento.

Tabella_8. Mappatura Output capitalizzabili nel cluster "Lotta all'inquinamento acustico nei Porti"

Output	Dove	Tipologia	Progetto
<i>Piano strategico congiunto</i>		<i>Azione di governance</i>	<i>TRIPLO</i>
<i>Definizione di modelli di riduzione dell'inquinamento acustico</i>		<i>Modello, definizione parametri</i>	<i>Mon Acumen REPORT</i>
<i>Investimenti per la gestione del traffico comune</i>		<i>Infrastruttura</i>	
<i>Realizzazione congiunta di strumenti ITS (Intelligent Transport Systems) per la gestione del traffico intermodale</i>		<i>Infrastruttura</i>	<i>LIST PORT TRIPLO</i>
<i>Istallazione di sensori acustici ai fini del monitoraggio</i>		<i>Infrastruttura</i>	<i>Mon acumen TRIPLO</i>
<i>Progetti pilota (descrivere il contenuto di ciascuno)</i>		<i>Sperimentazione</i>	<i>TRIPLO DECIBEL RUMBLE</i>
<i>Studio congiunto per il monitoraggio dell'inquinamento acustico</i>		<i>Studio</i>	<i>DECIBEL LIST PORT REPORT RUMBLE</i>
<i>Metodologia transfrontaliera per la riduzione e controllo del rumore portuale</i>		<i>Studio</i>	<i>REPORT</i>

Polo 5 - Conservazione, protezione e sviluppo del patrimonio naturale e culturale

L'area di cooperazione possiede un patrimonio naturale e culturale dal valore incommensurabile, non solo in termini di identità transfrontaliera, ma anche come risorsa economica legata al turismo e alle attività produttive.

A questo polo afferiscono i progetti di:

- reti ecologiche e di protezione ambientale per la tutela della natura e della biodiversità;
- modelli di sviluppo sostenibile;
- approccio congiunto alle politiche regionali ambientali;
- valorizzazione dell'identità culturale dello spazio transfrontaliero, con una speciale attenzione per le attività di promozione del patrimonio e la valorizzazione della sua accessibilità;
- mappatura di beni e risorse culturali.

Il polo raccoglie **11** progetti relativi all'**Asse 2 - Protezione e valorizzazione delle risorse naturali e culturali e gestione dei rischi**.

Nell'ambito della nuova programmazione 2014-2020, questi progetti sono coerenti con l'obiettivo ISO1 (Interreg Specific Objective) "Una migliore governance Interreg".

Tra le principali realizzazioni:

- messa in rete e gestione congiunta del **patrimonio culturale**: identificazione degli itinerari e degli attori coinvolti (pubblici e privati), allargamento della rete transfrontaliera dei patrimoni/siti accessibili della zona, elaborazione di piani congiunti per la loro valorizzazione e promozione;
- messa in rete e gestione congiunta del **patrimonio naturale**: ampliamento e promozione della rete delle aree protette marine, terrestri e delle zone umide (es. santuario dei cetacei Pelagos, rete transfrontaliera dei parchi naturali); messa in rete del patrimonio storico e naturale delle piccole isole; realizzazione di investimenti per la gestione dei rischi legati alla diffusione delle specie animali e/o vegetali invasive per la salvaguardia della biodiversità; realizzazione di investimenti per la protezione della fauna e della flora marine in prossimità dei porti e delle aree marine protette; elaborazione di piani congiunti di gestione;
- investimenti per **piccole infrastrutture** per assicurare la sostenibilità e l'accessibilità del patrimonio naturale e culturale transfrontaliero: infrastrutture di natura materiale e immateriale per il miglioramento della fruibilità dei beni dell'area (ripristino dei siti, infrastrutture verdi e corridoi blu e verdi, interventi per l'accessibilità materiale ai siti quali percorsi di trekking, sentieri equestri, percorsi subacquei, sentieri litorali e sottomarini sostenibili, piste ciclabili, ecc.).

La tabella 9 riporta alcuni esempi di realizzazioni fatte nell'ambito del cluster "Preservazione del patrimonio naturale e culturale" con la tipologia di output secondo quanto definito dal Programma.

Tabella_9. Mappatura Output capitalizzabili nel cluster "Preservazione del patrimonio naturale e culturale"

Output	Tema	Tipologia	Progetto
<i>Piano d'azione congiunto per la gestione delle specie aliene invasive</i>	<i>Patrimonio naturale</i>	<i>Azioni congiunte di governance per la gestione integrata</i>	<i>ALIEM</i>
<i>Piano d'azione congiunto per per la tutela e gestione di habitat e specie appartenenti a zone umide costiere e aree di foce, ambiti sottomarini e delle coste alte</i>	<i>Patrimonio naturale</i>	<i>Azioni congiunte di governance per la gestione integrata</i>	<i>GIREPAM</i>
<i>Piano d'azione congiunto per la protezione delle Aree Marine Protette (AMP), anche attraverso modelli tecnologici</i>	<i>Patrimonio naturale</i>	<i>Azioni congiunte di governance per la gestione integrata</i>	<i>IMPACT</i>
<i>Piano d'azione congiunto per per la gestione e la fruizione sostenibile del patrimonio naturale e culturale e dei percorsi subacquei</i>	<i>Patrimonio naturale</i>	<i>Azioni congiunte di governance per la gestione integrata</i>	<i>NEPTUNE</i>
<i>Piano d'azione congiunto per la tutela, valorizzazione, gestione, comunicazione e promozione degli itinerari turistici sostenibili, con particolare attenzione alla mobilità dolce, ai percorsi della transumanza</i>	<i>Patrimonio culturale</i>	<i>Azioni congiunte di governance per la gestione integrata</i>	<i>INTENSE CAMBIO-VIA</i>
<i>Piano d'azione congiunto per lo sviluppo di ecosistemi di identità culturale e il miglioramento della fruizione dei musei/luoghi della cultura valorizzando la relazione identitaria con le comunità locali</i>	<i>Patrimonio culturale</i>	<i>Azioni congiunte di governance per la gestione integrata</i>	<i>RACINE</i>
<i>Accordo istituzionale per la tutela, valorizzazione, promozione e gestione degli itinerari culturali</i>	<i>Patrimonio culturale</i>	<i>Altre azioni di governance</i>	<i>INTENSE</i>
<i>Raggruppamento transfrontaliero delle regioni e dei dipartimenti/province per la gestione del GIT (Grande Itinerario Tirrenico)</i>	<i>Patrimonio culturale</i>	<i>Altre azioni di governance</i>	<i>GRITACCESS</i>
<i>Patti locali partecipativi per la gestione condivisa di obiettivi, azioni, strumenti e risorse per la gestione e lo sviluppo sostenibile del patrimonio culturale locale</i>	<i>Patrimonio culturale</i>	<i>Altre azioni di governance</i>	<i>RACINE</i>
<i>Organismo associativo tra enti locali, istituzioni e associazioni per la tutela e promozione del patrimonio romanico</i>	<i>Patrimonio culturale</i>	<i>Altre azioni di governance</i>	<i>ITINERA ROMANICA+</i>
<i>Carta delle Comunità Custodi per promuovere il patrimonio culturale e naturale dell'area</i>	<i>Patrimonio culturale</i>	<i>Altre azioni di governance</i>	<i>CAMBIO VIA</i>
<i>Reti per la prevenzione e la gestione integrata dei rischi legati alla diffusione di specie aliene invasive, del patrimonio storico e naturale delle piccole isole sostenibili, per la gestione integrata dei sistemi ambientali, paesaggistici e culturali lagunari e lacuali, dei musei/luoghi della cultura, di siti pilota sommersi per la valorizzazione turistica e la realizzazione di attività subacquee ricreative</i>	<i>Patrimonio naturale e culturale</i>	<i>Reti</i>	<i>ALIEM ISOS RETRALAGS RACINE NEPTUNE</i>
<i>Infrastrutture materiali e immateriali per il miglioramento della fruibilità dei beni dell'area (ripristino dei siti, infrastrutture verdi, accessibilità materiale del pubblico</i>	<i>Patrimonio culturale</i>	<i>Investimenti infrastrutturali per l'accessibilità e la sostenibilità</i>	

Realizzazione faro

Standard tecnici condivisi per la realizzazione e la gestione dell'itinerario turistico ciclabile ed escursionistico sostenibile dell'area transfrontaliera – progetto INTENSE

Gli standard sono raccolti in un **manuale** creato attraverso un percorso partecipativo che ha coinvolto gli stakeholders di tutte e 5 le regioni del Programma ed è stato già utilizzato per realizzare parte della Ciclovia tirrenica.

Le **linee guida** per la realizzazione e la gestione dell'itinerario turistico transfrontaliero costituiscono già un riferimento importante per le amministrazioni. Sono lo strumento che contiene gli standard tecnici necessari per il completamento della Ciclovia Tirrenica e per l'ampliamento ad altri tratti dell'area transfrontaliera.

POSSIBILI SVILUPPI: INTENSE collabora già con il progetto Interreg Europe "EPICAH" per la realizzazione del **tavolo di governance transfrontaliero**. La sua evoluzione è fondamentale per garantire piena sostenibilità alle realizzazioni già in atto per creare una struttura transfrontaliera di governance rafforzata capace di gestire una varietà di output integrati dei progetti sul turismo sostenibile. Infatti, il modello di governance proposto da Intense permette integrazioni con altri progetti del Programma Marittimo 2014-2020 che realizzano itinerari e sistemi territoriali di offerta turistica come, ad esempio: Neptune, Stratus, Vivimed, Prometea, Mare di Agrumi, Art Lab Net.

Sul tema delle azioni di governance condivisa, si ritiene inoltre che il progetto INTENSE, che ha dato vita ad una *pilot action* per la creazione di un tavolo di governance transfrontaliero per la gestione degli itinerari turistici, sia l'esempio di realizzazione attualmente più importante che può integrare prodotti di vari progetti.

Polo 6 – Promozione delle connessioni per ridurre le distanze

Il Polo presenta progetti relativi all'Asse 3 – **Miglioramento della connessione dei territori e della sostenibilità delle attività portuali**, per contribuire al miglioramento delle connessioni tra nodi secondari e terziari transfrontalieri alle reti di trasporto trans-europee (TEN-T), aumentando l'offerta di trasporto e lo sviluppo della multimodalità. Questo produce un vantaggio per le popolazioni della zona, in particolare i cittadini situati in zone isolate, isole e zone interne.

Nell'ambito del Polo 6 risultano in fase attuativa o finale **8 progetti** che si rivolgono in via prioritaria a:

- i. migliorare la connessione dei nodi secondari e terziari dell'area di cooperazione alle reti TEN-T (attraverso lo sviluppo di sistemi di trasporto multimodali);
- ii. agevolare la mobilità intermodale dei passeggeri e delle merci nell'area di cooperazione (piattaforme integrate ICT mirate all'interoperabilità dei collegamenti);
- iii. realizzazione di un servizio intelligente ICT per la mobilità intermodale transfrontaliera dei passeggeri.

Nell'ambito della nuova programmazione 2014-2020, questi progetti sono coerenti con l'OS3 "Un'Europa più connessa".

6.1. Piattaforme logistiche interoperabili e sistema di governance comune

Progetti: CIRCUMVECTIO – NECTEMUS – GO SMART MED - EASYLOG

L'attuale frammentazione del sistema dei trasporti dell'area impatta sull'accessibilità territoriale e determina un aggravio dei costi logistici che si riflette in un minor livello di competitività. I progetti finanziati sono volti a valutare e studiare la struttura e il funzionamento di piattaforme comuni e transfrontaliere in grado di operare anche come *Logistics Single Window* per una catena logistica integrata e paperless.

Realizzazione faro

GECT (Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale) e CAMP (Cross-boarding Area Management Platform)

I progetti hanno proposto una serie di studi al fine di definire un sistema di governance e un piano di azione comune, ivi compresa la struttura e il funzionamento di una **Cross-boarding Area Management Platform (CAMP)** che integra un network di piattaforme interoperabili a servizio degli shippers e degli attori della catena logistica. A queste realizzazioni hanno contribuito i progetti Circumvectio (per il trasporto delle merci), Nectemus (per il trasporto passeggeri) e GoSmart Med i quali hanno anche contribuito ad evidenziare le strozzature delle interconnessioni marittime dei passeggeri, i bisogni degli

operatori e il sistema logico ed i metadata indispensabili per la realizzazione della piattaforma operativa. Go SMarT Med si è concentrato sullo studio di una nuova **governance strategica** per coordinare le connessioni tra i porti Core (Genova, Livorno, Cagliari, Palermo) e i porti Comprehensive (Tolone, Bastia) migliorando la competitività dei territori insulari.

Di pari passo, è stato attuato il progetto GEECCTT -Iles che ha seguito il quadro normativo e istituzionale mettendo in piede un **GECT** finalizzato al rafforzamento delle relazioni tra le isole dell'area di cooperazione (Corsica, Sardegna e Elba).

Beneficiari del nuovo sistema sono le compagnie marittime, le aziende che inviano/ricevono merci (clienti del servizio), gli operatori portuali (agenzie marittime, spedizionieri, agenzie di lavoro portuale, trasportatori), i rappresentanti di istituzioni pubbliche/decisori politici.

Queste realizzazioni, volte a migliorare i collegamenti con le reti TEN-T e a facilitare l'integrazione con il sistema dei trasporti multimodali, creano le condizioni necessarie per lo sviluppo di servizi innovativi sostenibili finalizzati a promuovere la mobilità transfrontaliera attraverso i nodi portuali, nell'ottica innovativa della continuità marittima transfrontaliera.

La tabella 10 riporta alcuni esempi di realizzazioni fatte nell'ambito del cluster "Promozione delle connessioni per ridurre le distanze" con la tipologia di output secondo quanto definito dal Programma.

Tabella_10. Mappatura Output capitalizzabili nel cluster "Promozione delle connessioni per ridurre le distanze"

Output	Tipologia	Progetto
<i>Piano di Azione congiunto per l'identificazione delle strozzature delle interconnessioni marittime dei passeggeri nell'area di cooperazione, segnatamente fra i porti continentali e le due isole Sardegna e Corsica</i>	<i>Azione di governance</i>	<i>NECTEMUS</i>
<i>GECT - Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale</i>	<i>Azione di governance</i>	<i>GEECCTT-ILES</i>
<i>Studio sulla governance strategica per coordinare le connessioni tra i porti Core (Genova, Livorno, Cagliari, Palermo) e i porti Comprehensive (Tolone, Bastia)</i>	<i>Azione di governance</i>	<i>GO SMART MED</i>
<i>Studio di fattibilità sull'integrazione delle tariffe</i>	<i>Studio</i>	<i>GO SMART MED</i>
<i>Studio della struttura e il funzionamento di una Cross-boarding Area Management Platform (CAMP)</i>	<i>Sperimentazione / digitalizzazione</i>	<i>CIRCUMVECTIO</i>
<i>Sistema ICT per la gestione ottimizzata dei flussi informativi e procedurali fra gli operatori della filiera logistica portuale transfrontaliera</i>	<i>Sperimentazione / digitalizzazione</i>	<i>EASYLOG</i>

6.1. Mobilità intermodale interregionale

Progetti: MOBIMART – MOBIMART PLUS

Per quanto riguarda la mobilità transfrontaliera, il Programma contribuisce all'ampliamento delle delle piattaforme integrate ICT già realizzate nella precedente programmazione (es. progetti 3i e 3i plus – piattaforma Intelligent Transport Systems - ITS per l'infomobilità intermodale interregionale delle persone) per integrare e mettere a sistema i servizi già attivi per il trasporto multimodale nei diversi territori

dell'area di cooperazione, con lo scopo di agevolare l'accesso all'informazione e la mobilità da parte degli utenti che si spostano all'interno dell'area tra i nodi secondari e terziari e le reti TEN-T.

Realizzazione faro

Infomobilità

I progetti MOBIMART- e il successivo MOBIMART plus- contribuiscono alla creazione di un **sistema integrato di servizi di mobilità** a disposizione del viaggiatore all'interno dell'area di cooperazione. Si tratta di un servizio che considera il viaggio / spostamento da un punto di vista complessivo (cioè dal punto di partenza al punto di arrivo, indipendentemente dal mezzo che si intende utilizzare e al di là della caratteristiche del territorio, sia esso isole o continente). Cuore di questa realizzazione è una **piattaforma integrata e intelligente** per far comunicare tra loro i servizi di trasporto a disposizione (nave, bus, treno, aereo) facilitando gli spostamenti e rendendo più semplice l'accesso alle informazioni sulla mobilità. Ciò rappresenta un valore aggiunto oltre che un dato innovativo in un contesto in cui lo scambio informativo tra sistemi è saltuario e poco sistematico.

POSSIBILI SVILUPPI: potenziali ulteriori collegamenti con altri mezzi non coinvolti nei progetti oppure con un'area più estesa, pur restando in area di cooperazione.

Tabella_11. Mappatura Output capitalizzabili nel cluster "Infomobilità"

Output	Tipologia	Progetto
<i>Siti web, travel planner – strumenti per la pianificazione dei viaggi da... a...</i>	<i>Infrastruttura digitale</i>	<i>MOBIMART MOBIMARTplus</i>
<i>App per device mobile</i>	<i>Infrastruttura digitale</i>	