

Valutazione dell’impatto del programma Interreg Italia- Francia Marittimo 2014-20

Anno 2018-19

Luglio 2019

Fascicolo II: Casi studio



Sommario

Introduzione.....	4
1. Approccio metodologico	7
2. Principali risultati emersi dall'analisi dei casi studio	8
3. Casi studio in sintesi.....	12
4. Schede progetto	17
RETIC	17
BlueConnect.....	24
FrINET2.....	30
S.MAR.T.I.C.	36
MAREGOT.....	42
ADAPT	50
Proterina3 evolution	58
T.R.I.G - Eau	65
SICOMAR plus	72
IMPACT	79
ISOS	85
GIREPAM	92
GEREMIA	99
GEECCTT-Iles	106
DECIBEL	112
TDI RETE-GNL	117
GNL FACILE	123
PROMO-GNL.....	128
SIGNAL.....	133
MED NEW JOB.....	138
Allegato 1 – Terminologia e quadro logico di analisi dei casi studio.....	144
Allegato 2– Illustrazione dell'approccio 'Cluster'	145
Allegato 3 - Lista CF intervistati.....	148

Allegato 4 - Lista Partner contattati	149
Allegato 5 – Questionari.....	151

Introduzione

Questo fascicolo presenta i risultati dell'analisi di 20 progetti scelti come casi studio per illustrare il contributo del parco progetti in corso di attuazione al raggiungimento degli obiettivi di programma. La scelta dei casi studio riflette l'organizzazione del programma (in 4 assi), le tematiche affrontate (innovazione e competitività, ambiente e rischi, trasporti, mercato del lavoro), le 3 tipologie di progetto finanziate (semplici, integrati tematici e strategici) nonché lo stato di avanzamento del parco-progetti al 31 dicembre 2018 (progetti ricadenti sotto gli avvisi 1 e 2)¹.

I casi studio svolgono una funzione illustrativa dei risultati conseguiti nei territori di cooperazione. Essi forniscono elementi di riflessione sulla sostenibilità a medio-lungo termine del parco progetti, sulle sinergie con altri programmi e iniziative e sul loro valore aggiunto comunitario. Tutti elementi utili sia per promuovere il programma sia per informare i partner e il pubblico. I casi studio contribuiscono, inoltre, a rispondere alle domande di valutazione del fascicolo I.

Figura 1: Distribuzione dei progetti per asse e obiettivo specifico

DISTRIBUZIONE DEI PROGETTI PER ASSE E OBIETTIVO SPECIFICO			
ASSE 1	ASSE 2	ASSE 3	ASSE 4
OS 3A1	OS 5A1	OS 7B1	OS 8A1
RETIC	MAREGOT ADAPT PROTERINA 3 TRIG-EAU	GECCTT-Iles	MED NEW JOB
OS 3A2	OS 5B1	OS 7C2	
BlueConnect FrINET2	SICOMAR+	DECIBEL TDI RETE-GNL GNL FACILE PROMO-GNL SIGNAL	
OS 3D1	OS 6C1		
S.MAR.T.I.C.	IMPACT ISOS GIREPAM		
	OS 6C2		
	GEREMIA		

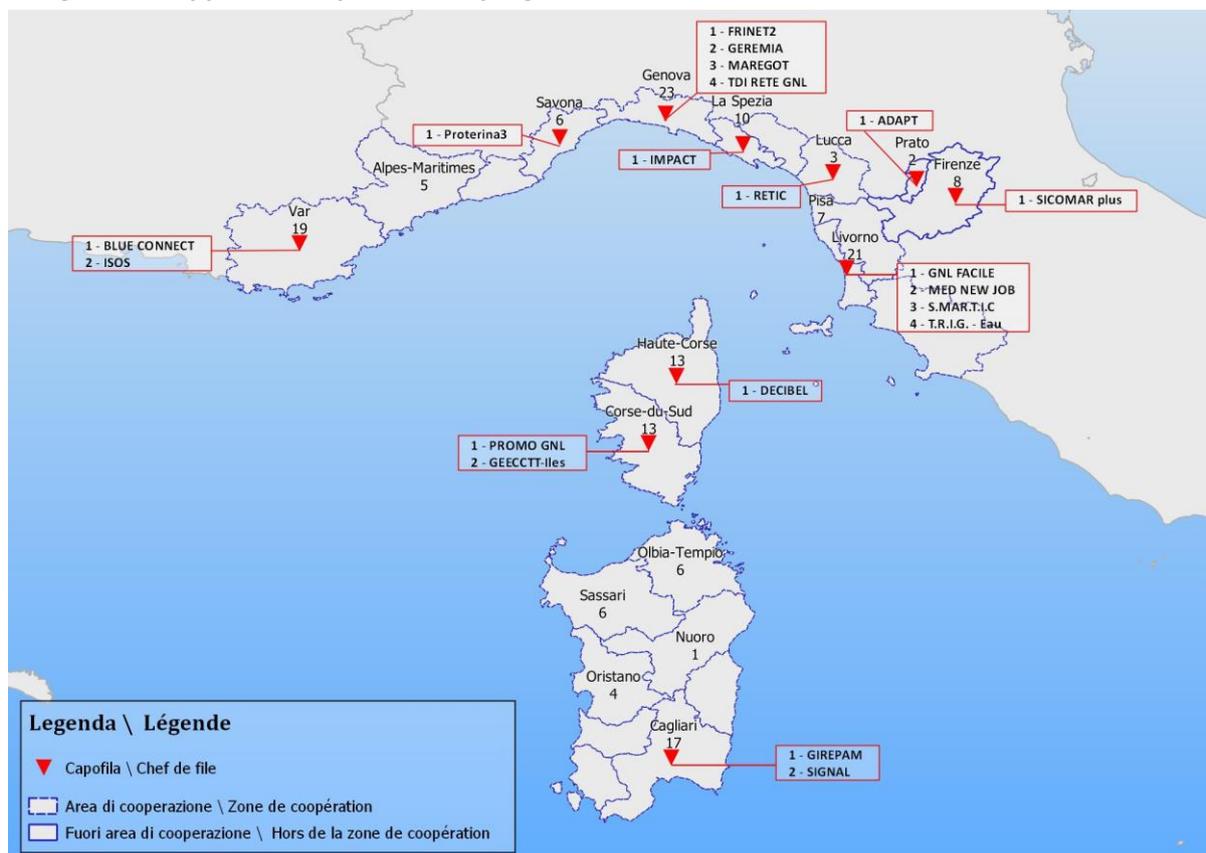
Fonte: Elaborazione propria dell'analisi del parco progetto

¹ I progetti degli avvisi 3 e 4 saranno oggetto dell'aggiornamento 2021 di questo rapporto.

Sui 20 progetti casi studio selezionati, 12 sono progetti semplici, 5 strategici tematici (MAREGOT, ADAPT, PROTERINA 3, Trig-Eau e GIREPAM) e 3 strategici territoriali (SICOMAR+, IMPACT e ISOS). Il programma ha identificato queste due ultime tipologie di progetto, indirizzando quelli strategici integrati a gestire i rischi derivanti dal cambiamento climatico (OS 5A1 e OS 5B1) e il patrimonio naturale e culturale (OS 6C1). Coerentemente con questa logica, si osserva che i progetti strategici tematici e strategici territoriali ricadono tutti sotto l'asse 2, che si focalizza sulla gestione congiunta delle tematiche ambientali.

I progetti analizzati coprono tutte le regioni dell'area di cooperazione più alcuni territori esterni² (non riportati nella mappa 1); 7 CF sono francesi e 13 italiani.

Figura 2: Mappa della copertura dei progetti analizzati



Fonte: Elaborazione propria dell'analisi del parco progetto

² La città di Roma dal lato italiano, e i dipartimenti del Charente-Maritime, Bouches-du-Rhone e Herault, dal lato francese.

Complessivamente sono stati coinvolti 178 partner, con una media di 9 partner per progetto (i partenariati più numerosi sono quelli formati nell'ambito dell'asse 2). Vi sono alcuni partner comuni a più progetti, tra cui la Regione Autonoma della Sardegna e l'Università degli Studi di Genova, entrambi presenti in 7 progetti su 20; l'Office des Transports de la Corse, il Dipartimento del Var e la Regione Liguria, coinvolti in 6 progetti. La percentuale di partner fuori area di cooperazione è del 12%, per lo più provenienti da Firenze e dalle Bocche del Rodano, mentre quelli entro l'area del programma sono così ripartiti:

- 25% della regione Liguria
- 22% della regione Sardegna
- 19% della regione Toscana
- 19% della regione Corsica
- 15% della regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra

Il budget medio allocato ai singoli progetti è di circa 2,1 milioni di euro.

Nella sezione 1 viene presentata la metodologia seguita per lo svolgimento dei casi studio. L'analisi complessiva dei casi studio è proposta nella sezione 2, mentre la sezione 3 riassume i principali risultati emersi e propone una riflessione più prospettica sui punti forti e deboli del parco progetti analizzato. Nella sezione 4 sono riportate le schede dei 20 progetti analizzati.

1. Approccio metodologico

Le schede dei casi studio sono state realizzate secondo le seguenti tappe:

- analisi della scheda progetto approvata in fase di selezione, consultazione dei progress report di progetto disponibili e raccolta di informazioni diffuse attraverso i siti web di progetto;
- analisi dei dati relativi all'avanzamento finanziario e procedurale del progetto, in riferimento ai dati presenti nel sistema di monitoraggio Marittimo +;
- realizzazione di interviste ai capofila e ad uno dei partner di progetto;
- redazione della scheda caso studio.

Il parco progetti analizzato è composto da progetti conclusi e da progetti in corso di attuazione al 31 dicembre 2018. Nel caso di progetti in corso di attuazione, le schede riportano i risultati conseguiti o attesi alla data dell'intervista³. Complessivamente sono state realizzate 20 interviste ai CF e raccolti i punti di vista di 16 partner (francesi nel caso di CF italiano e italiani nel caso contrario). Le interviste sono state realizzate sulla base di questionari: un questionario generale e un questionario "breve" focalizzato sulle realizzazioni/risultati di progetto. I partner sono stati consultati sia direttamente attraverso le interviste sia attraverso la compilazione di un questionario specifico. Le tre tipologie di questionari sono riportate nell'allegato 5. Infine, va sottolineato che la terminologia utilizzata nei casi studio è coerente con la terminologia in vigore nel programma e nel suo glossario. Si veda l'allegato 1 per un'illustrazione dei principali concetti utilizzati nel rapporto di valutazione d'impatto.

³ Un aggiornamento dei risultati conseguiti dai progetti è previsto nel rapporto di valutazione di impatto 2021.

2. Principali risultati emersi dall'analisi dei casi studio

Il parco progetti analizzato fornisce un quadro rappresentativo di cosa il programma sta realizzando a livello territoriale. Considerando la tipologia di progetti finanziata, le tematiche affrontate e la copertura territoriale, la lettura dei risultati conseguiti non può che essere multipla.

Alcune caratteristiche salienti dei progetti analizzati:

- La maggior parte dei progetti presenta un focus sulle tematiche strettamente legate al mare quale risorsa comune, e alle isole. Gli aspetti relativi a problematiche di natura meramente "continentale" sono limitati solo ad alcuni progetti (per esempio il cluster alluvioni che mira a mitigare gli effetti dei fenomeni meteorologici sui contesti urbani e periurbani).
- Le filiere prioritarie definite dal programma sono ampiamente rappresentate nei casi studio, soprattutto per quanto riguarda la nautica che rappresenta il focus settoriale di progetti quali RETIC, Blueconnect, Frinet2 e MedNewJob.
- La specificità dei progetti strategici integrati "territoriali" e "tematici", concentrati sugli obiettivi specifici dell'asse 2, coprono temi per natura complessi e integrati dal punto di vista socio-economico, urbano e ambientale.
- Dal punto di vista della composizione dei partenariati, si osserva un'ampia rappresentanza da parte dei soggetti pubblici, mentre i privati, 22 complessivamente, ricadono perlopiù nei progetti degli assi 1 e 4;
- Dal punto di vista dell'impatto sul "ciclo della politica"⁴ è da notare la pluralità dei risultati conseguiti: alcuni progetti impattano sulle conoscenze, alcuni sulla pianificazione delle strategie di intervento; altri su piani di azione e di sensibilizzazione e altri ancora attraverso azioni pilota e investimenti in infrastrutture; infine molti impattano su più di un aspetto alla volta.
- La sostenibilità va letta alla luce di diversi parametri. In particolare, per quei progetti che realizzano interventi di natura intangibile, la sostenibilità degli impatti dipende dalla permanenza di fabbisogni (atteggiamenti e comportamenti), tecnologie e

⁴ Per la terminologia si veda allegato 1

elementi di contesto per natura mutevoli. Per quei progetti in cui la copertura territoriale è più ampia, i soggetti istituzionali chiave maggiormente coinvolti, la dotazione finanziaria più sostanziosa (con la realizzazione di investimenti e interventi fisici permanenti), la sostenibilità diventa più facilmente dimostrabile.

- Si nota una diversa connotazione di valore aggiunto tra i progetti, in parte legata alla tipologia di progetto (semplice o strategico), in parte dipendente della tematica affrontata (cambiamento climatico e supporto alle PMI per esempio).
- L'attività di valutazione degli effetti/conseguiti dai progetti è realizzata da alcuni progetti (RETIC), però non in modo sistematico da tutti i progetti. Si tratta di un'attività che potrebbe essere realizzata attraverso la richiesta di valutazioni a livello di progetto, includendo la realizzazione di indagini sulla soddisfazione dei consumatori/utenti, il cambiamento di atteggiamento, la variazione di contesto o la copertura dei fabbisogni evidenziati.

Alcuni punti positivi emersi dalle interviste e dai questionari analizzati:

- La conferma, nella maggior parte dei progetti analizzati, della permanenza delle problematiche di contesto che hanno portato alla definizione della strategia seguita, a conferma la giustezza della diagnosi iniziale.
- Specificamente alla gestione del partenariato e nelle attività di gestione, delle criticità sono incontrate in fase di attuazione in alcuni casi, che però non mettono mai a repentaglio né il conseguimento degli obiettivi definiti inizialmente né le attività pianificate.
- Il quadro del partenariato è in generale soddisfacente sia in termini di competenze che in termini di qualità nelle collaborazioni; per molti progetti si intende proseguire la collaborazione nel futuro.
- L'approccio in "cluster" seguito da alcuni progetti fornisce una risposta innovativa all'esigenza di gestire in maniera integrata, e con economie di scala, determinate tematiche comuni⁵.

Alcune criticità comuni sono tuttavia emerse, in particolare:

⁵ Si veda in allegato 2 per un approfondimento sull'approccio 'cluster'

- Una maggiore difficoltà a coinvolgere soggetti privati in generale, sia in qualità di partner di progetto che in qualità di beneficiario.
- La diversità del quadro regolamentare e istituzionale da entrambi i lati della frontiera – in materia di gestione dei rischi in particolare o di competenze nell’ambito della sicurezza marina - rende difficile il reperimento dei partner più opportuni e la gestione del partenariato stesso;
- Una eccessiva pesantezza nelle procedure di rendicontazione viene lamentata da soggetti pubblici e privati di entrambi gli Stati.

Seguono considerazioni specifiche a livello di asse:

Specificamente agli assi 1 e 4:

- Da quanto emerge dalle interviste, il coinvolgimento delle piccole e medie imprese è risultato problematico, sia in quanto partner di progetto, sia come gruppo target. Tra gli ostacoli principali citati: i tempi di pagamento troppo lunghi, l’entità dell’aiuto ridotto, competenze e capacità gestionali limitate in materia di fondi europei.
- Gli aspetti positivi maggiormente menzionati sono l’apertura a collaborazioni e partenariati transfrontalieri, l’accesso a processi/prodotti innovativi e l’acquisizione di nuove conoscenze.

Specificamente all’asse 2:

- L’esistenza di obblighi comunitari comuni e il loro recepimento a livello nazionale che pongono sfide e vincoli simili da entrambi i lati della frontiera.
- La possibilità di rafforzare i risultati conseguiti dai piani di prevenzione/azione attuati dalle autorità competenti.
- L’introduzione di innovazione nel quadro delle politiche, quali strumenti per l’interoperabilità dei dati, software e algoritmi per una più precisa misurazione e previsione dei fenomeni legati ai rischi naturali.

- La realizzazione di interventi con ricadute dirette e visibili sulla popolazione, attraverso la messa in sicurezza del territorio o la messa in opera di strumenti di prevenzione dei rischi.

Specificamente all'asse 3:

Gli elementi chiave che emergono dall'analisi dei progetti dell'asse 3, fanno in particolare riferimento a:

- La costituzione di un GECT che assicura continuità territoriale transfrontaliera in materia di intermodalità, consente una migliore copertura dei trasporti nelle isole e innesca processi di cooperazione istituzionali durevoli.
- Il miglioramento delle conoscenze in tema di pianificazione e logistica della rete GNL, un carburante alternativo meno inquinante particolarmente rilevante per le isole (laddove manca un accesso alla rete metano ad esempio).

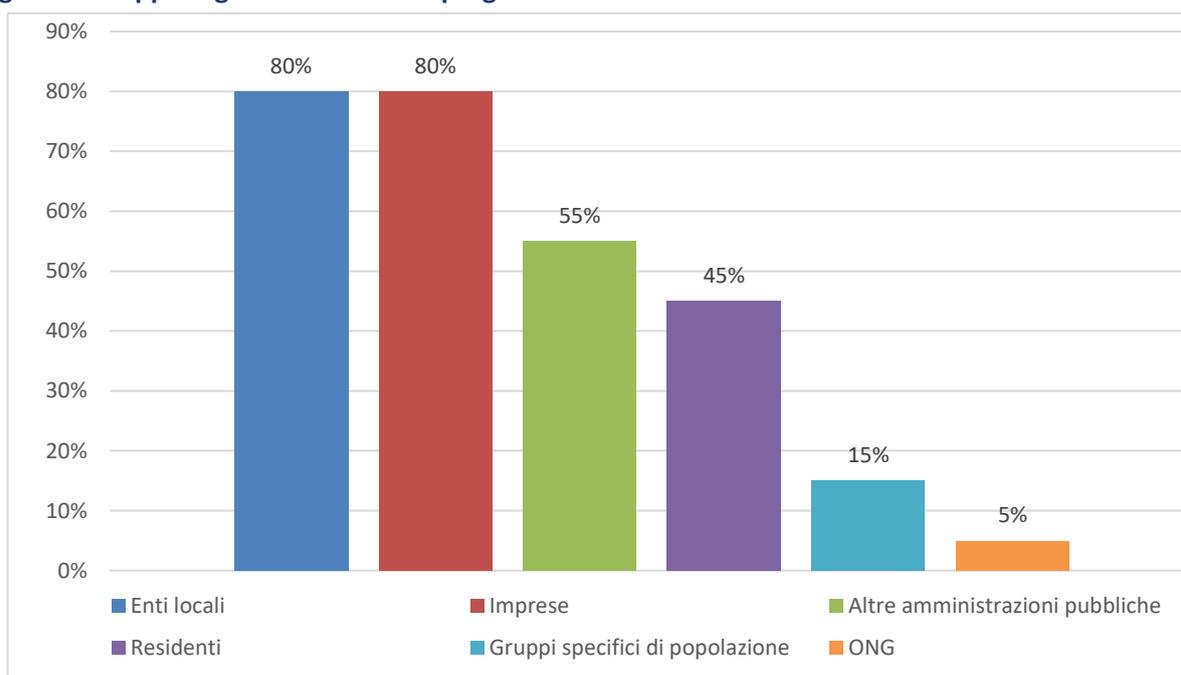
3. Casi studio in sintesi

Gruppi e territori target

I gruppi target beneficiari dei risultati di progetto sono principalmente enti locali e imprese (entrambi selezionati da 16 progetti su 20), seguiti da altre amministrazioni pubbliche per il 54%. Le ONG sono un gruppo target solamente per un progetto appartenente all'asse 3.

10 progetti su 20 realizzano attività con ricadute limitate all'area dei partner di progetto, mentre 10 garantiscono la copertura di tutta l'area di cooperazione del programma, di cui 7 impattano anche su scala nazionale ed europea. 6 progetti operano prevalentemente sulle zone costiere, mentre non vi sono interventi localizzati unicamente nelle aree interne. 3 progetti hanno come territorio di copertura principalmente le isole.

Figura 3: Gruppi target beneficiari dei progetti



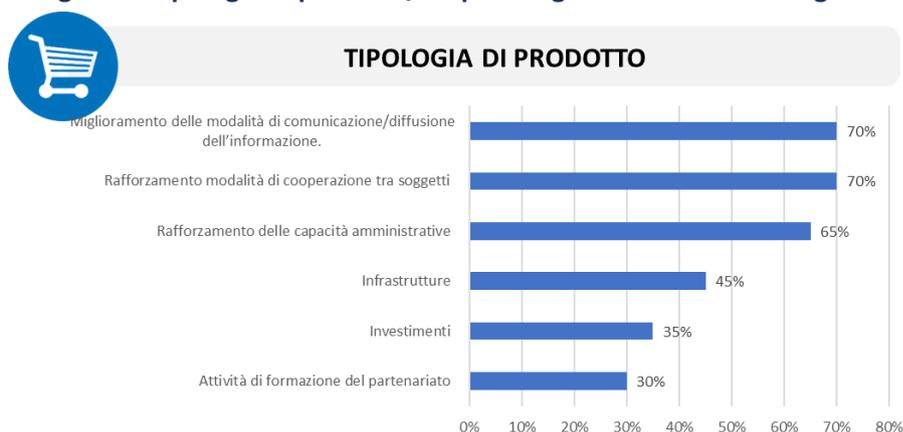
Fonte: Questionario capofila

Realizzazione e risultati

Le tipologie di output più diffuse risultano essere, in egual misura (70%), strumenti per migliorare la diffusione di informazioni e strumenti di rafforzamento di cooperazione tra i soggetti, seguiti da metodologie di pianificazione e monitoraggio che rafforzano la capacità ammini-

strativa di intervento (65%). Le attività di formazione del partenariato rappresentano la tipologia di prodotto meno presente nelle proposte progettuali (30%). Non si osservano differenze significative tra un asse e altro, fatta eccezione che per i progetti dell'asse 2 che realizzano anche interventi infrastrutturali sul territorio.

Figura 4: Tipologia di prodotto/output e Figura 5: risultati conseguiti



Fonte: questionario capofila.

Coerentemente con le tipologie di output più realizzate dai progetti, si osserva che i risultati conseguiti sono più di natura intangibile e attengono per la maggior parte (85%) a miglioramenti riscontrati nella capacità strategica di intervento. Significativa è anche la percentuale di progetti, soprattutto dell'asse 2, che hanno contribuito a migliorare la capacità di lavorare in rete in ambito transfrontaliero e ad accrescere le conoscenze (entrambi 65%). Nel complesso, i progetti analizzati risultano impattare in misura inferiore nell'organizzazione del mercato del lavoro (20%), risultato conseguito per lo più dai progetti dell'asse 1, e nell'innovazione dei processi organizzativi e produttivi (20%).

Sostenibilità e valore aggiunto

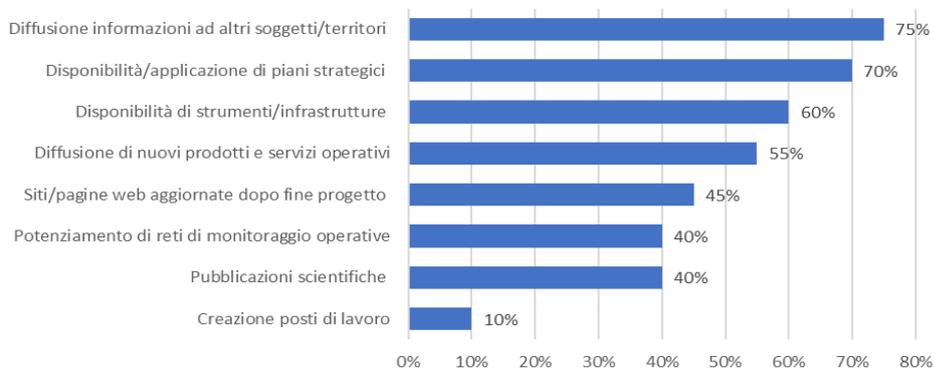
In generale, la sostenibilità di lungo periodo verrà assicurata tramite la diffusione di materiale e informazioni ad altri soggetti e territori (75%) e dalla disponibilità di piani strategici quale risultato delle attività progettuali (70%). Tali dati sono, di fatto, in linea con la tipologia di output maggiormente realizzata (i.e. strumenti per migliorare la comunicazione e la diffusione dell'informazione). Il 60% dei capofila sostiene che la trasferibilità risulterà nella permanenza delle infrastrutture nei territori. Anche la componente innovazione rappresenta un elemento rilevante per garantire la trasferibilità nel tempo dei risultati e la diffusione di nuovi prodotti e servizi operativi rappresenta un elemento importante per il 55% dei progetti.

Tra le criticità che più hanno interessato i progetti nel conseguimento dei risultati nel lungo periodo si segnala, per il 60%, l'insufficienza di risorse umane. Un altro fattore evidenziato sono gli eventi esterni che hanno impattato sulle realizzazioni di alcuni progetti, 7 su 20, influenzando sulla loro capacità di produrre risultati anche nel lungo periodo (si pensi alla distruzione di un'infrastruttura come effetto di una mareggiata nel caso del progetto IMPACT).

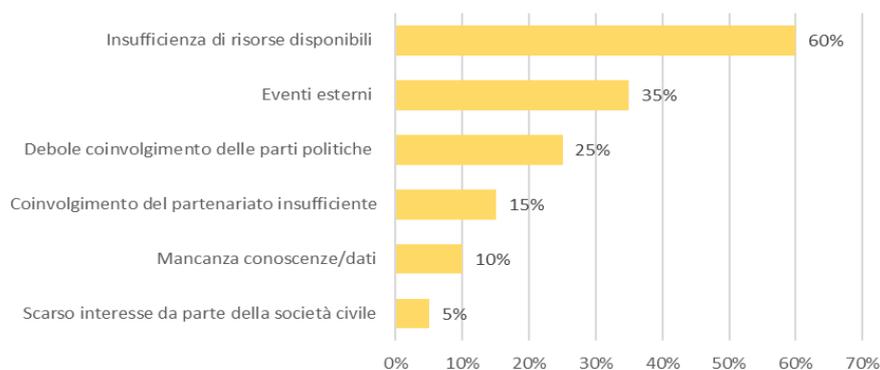
Figura 6: Sostenibilità e Figura 7: Criticità



SOSTENIBILITA'



CRITICITA'



Fonte: questionario capofila

Infine, la percezione del valore aggiunto comunitario portato dai progetti risulta essere per la maggior parte (90%) la possibilità di conseguire obiettivi comuni, seguito dall'adozione e di buone pratiche (85%) e dall'utilizzo di una buona governance (75%). A livello di asse, si osserva che i progetti dell'asse 2 ritengono che il valore aggiunto risieda invece nella possibilità di affrontare minacce comuni e di promuovere una buona governance nella semplificazione e nella pianificazione degli interventi.

Figura 8: Valore aggiunto comunitario



VALORE AGGIUNTO COMUNITARIO



Fonte: questionario capofila.

4. Schede progetto

Ciascuna scheda progetto presentata è strutturata in modo tale da mettere in luce: (I) informazioni anagrafiche di progetto (II) il contesto specifico all'interno del quale il progetto opera (III) la logica d'intervento (IV) lo stato di avanzamento del progetto nelle realizzazioni previste (V) i risultati di progetto conseguiti (VI) le criticità incontrate e infine (VII) sinergie con altre iniziative, sostenibilità di lungo periodo e valore aggiunto comunitario.

RETIC

I - Informazioni generali

Nome: Rete transfrontaliera del sistema di incubazione per nuove imprese TIC

Tipologia di progetto: Semplice

Bando di riferimento: Avviso I / Lotto 1A / Asse 1

Data Inizio: 15/12/2016

Data Fine: 14/12/2018 – Proroga di 3 mesi

Sito web: <https://reticnetwork.eu/>

Budget totale	FESR	Co-finanziamento
1.053.406,19 €	895.395,26 €	158.010,93 €

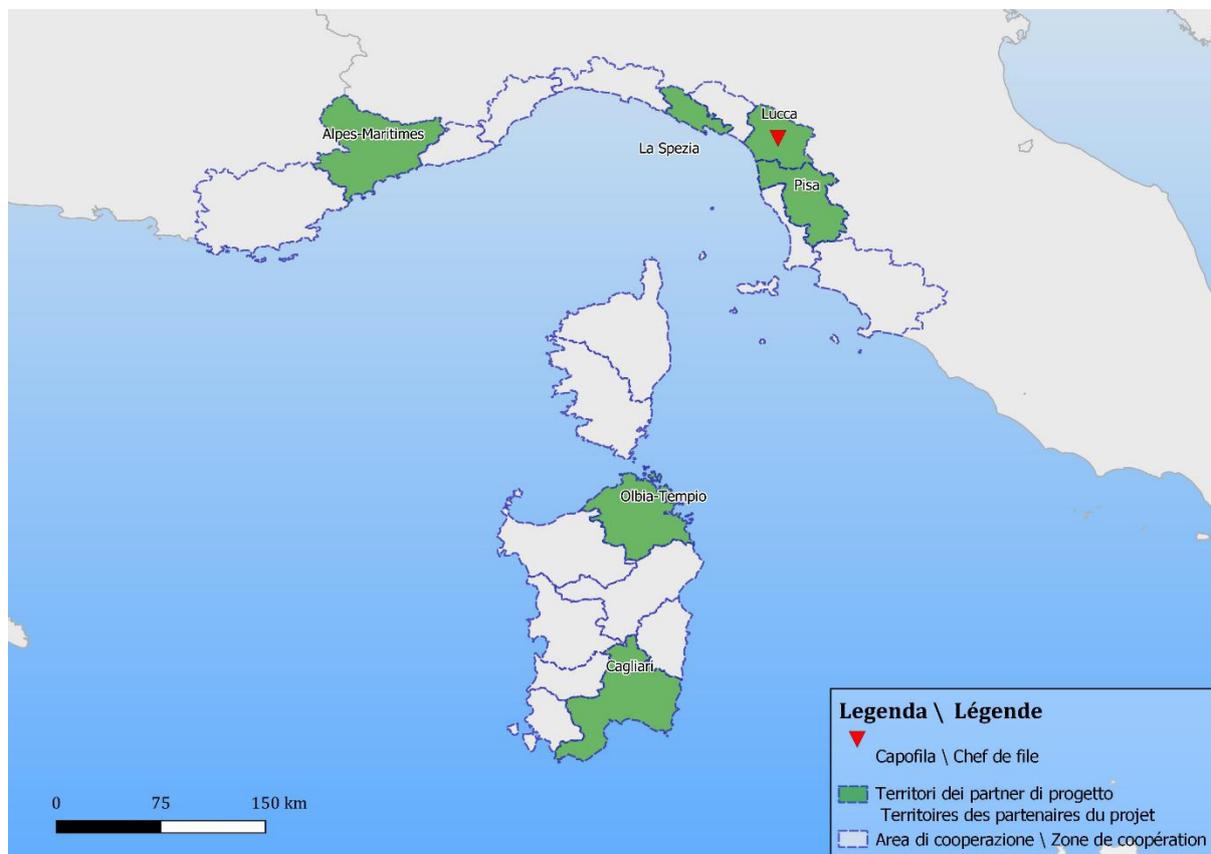
Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	362.675,00 €	34 %
Spese d'ufficio e amministrative	54.401,25 €	5 %
Spese di viaggio e soggiorno	90.382,48 €	9 %
Consulenze e servizi	535.605,96 €	51 %
Attrezzature	10.341,50 €	1 %

Fonte: Scheda progetto

I partner del progetto (tutti interni all'area di programma):

1. Lucca Innovazione e Tecnologia S.R.L. UNIP – Lucca, Regione Toscana
2. Promo PA Fondazione – Lucca, Regione Toscana
3. Camera di Commercio dell'Industria, Arte, Artigianato della Spezia – La Spezia, Regione Liguria
4. Azienda Speciale per lo Sviluppo, l'Ecosostenibilità e la Formazione Imprenditoriale – Pisa, Regione Toscana
5. Navigo Sardegna Net – Olbia-Tempio, Regione Sardegna

6. Sardegna Ricerche – Cagliari, Regione Sardegna
7. Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Cote d'Azur – Alpi-Marittime, Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

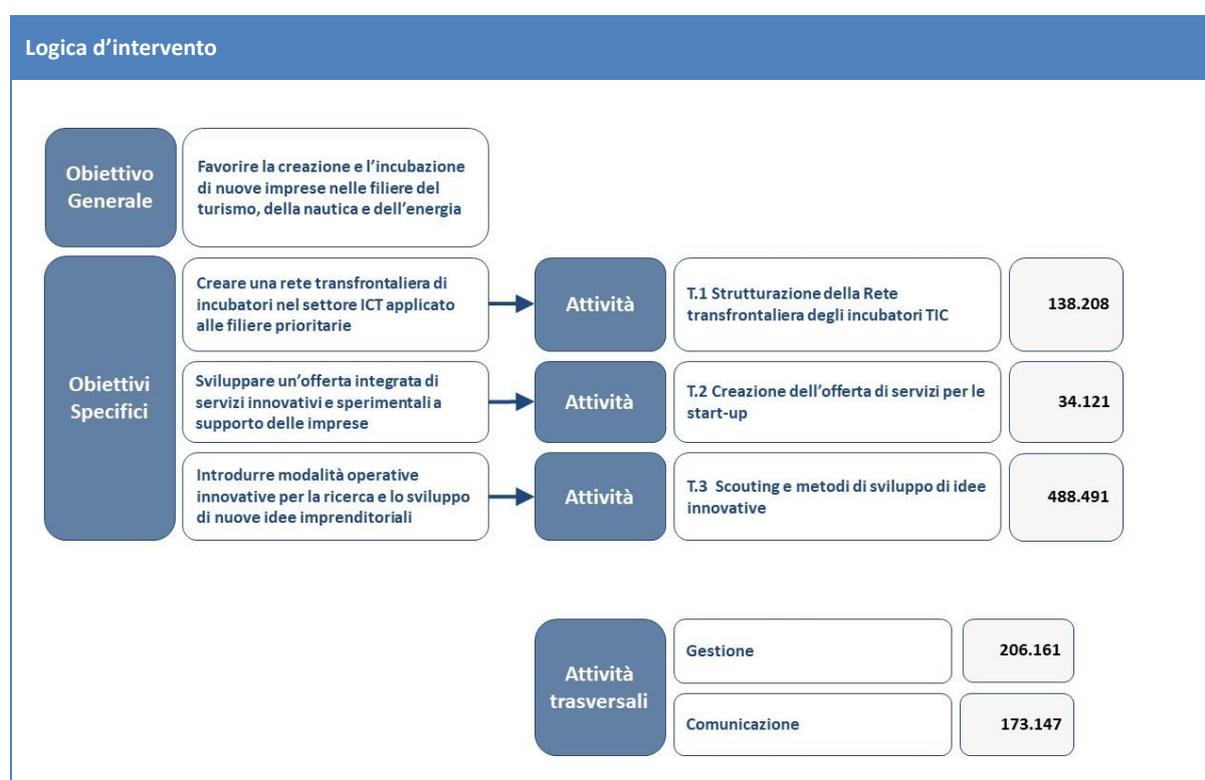
Il capofila, Lucca Innovazione e Tecnologia, ha coinvolto un partenariato composto da sei partner italiani e uno francese. I territori del programma sono tutti rappresentati, fatta eccezione che per la regione Corsica. Il capofila del progetto è una società partecipata dalla Camera di Commercio di Lucca che opera dal 2012 a sostegno della creazione e dell'incubazione di nuove imprese innovative. Tra gli altri partner troviamo istituti di ricerca, enti di formazione e camere di commercio, con un forte focus sull'imprenditorialità in generale o, come nel caso di Navigo Sardegna Net, con competenze specifiche nel settore della nautica, filiera prioritaria del programma. La logica che ha condotto alla formazione del partenariato dunque è stata quella di coinvolgere incubatori di imprese soprattutto nel settore delle TIC (tecnologia informazione e comunicazione), sulla base delle competenze e professionalità possedute e della loro strategicità geografica.

II – Contesto di intervento

Il contesto in cui interviene il progetto è quello di un tessuto imprenditoriale povero di imprese o start-up ad alto contenuto tecnologico nelle filiere prescelte della nautica, del turismo sostenibile e dell'energia. Il basso tasso di sopravvivenza delle start-up nell'area di cooperazione, soprattutto nel campo delle TIC, appare infatti essere correlato da un'ampia domanda di servizi da parte delle nuove imprese che però non trova corrispondenza nell'offerta degli incubatori presenti nei singoli territori, rendendo di fatto gli stessi meno attrattivi. Questi dati di contesto evidenziano la necessità di strutturare un'offerta di servizi qualificati ed integrati capaci di supportare le imprese sia nella fase di creazione dell'idea imprenditoriale, sia nella fase di avvio.

III – Strategia di intervento

La strategia del progetto si erige sulla creazione di una rete transfrontaliera di incubatori, che di fatto rappresenta la sua realizzazione principale, a supporto di imprese innovative nel settore TIC applicato alle filiere prioritarie del programma. L'obiettivo è di combinare al meglio i servizi offerti dal partenariato – in parte già collaudati – e integrarli con quelli di altri soggetti specializzati nei servizi di incubazione e pre-incubazione, e strutturare così un catalogo di servizi innovativi e integrati.



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Indicatore di Programma	R8A1 – Numero di occupati auto imprenditori a livello NUTS 2
--------------------------------	---

Indicatore di realizzazione	CO01 – Numero di imprese che ricevono un supporto (IC1)	15
Output correlati	T1.1.1 – Studio di fattibilità per costituzione Rete	1
	T1.2.1 – Accordo di rete	1
	T2.1.1 – Catalogo servizi di pre-incubazione	1
	T2.2.1 – Catalogo servizi di incubazione	1
	T3.1.1 – Piano operativo scouting	1
	T3.2.1 – Format innovativi per eventi	1
	T3.3.1 – Videogame training	7
	T3.4.1 – Pacchetto servizi pre-incubazione e incubazione	1
	T3.5.1 Market place virtual	1

Fonte: Scheda progetto

Gruppi target	Target
Aspiranti imprenditori	360
Nuove imprese (costituite entro 6 mesi o costituite non oltre 2 anni)	84
Imprenditori maturi	180
Incubatori	12
Associazioni di categoria /Consorzi di imprese/reti di imprese	27
Università/Centri di ricerca	18

Fonte: Scheda progetto

IV – Stato di avanzamento e realizzazioni

Il progetto, programmato per terminare a dicembre 2018, ha chiesto al programma una proroga di 3 mesi. I dati inseriti sulla piattaforma di monitoraggio Marittimo + indicano che le attività progettuali sono tutte in corso di attuazione.

Stato di avanzamento del progetto		n.	%
Spesa certificata al 31 Dicembre 2018		442,835.47€	42%
Output	T1 Strutturazione della rete transfrontaliera di incubatori per lo sviluppo di imprese innovative nel settore ICT		IN CORSO
	T2 Sviluppo di un'offerta transfrontaliera integrata di servizi, anche innovativi e sperimentali		IN CORSO
	T3 Scouting e modelli di sviluppo di idee innovative		IN CORSO

Fonte: Sistema di monitoraggio Marittimo +

L'intervista con il capofila e la consultazione del sito web del progetto hanno permesso di verificare il seguente stato di avanzamento.

Per quanto riguarda l'attività T1: attraverso l'indagine di attrattività dei territori e lo studio di fattibilità si è giunti ad una bozza dell'Accordo di rete ma non sono ancora previsti i Comitati di coordinamento. Da notare che si è dovuto rispondere all'esigenza di uniformare le diverse accezioni vigenti tra i partner, in considerazione del fatto che il concetto di "accordo di rete" nel contesto italiano ha un inquadramento giuridico diverso rispetto a quello francese.

Per quanto riguarda l'attività T2: è stato creato un catalogo di 14 servizi comuni, promossi dai membri della rete.

L'attività T3 ha realizzato i seguenti prodotti:

- *Market place*, una piattaforma che promuove servizi in rete per le aziende ICT in pre-incubazione, nei settori della nautica, del turismo sostenibile e delle energie rinnovabili. La piattaforma mette a disposizione il pacchetto di servizi elaborato nella fase precedente e utilizzabile da qualsiasi impresa si accrediti sul suo portale.
- Pubblicazione di 8 bandi-voucher per mettere a disposizione delle imprese innovative servizi di pre-assessment affiancati da professionisti del settore ed erogare voucher per il rimborso spese;
- *Video game* didattico, che realizza un percorso interattivo in cui gli aspiranti imprenditori possono “giocare” a intraprendere un processo di costituzione e insediamento dell'impresa⁶;
- Eventi in formati innovativi quali: *l'Innovation Lab* (percorsi tematici formativi e informativi, di breve durata, che si concentrano su tematiche generalmente poco trattate, rivolte a imprese e imprenditori); *il Living Lab* (percorsi di sviluppo di soluzioni innovative, organizzati su richiesta e della durata di 3 a 9 mesi, per rispondere a un preciso bisogno); *il Contest / Hackathon* (gara per lo sviluppo rapido di soluzioni tecnologiche innovative su un tema specifico, della durata di 24/48h).

V – Risultati complessivi conseguiti di progetto

I risultati si verificano essenzialmente dal punto di vista qualitativo in questa fase di avanzamento (progetto non terminato); da quanto emerge dall'intervista si confermano i target indicati nella scheda progetto (si veda sopra 'gruppi target'), con qualche aggiustamento legato all'andamento di contesto. Dal lato degli incubatori, Retic ha permesso di mettere in comune i servizi offerti dai membri della rete, ed in alcuni casi di migliorarli, rendendoli disponibili nella rete degli operatori-imprese nei settori e nei territori di interesse.

Dal lato delle imprese coinvolte, il progetto ha permesso di mettere a disposizione in particolare nuovi metodi e strumenti di apprendimento (disponibile-on-line). Inoltre, l'erogazione di bandi a favore delle PMI ha consentito di supportare finanziariamente alcune imprese, per quanto riguarda l'acquisto di servizi di *assessment*, formazione, accompagnamento e *mentoring*.

VI - Criticità

⁶ Disponibile al seguente link: <http://www.qzrstudio.com/sau2/>

Non ci sono criticità particolare rilevate per quanto riguarda la capacità del progetto di conseguire suoi obiettivi. Da quanto emerge dall'intervista con il capofila alcune difficoltà hanno riguardato più che altro il coinvolgimento delle start-up attraverso i voucher. La difficoltà risiede essenzialmente nella necessità di anticipare le spese, e riceverne il rimborso in un secondo momento. Un problema generale di liquidità dunque, non specifico del progetto.

VII – Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto EU

Sinergie con altri approcci/progetti dell'area di cooperazione

Sinergie

Il progetto RETIC sinergie con:

- Il progetto "S.I. Lucca" (Por Creo);
- Il progetto CIPNES Barcamper (progetto nazionale gestito da Sardegna Ricerche);
- Servizi gratuiti di consulenza e assistenza erogati dalla C CIA che opera attraverso l'Enterprise Europe Network;
- Progetto "ePlus" (finanziato al Programma Horizon 2020);
- Al momento è in via di definizione un'attività di "business matching" tra le aziende coinvolte nel progetto retic e quelle dei progetti fristart e frinet

Fonte: Scheda progetto

Sostenibilità dei risultati nel tempo

La sostenibilità del progetto potrà garantirsi essenzialmente attraverso i canali informatici, di tipo *open source* realizzati, e più in particolare:

- Il *market place virtual*, disponibile attraverso la piattaforma on-line, utilizzata dai partner di progetto e altri potenziali soggetti gestori di incubatori per integrare l'offerta di servizi alle imprese, e raccogliere le esperienze e le buone pratiche messe in atto. Non necessita di risorse finanziarie alla fine del progetto per il suo mantenimento. Di patrimonio comune sarà anche il *video game* progettato come simulatore di start-up, dove ci si impersona in un manager che deve gestire le divisioni aziendali principali;
- Gli eventi promossi tramite la piattaforma on-line: ciascun partner attiverà iniziative nel proprio territorio al fine di incrementare il bacino di utilizzatori e coinvolgere ulteriori nuovi partner.

Inoltre, da *application form* è previsto che a fine progetto, il partenariato, grazie al supporto di esperti esterni, effettui una valutazione delle azioni svolte e dei risultati conseguiti, attraverso un'analisi dedicata che permetterà di valutare il grado di sostenibilità della rete e che permetterà di strutturare l'attività di follow up. Il progresso tecnologico in continua evoluzione infatti richiede analisi di contesto e di fabbisogni costanti, che rappresentano la condizione per mantenere il catalogo di servizi alle imprese innovativo e capace di contrastare il rischio obsolescenza.

Valore aggiunto comunitario

La collaborazione con il partner francese ha permesso di entrare in contatto con nuovi e diversi approcci di lavoro. Inoltre, il carattere transfrontaliero del progetto risponde alle esigenze specifiche soprattutto nel settore della nautica, dove la presenza del partner francese è risultato strategico. In generale il valore aggiunto comunitario è da considerare maggiormente sul lato della costituzione della rete di incubatori (buone e nuove pratiche apprese, incremento offerta servizi, apprendimento, ...) che per quanto riguarda le imprese che si rivolgono all'incubatore del proprio territorio. Il carattere transfrontaliero ha anche reso possibile la circolazione di nuove imprese ed eventi organizzati da territori partner diversi dal proprio.

BlueConnect

I - Informazioni generali

Nome: Collegare le micro e piccole imprese ai mercati marittimi ad alto potenziale

Tipologia di progetto: Semplice

Bando di riferimento: I Avviso / Lotto 1B / Asse 1

Data Inizio: 01/01/2017

Data Fine: 01/01/2019 – Proroga di 3 mesi

Siti web: <http://interreg-maritime.eu/web/blueconnect> ; <http://www.observatoire-portuaire-fr-it.eu/>

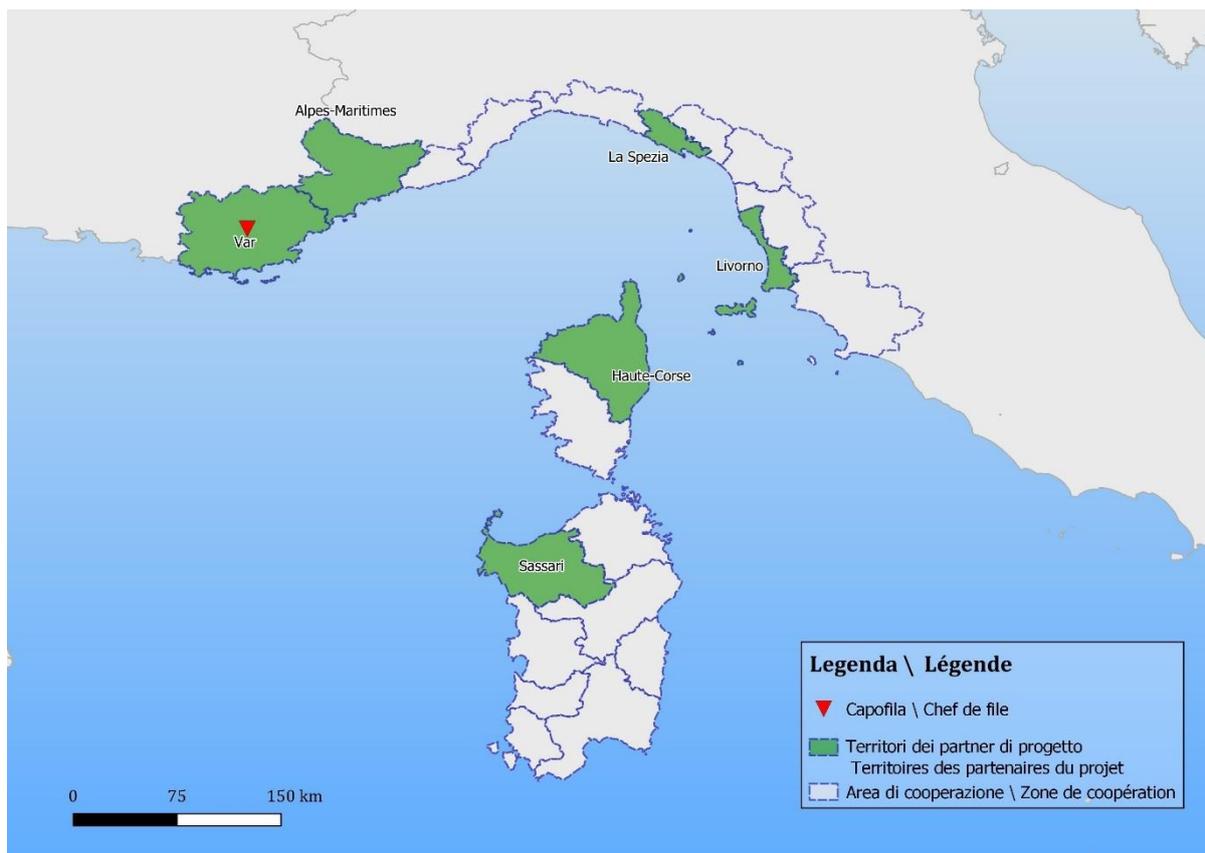
Budget totale	FESR	Co-finanziamento
1.554.600,93 €	1.321.410,79 €	233.190,14 €

Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	519.872,74 €	33 %
Spese d'ufficio e amministrative	77.980,91€	5 %
Spese di viaggio e soggiorno	102.000 €	7 %
Consulenze e servizi	832.247,27 €	54 %
Attrezzature	22.500,00 €	1 %

Fonte: Scheda progetto

I partner di progetto (tutti interni all'area di programma):

1. Pôle Mer Méditerranée, Toulon Var Technologies –Var, Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra
2. Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur – Alpi-Marittime, Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra
3. Chambre de Commerce et d'Industrie du Var – Var, Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra
4. Chambre de Commerce et d'Industrie de Haute Corse – Haute-Corse, Regione Corsica
5. Autorità Portuale della Spezia – La Spezia, Regione Liguria
6. Promocamera, Azienda Speciale Camera di Commercio I.A.A. di Sassari – Sassari, Regione Sardegna
7. Autorità Portuale di Livorno – Livorno, Regione Toscana



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Il capofila del progetto, il Pôle Mer Méditerranée di Toulon Var Technologies, ha riunito quattro partner francesi e tre italiani per dare vita al progetto BlueConnect. Nel suo insieme, il partenariato copre tutta la zona di cooperazione del Programma Marittimo 2014-2020. L'obiettivo del progetto è quello di applicare ai territori transfrontalieri i risultati di una prima iniziativa lanciata in precedenza dalla Camera di Commercio e dell'Industria di Nizza nel dipartimento delle Alpi Marittime e sulla quale si è basata logica di formazione della partnership. BlueConnect mette assieme tre differenti tipologie di attori: il coordinatore del partenariato (il Pôle Mer Méditerranée), le Camere di Commercio e dell'Industria francesi e le autorità portuali italiane (per le loro competenze in materia portuale). Data la somiglianza delle problematiche incontrate dai territori transfrontalieri, la condivisione delle esperienze e delle informazioni promossa dal progetto sono fattori che rendono a priori efficace la collaborazione.

II – Contesto di intervento

L'economia blu rappresenta un motore di sviluppo importante per i territori dell'area di cooperazione; con circa 5,4 milioni di posti di lavoro per un valore aggiunto lordo di quasi 500 miliardi di euro l'anno.

In questo contesto, i vincoli di sicurezza, ambientali e tecnologici rappresentano delle sfide che gli attori del mondo portuale, e in particolare le micro e piccole-medie imprese, devono cogliere per migliorare la loro competitività, in particolare per ciò che riguarda i settori del diporto e della nautica, della logistica, delle crociere e dei traghetti.

Quadro normativo di referenza

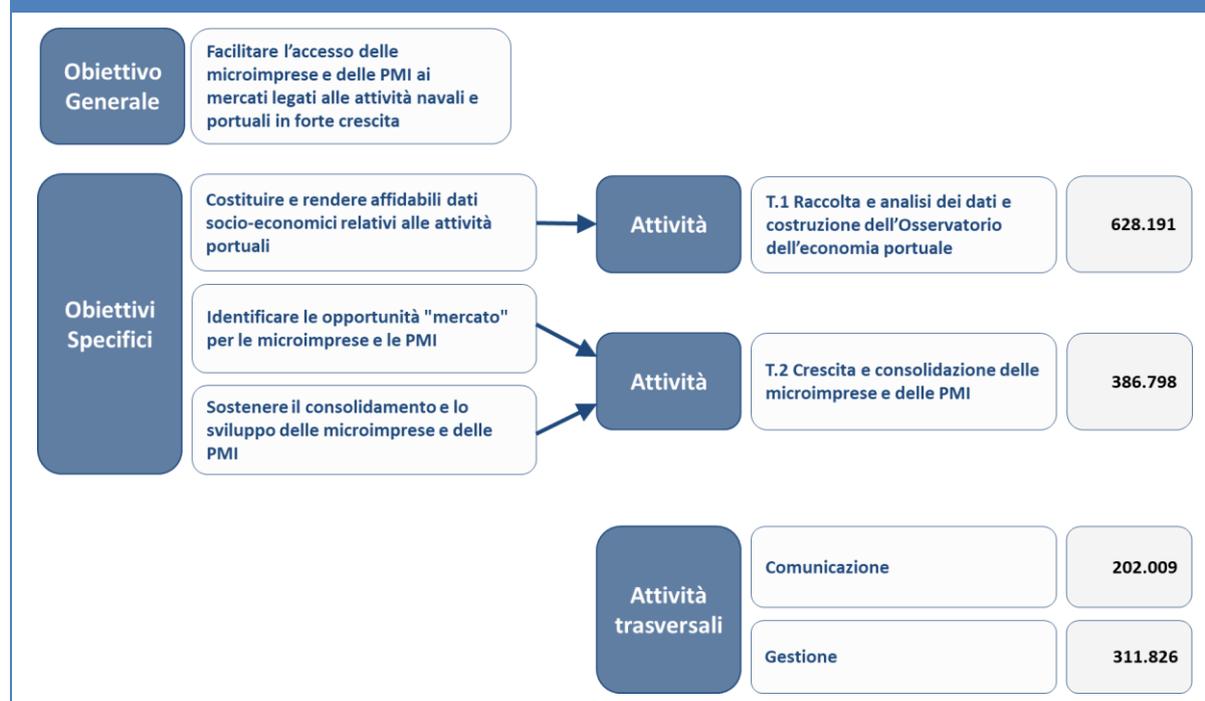
- Contribuzione alla strategia "Crescita Blue" della Commissione europea";
- Contribuzione diretta all'aggiornamento delle tabelle di marcia del Conseil d'Orientation de la Recherche et de l'Innovation pour la Construction et les Activités Navales (CORICAN) e del Plan Industriel Navire Ecologique;
- Contribuzione all'obiettivo italiano di aumentare il capitale umano delle aziende (Accordo di partenariato 2014-2020 ITALIA, decisione della Commissione Europea C(2014) 8021);
- In linea con il programma della regione Toscana: obiettivo RA1.1 incremento dell'attività di innovazione delle imprese;
- Giunta Regionale Toscana Programma Operativo Regionale FESR 2014-2020;
- Contribuzione alla strategia regionale di Specializzazione intelligente della Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra.

Fonte: Scheda progetto

III – Strategia di intervento

Per facilitare l'accesso delle micro e piccole medie imprese ai mercati in rapida crescita dei settori nautico, della logistica, delle crociere e dei traghetti, BlueConnect ha sviluppato una strategia attorno a tre obiettivi specifici: (1) stabilire e rendere affidabili i dati socio-economici, (2) identificare le opportunità di mercato, (3) sostenere il consolidamento e lo sviluppo delle micro e piccole medie imprese.

Logica d'intervento



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Indicatore di Programma	R3A2 – Numero di addetti delle unità locali delle imprese con meno di 50 addetti, operanti nei settori: industria, commercio, ristorazione, alberghiero, servizi alle imprese	
Indicatori di realizzazione	CO01 – Numero di imprese che ricevono un supporto (IC1)	168
Output correlato	T1.2 – Gruppi di lavoro tematici	6
	T2.2 – Rappresentanti di microimprese-PMI alle riunioni partecipative	120
	T2.3 – Microimprese-PMI che beneficiano di un accompagnamento	42
Indicatori di realizzazione	O3A2 – Numero di reti di servizi transfrontalieri creati per le imprese esistenti (IS2)	3
Output correlato	T1.1 – Osservatorio dell'economia portuale	1
	T1.3 – Piano di azione congiunto per raggiungere i mercati a potenziale forte	1
	T2.1 – Rete di organizzazioni specializzati nell'accompagnamento dell'Economia Blue	42

Fonte: Scheda progetto

Gruppi target	Target
Rappresentanti di microimprese-PMI dell'economia marittima, in particolare nei settori della nautica da diporto e di yachting, la logistica le crociere e traghetti	120
Dirigenti di porti commerciali e turistici (160 turistici e 14 commerciali individuati nell'area di cooperazione transfrontaliera)	174
Autorità territoriale dell'area del programma di cooperazione (regioni/dipartimenti/provincia/comunità urbane, ecc.)	20
Organizzazioni specializzate nei servizi qualificati come supporto per microimprese-PMI (vivai, cluster, parchi scientifici, agenzie di sviluppo, consulenti, ecc.)	50

Fonte: Scheda progetto

IV – Stato di avanzamento

Il progetto, avviato a gennaio 2017, si sarebbe dovuto concludere nel gennaio 2019. Tuttavia, in seguito ai problemi incontrati nel recupero delle spese e in accordo con l'Autorità di Gestione, il progetto ha ottenuto una proroga di tre mesi. Al 31 dicembre 2018, la spesa certificata rappresentava il 48% del budget totale, ovvero 759.652 €.

Stato di avanzamento del progetto		n.	%
Spesa certificata al 31 Dicembre 2018		€ 759,652	48%
Output	T1 – Raccolta e analisi dei dati e costruzione dell'osservatorio dell'economia portuale	CONCLUSA	
	T2 – Crescita e consolidazione delle microimprese e delle PMI	IN CORSO	

Fonte: Sistema di Monitoraggio Marittimo+

Le interviste realizzate con il capofila e il partner hanno confermato i progressi del progetto. Difatti, è stata completata la prima attività (T1), incentrata sulla creazione di un osservatorio per far emergere i settori economici e i problemi delle aree portuali al fine di guidare gli investimenti delle PMI. La creazione dell'osservatorio è stata preceduta dalla stesura di un piano di azione congiunto, identificando i fabbisogni e specificando il contesto di intervento. Per quanto riguarda la seconda attività (T2), è stato realizzato un elenco di organizzazioni utili a supportare le attività delle PMI. E' in corso l'emanazione

di voucher per l'acquisto di servizi specializzati per un valore di 5.000 euro, destinata a una ventina di società, la maggior parte delle quali hanno meno di 20 dipendenti. Inoltre, il progetto ha proceduto alla creazione di due siti Web, fornendo elementi informativi di comunicazione e dati di settore.

V - Risultati conseguiti di progetto

I risultati sono da analizzare essenzialmente dal punto di vista qualitativo; l'impatto complessivo rimane contenuto considerando il numero di partner coinvolti e gli importi finanziari in gioco.

Il risultato principale è da cercare nella creazione di un osservatorio transfrontaliero, che mette a disposizione (on-line⁷) informazioni socioeconomiche utile alle aziende di settore. Il progetto ha anche fornito un sostegno materiale diretto ad alcune imprese, sostenendo l'acquisto di servizi specializzati nei settori della blu economy. Da notare tuttavia il carattere limitato dell'aiuto finora concesso e il numero contenuto di imprese coinvolte (anche in riferimento alle previsioni iniziale).

VI - Criticità

Le interviste con il capofila e i partner del progetto hanno rivelato due criticità nella realizzazione del progetto:

- I partner hanno avuto difficoltà nel coinvolgere tutti gli attori economici di riferimento (responsabili portuali e compagnie nautiche), sebbene si trattasse di un asse importante per raggiungere gli obiettivi del progetto.
- La difficile certificazione delle spese con l'autorità di controllo ha causato un ritardo nell'attuazione del progetto (che ha ottenuto una proroga di tre mesi).

VII – Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto EU

Sinergie con altri approcci/politiche nell'area di cooperazione

BlueConnect sta sviluppando sinergie con l'iniziativa della Camera di Commercio e dell'Industria di Nizza per il Dipartimento delle Alpi Marittime e con il progetto Neptune (Horizon 2020), che ha ispirato l'introduzione del sistema di voucher (implementato nell'attività 2).

Sinergie

Il progetto Blueconnect mostra correlazioni e può sviluppare energie con:

- *Il progetto in elaborazione H2020 – BLUEMED*

⁷ <http://www.observatoire-portuaire-fr-it.eu/>

- *INNAUTIC - Marittimo 2007-2013*
- *P.Im.Ex - Marittimo 2007-2013.*
- *Observatoire Territoriale des flux des marchandises - FP7 2007-2013 – REMCAP (Clos)*
- *MED programme 2007-2013*

Fonte: Scheda progetto

Sostenibilità dei risultati nel tempo

La sostenibilità del progetto si basa principalmente sulla creazione dell'Osservatorio dell'economia portuale, i cui dati saranno accessibili online sul sito web del progetto, utilizzabile per almeno 3 anni. Da notare che attualmente non è previsto un aggiornamento delle informazioni proposte sul sito web, il quale potrebbe renderlo rapidamente obsoleto. La capitalizzazione delle attività di progetto è già in corso in alcuni territori del progetto. In particolare, Promocamera, mette a disposizione della sua rete i risultati di progetto, insieme ai risultati conseguiti come partner in altri progetti di Marittimo.

Valore aggiunto comunitario

Il valore aggiunto del progetto si limita a facilitare le sinergie tra attività dei diversi attori economici e istituzionali coinvolti, nonché il trasferimento di buone pratiche nell'area di cooperazione. Facilita inoltre la cooperazione tra le imprese dell'area transfrontaliera e consente di conseguire gli obiettivi comunitari per favorire l'innovazione tra le PMI.

FrINET2

I - Informazioni generali

Nome: Francia Italia in rete per rafforzare le imprese

Tipologia di progetto: Semplice

Bando di riferimento: I Avviso / Lotto 1B / Asse 1

Data Inizio: 01/01/2017

Data Fine: 01/01/2019 con proroga fino al 28/02/2019

Sito web: <http://www.frinet2.eu/>

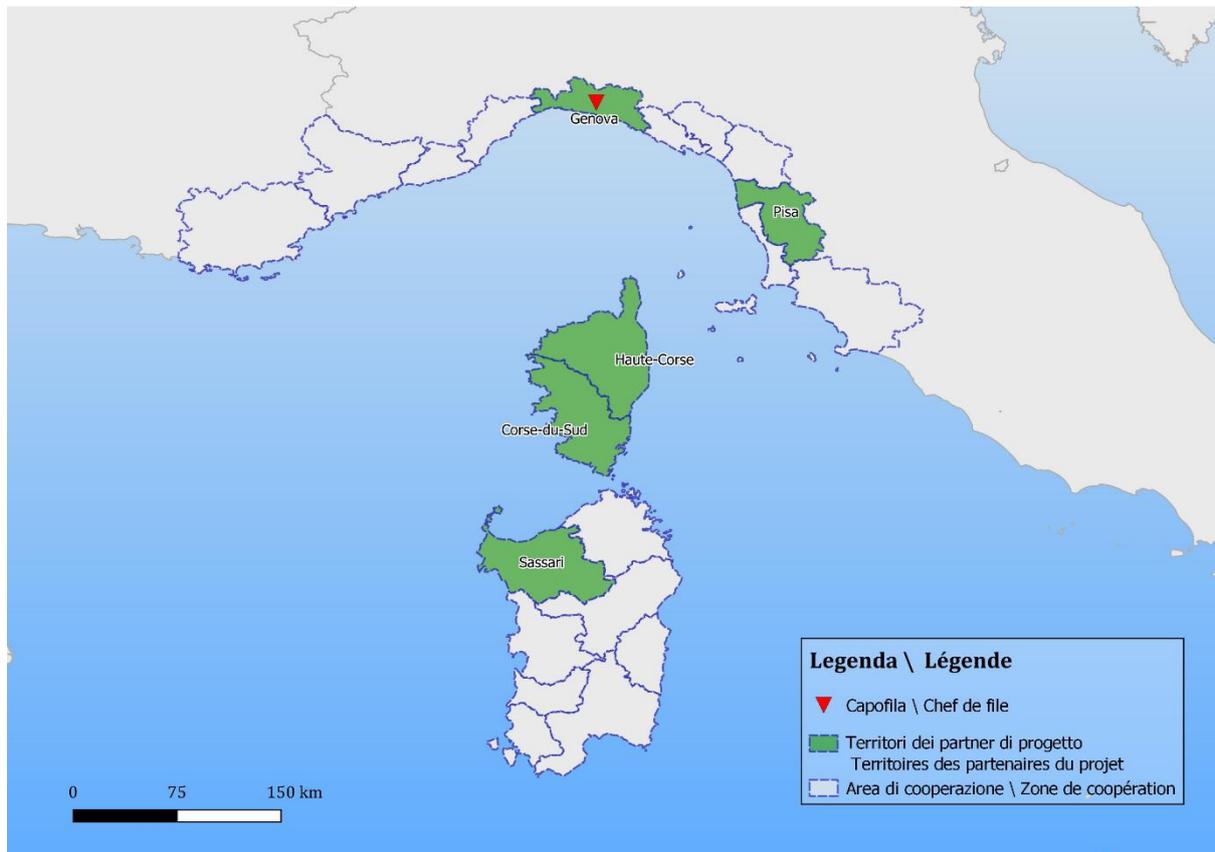
Budget totale	FESR	Co-finanziamento
949.544,65 €	807.112,96 €	142.581,71 €

Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	379.543,18 €	40 %
Spese d'ufficio e amministrative	56.931,48 €	6 %
Spese di viaggio e soggiorno	28.750,00 €	3 %
Consulenze e servizi	484.320,00 €	51 %

Fonte: Scheda Progetto

I partner di progetto (tutti interni all'area di cooperazione):

1. Unioncamere Liguria (UCLIG) – Genova, Regione Liguria
2. Fi.L.S.E Spa – Genova, Regione Liguria
3. Promocamera, Azienda Speciale Camera di Commercio IAA di Sassari – Sassari, Regione Sardegna
4. Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de la Haute-Corse (CCIHC) – Alta-Corsica, Regione Corsica
5. Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de la Corse du Sud Regione Corse (CCIAS) – Corsica-del-Sud, Regione Corsica
6. Pontedera & Tecnologia Scrl – Pisa, Regione Toscana



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Capofila del progetto è Unioncamere della Regione Liguria, struttura associativa delle quattro camere di commercio della regione, che realizza e promuove iniziative a favore dello sviluppo economico del territorio ligure. Il partenariato si compone di 4 partner italiani, e 2 francesi della Corsica, che avevano già collaborato nella precedente programmazione a sostegno delle reti d’impresa transfrontaliere. Il progetto è nato dunque dalla volontà di capitalizzare le precedenti esperienze. La compagine del progetto è dunque la stessa del progetto passato, fatta eccezione per un unico partner nuovo, la camera di commercio di Ajaccio.

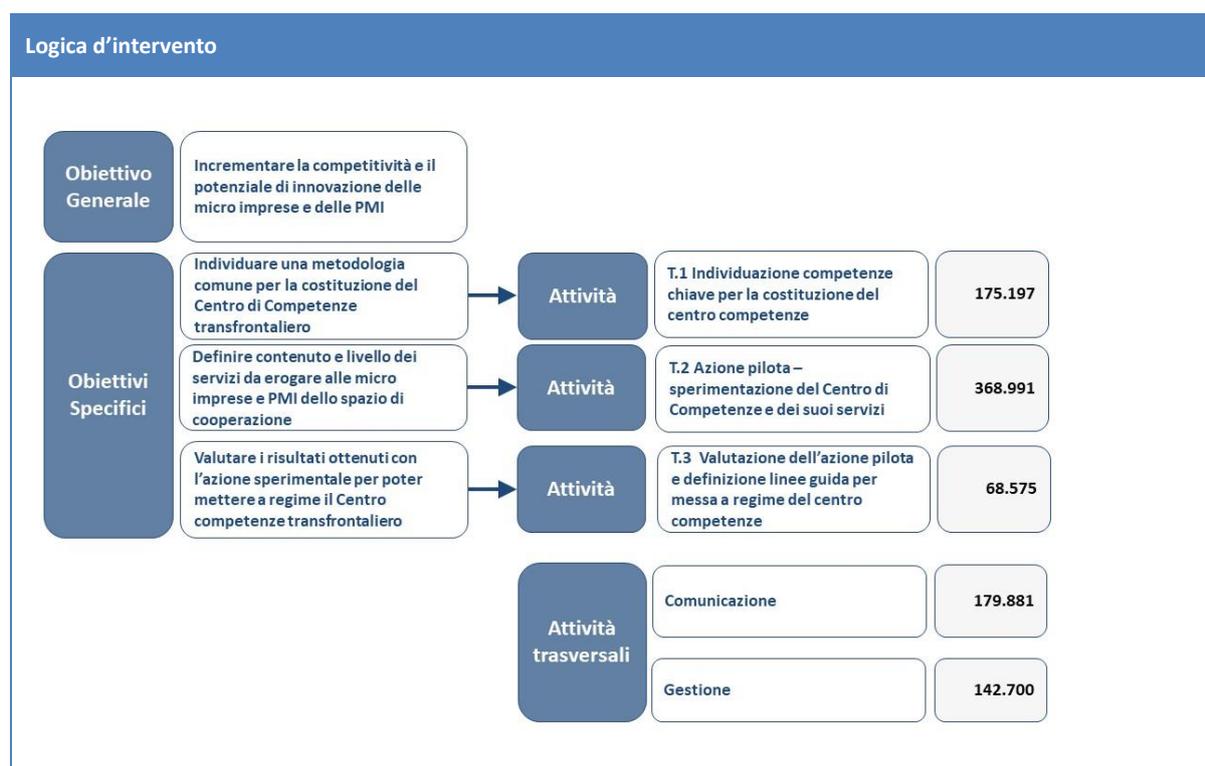
II – Contesto di intervento

Il tessuto imprenditoriale che connota l’area di cooperazione, costituito per il 92% da piccole e microimprese, è fortemente dinamico. Tuttavia, il tasso di sopravvivenza dopo tre anni dalla nascita ed il turnover sono piuttosto deboli, se confrontati con i dati nazionali. Si tratta di un tessuto imprenditoriale denso, vivace e con potenzialità di crescita, ma su cui gravano le pesanti criticità di una struttura produttiva frammentata, con scarsa dotazione di capitale umano e finanziario, con ridotta capacità innovativa e creditizia. Inoltre, le micro e piccole imprese hanno difficoltà ad aprirsi ai territori di frontiera e più in generale ai mercati non locali. Coerentemente con le filiere prioritarie identificate

dal programma e forti delle esperienze raccolte con Frinet1, il progetto ha deciso di focalizzarsi maggiormente nei settori della nautica e del turismo e di creare occasioni di confronto e networking a favore di quelle realtà imprenditoriali più in difficoltà a piazzarsi sui mercati internazionali.

III – Strategia di intervento

L'obiettivo generale del progetto è quello di migliorare la competitività delle PMI dell'area transfrontaliera nelle filiere della nautica e del turismo, e svilupparne il potenziale di innovazione. La logica di intervento si articola in tre obiettivi specifici cui corrispondono 3 attività.



Fonte: elaborazione propria della scheda progetto

Indicatore di Programma	R3D1 – Valore delle esportazioni totali nelle regioni transfrontaliere	
Indicatore di realizzazione	CO01 – Numero di imprese che ricevono un supporto (IC1)	4
Output correlato	T1.1 – Definizione contenuti del Centro di Competenza	1
	T1.2 – Task Force	1
	T2.1 – Analisi dei report sui servizi resi alle imprese	1
	T3.1 – Impianto gestionale del Centro di Competenze transfrontaliero	1

Fonte: Scheda progetto

Gruppi target	Target
Micro e piccole imprese nelle filiere prioritarie seguente: 1. Nautica – meccanica, ingegneria dei materiali, design, tessile e arredamento, innovazione tecnologica e gestionale, energie a minore impatto;	1.800

2. Turismo – artigianato artistico, produzioni agro-alimentari locali, ICT dedicata alla gestione, fruizione, valorizzazione e marketing dei beni culturali e ambientali	
Stakeholder erogatori di servizi specialistici alle imprese target	40
Funzionari pubblici degli Enti programmatori delle politiche di sviluppo economico	40

Fonte: Scheda progetto

IV – Stato di avanzamento

Il progetto, iniziato a gennaio 2017, era programmato per concludersi a gennaio 2019 ed ha ricevuto una proroga fino a fine febbraio 2019. La spesa certificata al 31/12 corrisponde al 30% del budget totale e di cui il 30% è stata destinata a spese per consulenze e servizi.

Stato di avanzamento del progetto		n.	%
Spesa certificata al 31 Dicembre 2018		€ 287,815.78	30%
Output	T1. Individuazione competenze chiave per la costituzione del centro competenze	IN RITARDO	
	T2. Azione pilota – sperimentazione del Centro di Competenze e dei suoi servizi	IN RITARDO	
	T3. Valutazione dell'azione pilota e definizione linee guida per messa a regime del centro competenze	NON COMINCIATO	

Fonte: Sistema di Monitoraggio Marittimo+

Le consultazioni con i partner di progetto hanno permesso di tracciare il seguente stato di avanzamento.

Per quanto riguarda l'attività T1: ciascun partner ha individuato, in una prima fase, le competenze e i servizi erogati alle imprese da mettere a disposizione del Centro di Competenza. Tale Centro di Competenza mette a disposizione un pacchetto di servizi alle PMI in tema di internazionalizzazione, processi di innovazione e accesso al credito (si veda per dettaglio il sito di progetto). E' stato lanciato, in un secondo momento, un bando per la selezione di esperti⁸ per l'erogazione di servizi specialistici.

Nel quadro dell'attività T2 è stato pubblicato un avviso per la selezione di imprese beneficiarie di pacchetti di servizi (azioni pilota). Le imprese candidate sono PMI, avviate non oltre 1° giugno 2015 e operanti nei settori della nautica, della cantieristica navale e del turismo. In fase di candidatura, ciascuna impresa ha espresso alcune specifiche esigenze e indicato, nel Patto dei Servizi, i consulenti del pool utili per l'erogazione dei servizi specialistici. Aziende e esperti hanno dunque potuto presentare un piano consulenziale e il programma delle attività da svolgere.

Per quanto riguarda l'attività T3: è in corso una valutazione del progetto, attraverso la diffusione di questionari di soddisfazione, sia per il pool di esperti che per le imprese beneficiarie; i cui risultati andranno a confluire nel rapporto di fine progetto.

⁸ Il data base degli esperti è disponibile: <http://esperti.frinet2.eu/>

V - Risultati conseguiti di progetto

I risultati conseguiti del progetto sono in linea con quanto previsto in fase di pianificazione. Dal punto di vista qualitativo, il Centro di competenza contribuisce all'arricchimento dell'offerta dei servizi a disposizione delle imprese nell'area di cooperazione. Si può anche citare il numero di imprese supportate, 21 (6 in Sardegna, 5 in Liguria, 7 in Toscana e 3 in Corsica) che hanno potuto usufruire di servizi di assistenza tecnica personalizzati. Inoltre, la creazione del pool di esperti ha contribuito a colmare il gap di competenze sui quei fattori che maggiormente ostacolano il posizionamento delle PMI nei mercati esteri (strategia aziendale, internazionalizzazione, innovazione e accesso al credito).

VI - Criticità

Le uniche criticità incontrate durante l'attuazione del progetto, riguardano il coinvolgimento di alcuni partner che non sempre hanno potuto realizzare tempestivamente le attività a loro attribuite, in particolare per quanto riguarda la piattaforma telematica che ha subito ritardi nel sul lancio per ragioni di disponibilità di risorse competenti in materia.

VII – Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto EU

Sinergie con altri approcci/politiche nell'area di cooperazione

Si sono attivate sinergie con i seguenti progetti: RETIC, BlueConnect e MarittimoTec, tutti tre finanziati dal programma Marittimo 2014-2020, nell'ambito della creazione di reti transfrontaliere di servizi dell'Asse 1.

Sinergie

Il progetto Frinet2 mostra correlazioni e può sviluppare energie con:

- *Il progetto in elaborazione "Terre del Vermentino" (Lotto 3/Asse1)*
- *Progetti VERTOURMER E VERTOURMER 2.0 che operano a favore del posizionamento delle produzioni di Vermentino nell'area di cooperazione.*
- *Il progetto FRISTART, centrato sullo sviluppo di start-up tecnologiche innovative*

Fonte: Scheda Progetto

Sostenibilità dei risultati nel tempo

La sostenibilità del progetto si può leggere attraverso l'esperienza di collaborazione in rete, sia dei partner, che delle imprese beneficiarie, che ha permesso di consolidare i rapporti, potenzialmente replicabili in futuro. Lo strumento operativo attraverso cui mantenere vivi questi rapporti è il portale

del centro di competenza, dove verrà raccolto tutto il materiale prodotto (esperienze, analisi di contesto, servizi erogati) e reso disponibile e scaricabile nella piattaforma on line.

Valore aggiunto comunitario

Il valore aggiunto comunitario del progetto più evidente è nel rafforzamento della capacità di lavorare in rete, sia per i partner che per le imprese beneficiarie. Grazie al programma infatti, si sono compresi nuovi e diversi approcci di lavoro, si sono consolidati strumenti di analisi e si è creata una metodologia condivisa a beneficio del territorio.

S.MAR.T.I.C.

I - Informazioni generali

Nome: Sviluppo Marchi Territoriale Identità Culturale

Tipologia di progetto: Semplice

Bando di riferimento: Avviso I / Lotto 3 / Asse 1.

Data Inizio: 01/01/2017

Data Fine: 31/12/2018 con proroga fino al 31/03/2019

Sito web: <http://interreg-maritime.eu/web/s.mar.t.i.c>; <http://www.qualitymade.it>

Budget totale	FESR	Co-finanziamento
1.511.214,15 €	1.135.285,10 €	375.929,05 €

Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	603.555,40 €	40 %
Spese d'ufficio e amministrative	90.533,31 €	6 %
Spese di viaggio e soggiorno	43.804,70 €	3 %
Consulenze e servizi	712.818,75 €	47 %
Attrezzature	60.502,00	4 %

Fonte: Scheda progetto

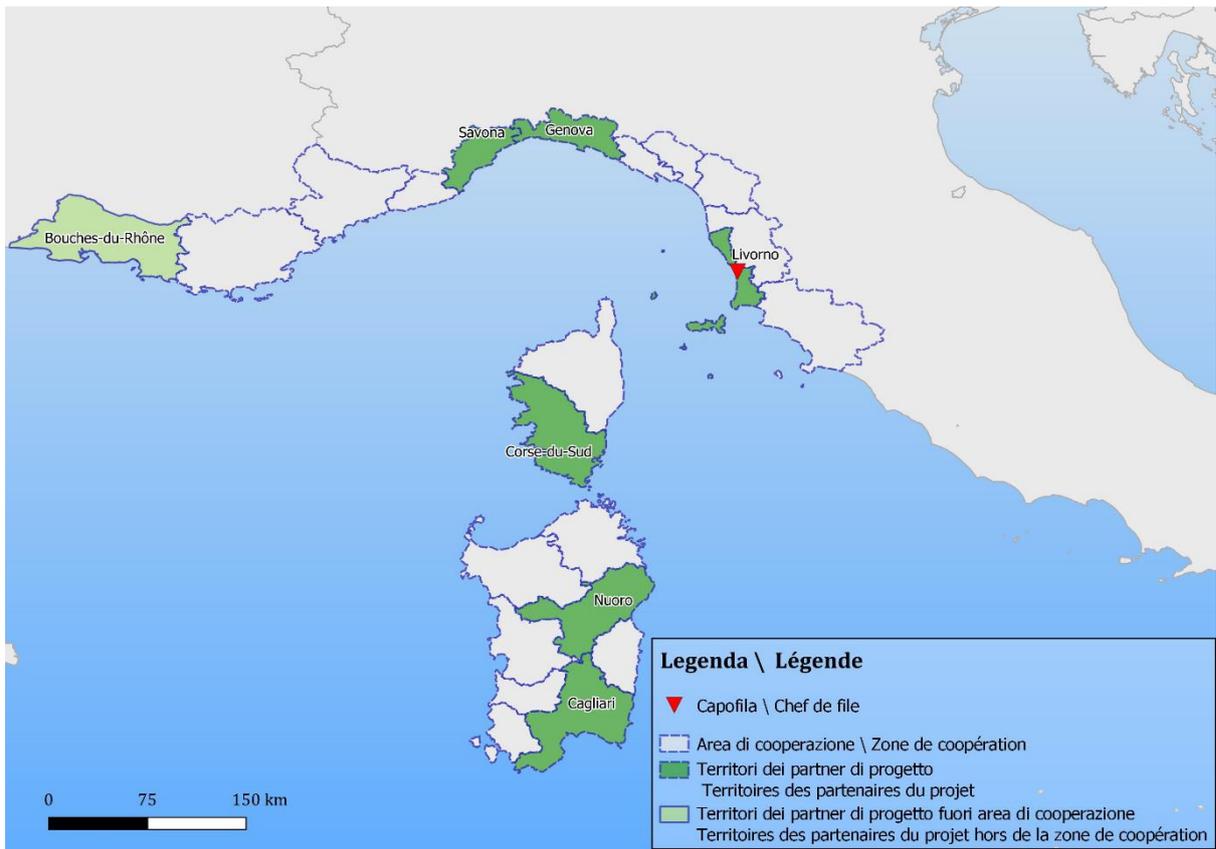
I partner di progetto:

Interni all'area di cooperazione

1. Cooperativa Itinera – Livorno, Regione Toscana
2. Consorzio Pegaso – Livorno, Regione Toscana
3. CGPME Corsica – Corsica-del-Sud, Regione Corsica
4. MI.DA Charter – Cagliari, Regione Sardegna
5. Controllo Qualità (CQ) – Nuoro, Regione Sardegna
6. Consorzio Due Riviere (DUERIV) – Savona, Regione Liguria
7. Cooperativa Dafne – Genova, Regione Liguria

Esterno all'area di cooperazione

8. CCIF Marseille – Bocche-del-Rodano, Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Cooperativa Itinera è il capofila di progetto. Si tratta di una cooperativa con sede a Livorno che opera per la gestione e promozione di iniziative culturali e turistiche.

S.MAR.T.I.C. riunisce complessivamente 8 partner (6 italiani e 2 francesi), che coprono tutti i territori di cooperazione più la città di Marsiglia con la Camera di Commercio italiana per la Francia. La particolarità del partenariato risiede nella sua compagine interamente privata, che include realtà imprenditoriali operanti nel settore del turismo culturale e sociale riunite per aumentare l'attrattività turistico-culturale dell'area di cooperazione, attraverso la certificazione dell'Identità Culturale.

II – Contesto di intervento

Il settore turistico della zona di cooperazione rappresenta una concreta opportunità economica per i territori del programma. Tuttavia, nella prospettiva di competizione con altre aree europee, è necessario rafforzare la capacità d'innovazione delle realtà locali, soprattutto le micro, piccole e medie imprese, che per loro natura dispongono di dotazioni di capitale umano e finanziario limitate. I territori interessati dal progetto infatti, pur nelle loro differenze, presentano caratteristiche simili in termini di densità imprenditoriale (fatta eccezione per Corsica e Sardegna) che di fatto sono molto superiori alle medie nazionali italiane e francesi, ma che, proprio per le loro dimensioni, rendono l'offerta turistica complessiva frammentata e poco propensa all'innovazione.

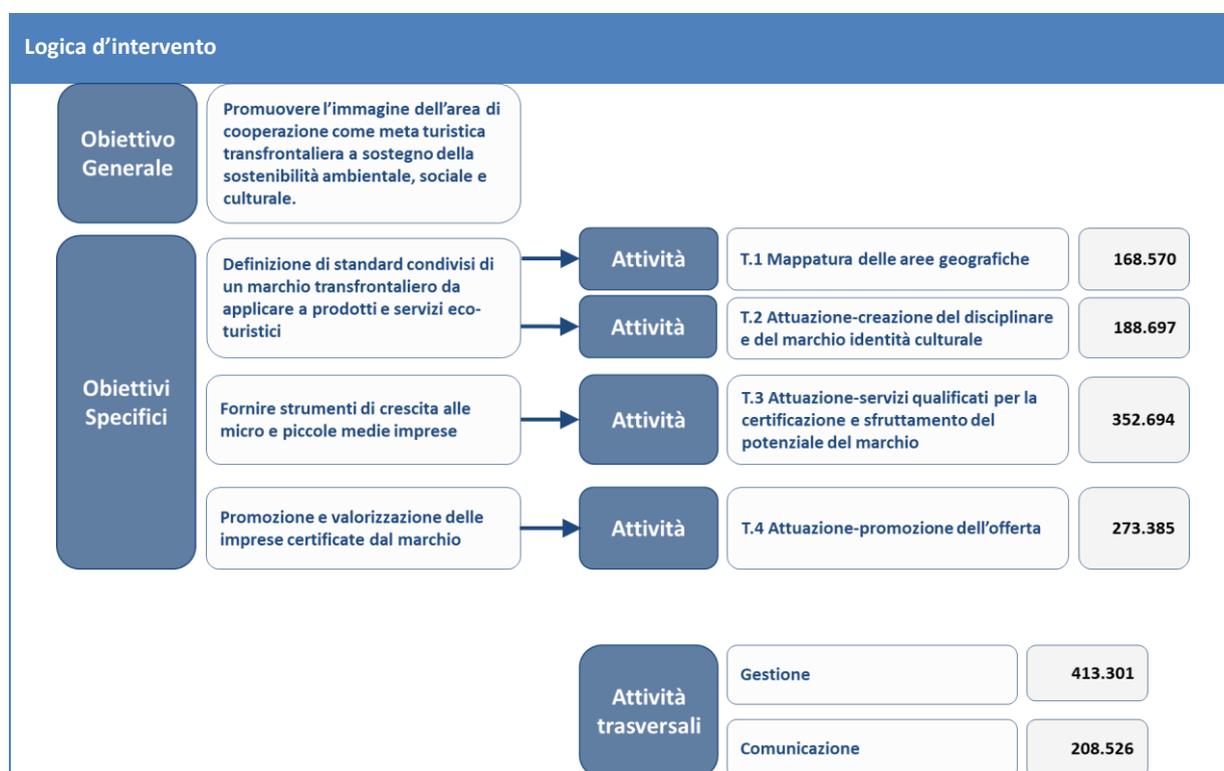
Quadro normativo di riferimento

- Strategia Europa 2020 per la crescita inclusiva
- Direttiva 2014/89/UE, sulla Pianificazione dello spazio marittimo
- Iniziativa faro "Europa efficiente sotto il profilo delle risorse" (2011/2068(INI))
- I principi della "Qualità europea del settore del turismo" Com 2014/85

Fonte: Scheda progetto

III – Strategia di intervento

La strategia di intervento del progetto è costruita sull'obiettivo generale di rilanciare l'immagine dell'area di cooperazione per crearne una destinazione turistica sostenibile da un punto di vista ambientale, culturale e sociale. La logica si articola in tre obiettivi specifici, realizzati attraverso 4 attività principali.



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Indicatori di programma	R3D2 – Numero di arrivi di turisti non residenti nelle regioni transfrontaliere	
Indicatore di realizzazione	CO01 – Numero di imprese che ricevono un supporto (IC1)	90
Output correlati	T3.2.1 – Imprese certificate "Identità culturale"	0
	T3.3.1 – 90 imprese che sviluppano il percorso	90
	T3.4.1 – 90 imprese con capacità gestire e dare visibilità al marchio	0
Indicatore di realizzazione	O3D3 – Numero di Marchi turistici comuni dello spazio del Marittimo per i prodotti ecoturistici (IS 3)	1
Output correlati	T1.1.1 – Mappa delle zone pilota	0
	T2.1.1 – Standard identità culturale accreditato	0
	T3.1.1 – Manuale guida	0
	T4.1.1 – Design e sviluppo del portale web	1
	T4.2.1 – Guida cartacea	0

	T4.3.1 – Installazione di device tecnologici	0
--	--	---

Fonte: Scheda progetto

IV – Stato di avanzamento

Il progetto, in accordo con l’Autorità di Gestione, ha ottenuto una proroga di 3 mesi per finire le attività (a fine marzo 2019) e di 4 mesi per potere concludere il progetto (posticipando complessivamente la scadenza fino al 29 luglio 2019). Lo stato di avanzamento del progetto è in linea con la percentuale di spesa certificata, che al 31 dicembre 2018, corrisponde al 55% del totale del budget.

Stato di avanzamento del progetto		n.	%
Spesa certificata al 31 Dicembre 2018		837.094 €	55%
Output	T1 – Attuazione-mappatura delle aree geografiche	COMPLETATO	
	T2 – Attuazione-creazione del disciplinare e del marchio identità culturale	COMPLETATO	
	T3 – Attuazione-servizi qualificati per la certificazione e sfruttamento del potenziale del marchio	IN CORSO	
	T4 – Attuazione-promozione dell’offerta	IN CORSO	

Fonte: Sistema di monitoraggio Marittimo+

Per quanto riguarda l’attività T1:

Ciascun partner ha individuato, nel proprio territorio, le aree pilota dove fossero presenti realtà imprenditoriali che rispettassero criteri di sostenibilità culturale ambientale e sociale.

Per quanto riguarda l’attività T2:

Si sono organizzati 18 incontri partecipativi che hanno coinvolto un totale di 326 imprese per definire i contenuti del disciplinare del marchio.

Per l’attività T3:

Si sono attivati servizi di accompagnamento gratuiti⁹ per un totale di 75¹⁰ imprese, selezionate attraverso una procedura di evidenza pubblica in ciascun territorio dell’area di cooperazione. Il bando è stato elaborato dal capofila e verificato dall’Autorità di Gestione.

Per quanto riguarda l’attività T4:

Si è realizzato il portale del marchio *Quality Made*, in corso di completamento¹¹.

V – Risultati conseguiti

I risultati conseguiti di progetti sono sintetizzabili nel lancio del marchio e nel numero di imprese vincitrici del bando -75- per le quali verrà attivato un percorso di consulenze atte a indirizzarle verso

⁹ Erogati a titolo gratuiti ma quantificabili per un totale di 8.300€ ad impresa.

¹⁰ Da scheda progetto le imprese target erano 90 ma a seguito di una riduzione del budget complessivo di progetto di circa 200.000€, alcune attività sono state ridimensionate così come i gruppi target.

¹¹ <https://www.qualitymade.it/>

l'ottenimento del marchio di qualità. In particolare, i servizi attivati riguardano audit preliminari per verificare il potenziale di crescita dell'azienda, lo sviluppo di servizi coerenti con il marchio, un audit esterno per l'ottenimento del marchio e infine attività promozionali per valorizzare il marchio stesso.

VI - Criticità

Il progetto non ha riscontrato criticità cruciali per il raggiungimento dei propri obiettivi, tuttavia la consultazione con i partner ha permesso di identificare le seguenti problematiche:

1. Lentezza e la pesantezza delle procedure amministrative con l'Autorità di Validazione francese per la rendicontazione delle spese.
2. Difficoltà per la definizione del marchio dovute alla diversità di approccio dei partner che ha richiesto uno sforzo di armonizzazione di criteri e soluzioni.
3. Un partner ha lasciato il partenariato (MI.DA Charter), senza però inficiare in maniera strutturale sui risultati di progetto.
4. Difficoltà incontrate dalle imprese target nell'allineare le proprie attività a quelle del progetto, che si sono spesso mostrate restie a rilasciare informazioni sui propri servizi e sulle loro offerte.

VII – Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto EU

Sinergie con altri approcci/politiche nell'area di cooperazione

Il progetto sta capitalizzando gli incontri fin ora realizzati per coinvolgere operatori del settore turistico nell'ottica di creare contatti per futuri bandi pertinenti.

Sinergie

- *NECSTou – the Network of European Regions for a Sustainable and Competitive Tourism - a cui aderiscono le Regioni Toscana, Sardegna e Provenza-Alpi-Costa Azzurra e di cui le associazioni di categoria di riferimento dei partner sono promotrici.*
- *progetto "Accessit", a cui il CF ha partecipato come organizzatore di attività convegnistiche;*
- *progetto "I.N.T.E.S.E" della Regione Toscana;*
- *progetto "Tourrenia";*
- *il programma della Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra sull'Handitourisme.*

Fonte: Scheda progetto

Sostenibilità dei risultati nel tempo

Il prodotto che maggiormente garantirà la sostenibilità del progetto nel lungo periodo è il marchio di qualità, per il quale è stata fondata anche un'associazione, formata dagli stessi partner, con l'obiettivo di dare seguito ai risultati del progetto. L'associazione istituzionalizzerà l'impegno del partenariato nella promozione del marchio nell'area di cooperazione per aumentarne la visibilità e il numero di imprese certificate dallo stesso.

Valore aggiunto comunitario

Il valore aggiunto comunitario di questo progetto è essenzialmente da leggere nell'accrescimento della visibilità dei territori coinvolti che diventeranno identificabili a livello sovranazionale nell'ambito dell'ecoturismo, attraverso la realizzazione di un vero e proprio *brand*.

MAREGOT

I - Informazioni generali

Nome del progetto: Management des Risques de l'Erosion côtière et actions de Gouvernance Trans-frontalière

Tipologia di progetto: Strategico integrato tematico

Bando di riferimento: I Avviso / Lotto 2 / Asse 2

Data Inizio: 01/01/2017

Data Fine: 01/01/2020

Sito web: <http://interreg-maritime.eu/web/maregot>

Budget totale	FESR	Co-finanziamento
5.834.611,34 €	4.959.419,64 €	875.191,70 €

Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	1.708.154 €	29 %
Spese d'ufficio e amministrative	256.223 €	4 %
Spese di viaggio e soggiorno	266.160€	5 %
Consulenze e servizi	2.409.004 €	41 %
Attrezzature	582.070 €	10 %
Infrastrutture	613.000 €	11 %

Fonte: Scheda progetto

I partner di progetto:

Interni all'area di programma

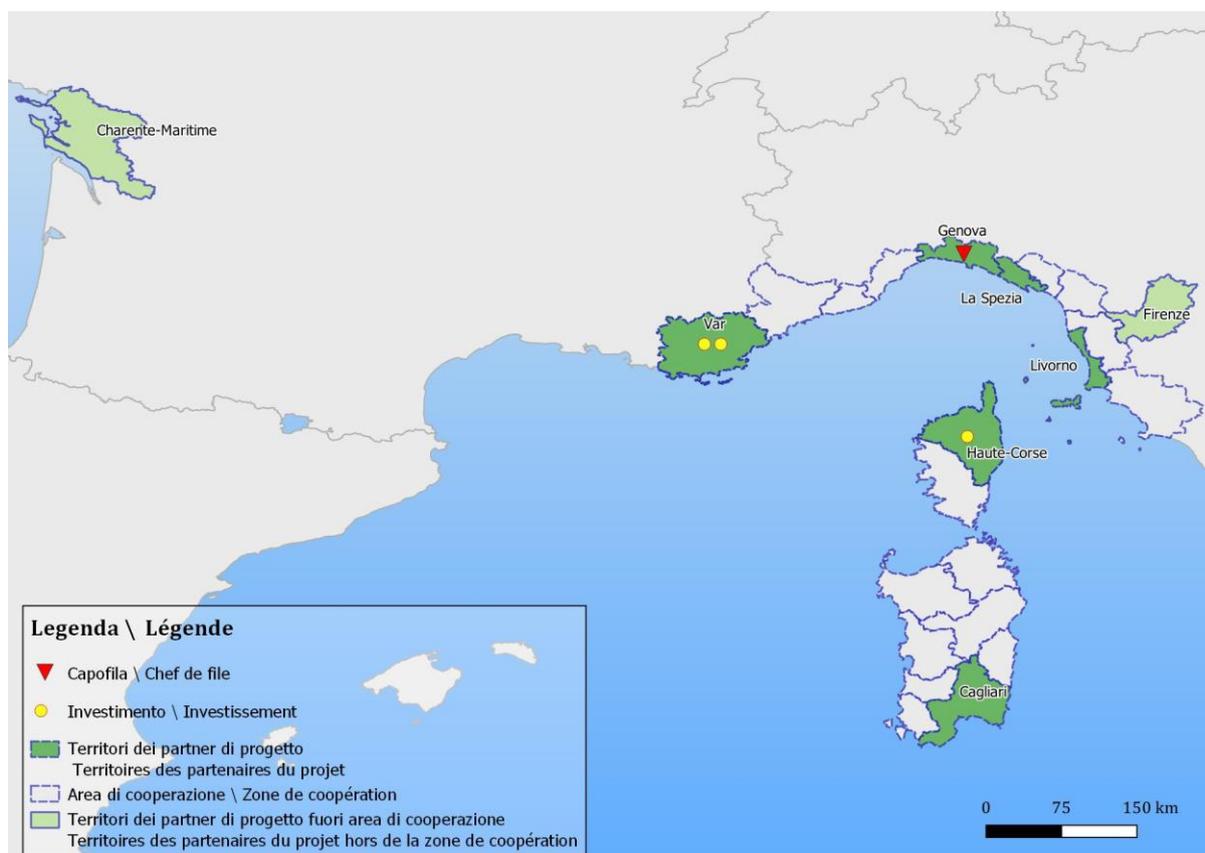
1. Dipartimento dell'Ambiente della Regione Liguria – Genova, Regione Liguria
2. Parco Nazionale Cinque Terre – La Spezia, Regione Liguria
3. Università di Genova – Genova, Regione Liguria
4. Laboratorio di Monitoraggio e Modellistica Ambientale per lo sviluppo sostenibile (LAMMA) – Livorno, Regione Toscana
5. Assessorato difesa dell'ambiente della Regione Autonoma Sardegna – Cagliari, Regione Sardegna
6. Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente della Sardegna (ARPAS) – Cagliari, Regione Sardegna
7. Università di Cagliari – Cagliari, Regione Sardegna
8. Office de l'Environnement de la Corse – Alta-Corsica, Regione Corsica
9. Bureau de Recherches Géologiques et Minières – Alta-Corsica, Regione Corsica
10. Service Départemental d'Incendie et de Secours de la Haute-Corse – Alta-Corsica, Regione Corsica
11. Département du Var – Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra

Esterni all'area di programma

12. Regione Toscana, Firenze

13. Università di Firenze – Firenze, Regione Toscana

14. Lacustres, Délégation Région Provence-Alpes-Côte d'Azur – Charente-Maritime, Regione Nouvelle-Aquitaine



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Il capofila del progetto, la regione Liguria, ha coinvolto 9 partner italiani e 4 francesi che, complessivamente, coprono tutti i territori dell'area di programma. La quasi maggior parte di essi, 12 su 13, sono organismi di diritto pubblico e la compagine della partnership presenta un equilibrio tra attori competenti in materia di programmazione politica (le regioni dal lato italiano, il dipartimento del Var dal lato italiano) e attori che invece svolgono un ruolo tecnico-scientifico (realità accademiche, istituti di ricerca e osservatori) che hanno maturato esperienze sui temi ambientali e sul cambiamento climatico. Inoltre, la regione Liguria, secondo quanto previsto dal quadro normativo di riferimento (dlgs 112/1998 art 89 c. 1 lett. h), possiede internamente le funzioni politiche più rilevanti di questo tema, in quanto approva gli interventi a difesa della costa, gestisce tutti i Sic della regione costiera e attua le direttive europee "Quadro sulle acque" e "Alluvioni".

II – Contesto di intervento

Il rischio di erosione costiera interessa tutta l'area del programma ma in particolare le regioni Liguria, Toscana e Provenza-Alpi-Costa Azzurra, le economie delle quali sono largamente basate sulla fruibilità del litorale, in particolare per quanto riguarda i settori del turismo e delle attività portuali. L'innalzamento delle temperature e la conseguente maggiore probabilità di eventi estremi quali le inondazioni, mettono a repentaglio le attività umane che si svolgono lungo la costa, nonché la tutela dell'ambiente marino costiero e di tutti i territori del bacino del Mediterraneo, che è considerato una delle zone più vulnerabili. I danni provocati dalla mareggiata dello scorso ottobre 2018, che ha presentato caratteristiche mai registrate prima, hanno messo in luce la necessità e l'urgenza di una pianificazione integrata degli interventi, che tenga conto delle peculiarità che contraddistinguono il contesto geografico mediterraneo, e in particolare la Toscana e la Liguria, interessate nelle zone costiere da alti livelli di occupazione e urbanizzazione.

Quadro normativo di riferimento:

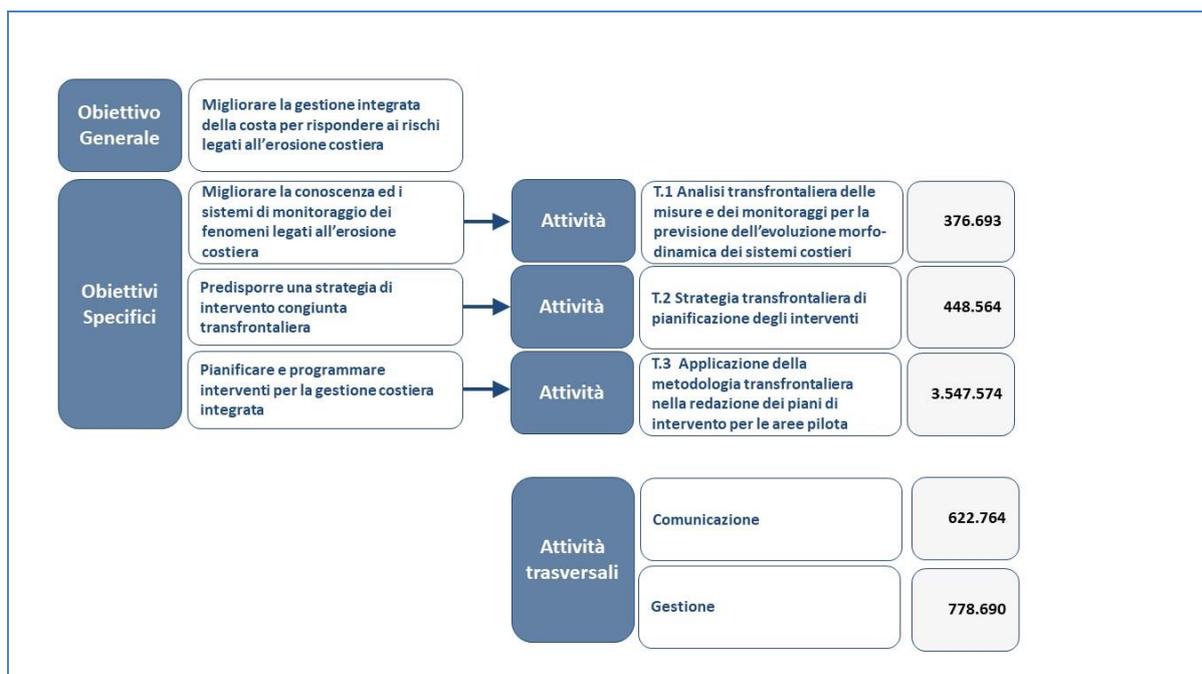
- *Direttiva Marine Strategy 2008/56/CE*
- *Direttiva Habitat (92/43/CE)*
- *Direttiva Alluvioni (2007/60/CE)*
- *Direttiva INSPIRE (2007/2/CE)*
- *Protocollo sulla Gestione Integrata delle Zone Costiere (GIZC) del Mediterraneo*
- *Italia: d. lgs. 190/2010, Carta di Bologna, Carta di Livorno*
- *Francia: Strategia Nazionale francese di Gestione Integrata del tratto di costa del 2012*

Fonte: Scheda progetto

III – Strategia di intervento

La strategia progettuale nasce dall'assunto che sia a partire da un buon metodo di rilevamento dei dati e di monitoraggio che si possa pianificare più efficacemente gli interventi, effettuare analisi costi e benefici sulle alternative di impiego di risorse, ottimizzandone conseguentemente l'allocazione. Il progetto sviluppa tre obiettivi specifici che vengono realizzati attraverso tre principali attività e tre investimenti.

Logica d'intervento



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Indicatore di Programma	R5A1 – Numero di istituzioni pubbliche che adottano strategie e piani di azioni congiunti per l'adattamento ai rischi prioritari (idrologico/alluvioni, erosione costiera, incendi)	
Indicatore di realizzazione	O5A1 – Popolazione che beneficia delle misure di protezione contro l'erosione costiera (IS 1)	48.655
Output correlato	T3.2 – Piattaforma transfrontaliera di modellizzazione, simulazione, pianificazione e formazione	2.655
	T3.3 – Rinaturalizzazione del sito delle Vecchie Saline Hyères (infrastruttura verde)	1.000
	T3.4 – Opera sperimentale di previsione dei rischi di erosione costiera (infrastruttura verde)	45.000
Indicatore di realizzazione	OC1 – Numero di piani d'azione congiunti, predisposti (IS 2)	7
Output correlato	T1.1 – Revisione integrata dei piani di monitoraggio e dei dati raccolti nell'Area di Cooperazione dello Spazio Marittimo	1
	T2.1 – Strategia congiunta transfrontaliera per la redazione di piani di interventi di difesa costiera	1
	T3.1 – Piani degli interventi in area pilota in attuazione della metodologia transfrontaliera nei territori dell'area di cooperazione dello spazio marittimo	5

Fonte: Scheda progetto

Gruppi target	Target
Amministrazioni pubbliche	290
Università centri di ricerca e ordini professionali	11
Soggetti Economici (imprese, associazioni di categoria)	19
Popolazione (cittadini, associazioni, studenti)	56.655: - 8000 tramite attività di comunicazione, - 48.655 persone beneficeranno di misure di protezione contro l'erosione

Fonte: Scheda progetto

Investimenti	Localizzazione
I1. Piattaforma transfrontaliera di modellizzazione, simulazione, pianificazione e formazione	Haute-Corse

I2. Rinaturalizzazione del sito delle Vecchie Saline di Hyères (infrastruttura verde)	Costa delle Vecchie Saline di Hyères, Var
I3. Realizzazione di un'opera sperimentale di prevenzione dei rischi d'erosione costiera (infrastruttura verde)	Comune di Grimaud, Var

Fonte: Scheda progetto

IV – Stato di avanzamento

Lo stato di avanzamento del progetto, iniziato nei primi mesi del 2017, è in linea con la percentuale di spesa certificata che al 31/12 corrispondeva a circa 1.500.000€, con i quali si sono finanziate interamente le attività relative alla componente T1 (budget: 370.000 €) e quelle relative alla componente T2 (budget: 500.000 €).

Stato di avanzamento del progetto		n.	%
Spesa certificata al 31 Dicembre 2018		1,432,730.09€	24%
Output	T.1 Analisi transfrontaliera delle misure dei monitoraggi per la previsione dell'evoluzione morfo-dinamica dei sistemi costieri	COMPLETATO	
	T2. Strategia congiunta transfrontaliera di pianificazione degli interventi	COMPLETATO	
	T3. Applicazione della metodologia transfrontaliera nella redazione dei piani di intervento per le aree pilota	IN CORSO	

Fonte: Sistema di monitoraggio Marittimo+

Le consultazioni con il capofila e il partner di progetto hanno permesso di confermare lo stato di avanzamento. Infatti, il progetto ha concluso le attività T1 e T2 riguardanti dapprima l'analisi del contesto transfrontaliero delle dinamiche morfologiche dei sistemi costieri che ha gettato le basi, in secondo luogo, per la redazione della strategia congiunta.

Per quanto riguarda la pianificazione degli interventi, ciascun territorio ha proceduto all'individuazione dell'area pilota dove attuare i piani. La Regione Liguria ha selezionato l'area dell'arcipelago dello Spezzino (isola di Palmaria, il Tino e il Tinetto) dove si prevede di intervenire non solo a difesa delle aree costiere dal fenomeno erosivo, ma anche per valorizzare l'habitat del territorio.

V - Risultati conseguiti di progetto

Da quanto emerge dal confronto con il CF e il partner di progetto, i risultati attesi sono in linea con quanto inizialmente pianificato, in particolare per quanto riguarda i target fissati (si veda sopra tabella 'gruppi target').

L'attività T1 ha permesso di strutturare e validare uno strumento metodologico di valutazione dell'efficacia dei sistemi di monitoraggio ed un'analisi integrata sull'utilizzo dei dati per la pianificazione e gestione della fascia costiera; tale documento ha facilitato l'elaborazione di un protocollo

transfrontaliero ed entrambi i prodotti sono stati posti alla base della formulazione di un documento più generale, centrato sulla revisione integrata dei piani di monitoraggio.

Lo sviluppo delle attività previste all'interno della T2, ha permesso di approfondire diversi aspetti tecnici legati alla problematica dell'erosione costiera, quali i fenomeni legati al moto ondoso, il bilancio sedimentario e gli approcci metodologici legati alle coste alte e agli habitat ed ecosistemi. Sono state elaborate inoltre le monografie di tutti i siti pilota identificati dal progetto.

Tutti questi aspetti hanno contribuito alla redazione della strategia transfrontaliera di pianificazione degli interventi.

VI - Criticità

Le maggiori criticità del progetto hanno interessato l'interazione del partenariato e la certificazione di primo livello della spesa. In particolare, la partecipazione al progetto di un partner della Corsica è stata discontinua, sia in ragione di un mutato quadro istituzionale ed organizzativo interno, sia a causa delle sue funzioni istituzionali. Ciò nonostante, non si sono rese necessarie riformulazioni nelle attività progettuali, né vi sono state conseguenze sui risultati conseguiti.

Per quanto concerne le difficoltà nella certificazione della spesa, esse hanno riguardato sia i partner francesi che quelli italiani. Nel primo caso, le problematiche relative all'organizzazione interna del Polo Unico di Certificazione hanno dato origine a ritardi sistematici, nel secondo invece le carenze erano legate alla mancanza di esperienza dei controllori che hanno costretto il CF a verifiche aggiuntive. Ciò ha comportato ritardi nell'invio della DR da parte del capofila così come un conseguente ritardo nei rimborsi dell'Autorità di Gestione.

VII – Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto EU

Sinergie con altri approcci/politiche nell'area di cooperazione

MAREGOT sviluppa soprattutto sinergie con Proterina 3 evolution, del programma Marittimo in corso.

Sinergie

Il progetto MAREGOT ha attivato sinergie con:

- *Il progetto RISC-KIT "Resilience-increasing strategies for coasts – toolkit" finanziato nell'ambito del Programma Settimo Quadro per la Ricerca e lo Sviluppo tecnologico dell'Unione Europea;*
- *Il Tavolo Nazionale sull'Erosione Costiera istituito dal Ministero dell'Ambiente;*
- *I risultati di EUROSION, l'iniziativa europea per la gestione sostenibile dell'erosione costiera.*

Fonte: Scheda progetto

Sostenibilità dei risultati nel tempo

La sostenibilità del progetto si può leggere attraverso tre linee di azione:

- 1) Nell'adozione da parte degli enti locali – partner del progetto – della strategia transfrontaliera che dovrà declinarsi in ciascun territorio coerentemente con le sue esigenze specifiche e le caratteristiche morfologiche dell'area.
- 2) Nella partecipazione ad un tavolo di lavoro istituito presso il Ministero dell'Ambiente, al quale siedono alcuni partner del progetto e le stesse autorità distrettuali. Il quadro vigente infatti presenta lacune normative sostanziali in tema di erosione costiera che il tavolo di lavoro citato sta cercando di superare e per il quale il progetto potrà fornire un esempio di buone pratiche da adottare a livello nazionale italiano¹².
- 3) Attività di *capacity building*, quali moduli di formazione professionalizzanti per le pubbliche amministrazioni coinvolte nella gestione del fenomeno erosivo.

Valore aggiunto comunitario

L'erosione costiera, per la multidimensionalità della sua fenomenologia e la dinamicità dei suoi parametri richiede per sua stessa natura un approccio integrato tra i dati, e quindi tra gli stessi sistemi di monitoraggio che li producono. Le dinamiche naturali di questo fenomeno infatti caratterizzano una pluralità di territori ma, in presenza di confini amministrativi nazionali, si può intervenire solamente a livello locale e/o regionale. L'accentramento di tutti i dati geologici e storici relativi ad un territorio, appartenente a due stati membri ma accomunati da una stessa problematica, può contribuire significativamente ad arricchire le basi di dati esistenti, così da ottimizzare le informazioni e migliorare la capacità dei decisori pubblici di programmazione e pianificazione.

L'acquisizione di strumenti di monitoraggio più completi di informazioni inoltre consente di migliorare la capacità di previsione del rischio sia a breve termine (come le mareggiate) che a lungo termine (processi erosivi come effetto dei cambiamenti climatici) e conseguire così economie di scala nella predisposizione dei piani di intervento.

¹² Ciò nonostante, un fattore di contesto importante è rappresentato dallo squilibrio tra le competenze affidate alle regioni italiane e le risorse ad esse allocate. Infatti, ai sensi dell'art.105 del D.lgs 112/98 le Regioni ricevono solamente il 10% degli introiti del demanio marittimo mentre le competenze di cui esse sono titolari richiedono ingenti oneri finanziari.

ADAPT

I - Informazioni generali

Nome: Assistere l'adattamento ai cambiamenti climatici dei sistemi urbani dello spazio transfrontaliero

Tipologia di progetto: Strategico Tematico

Bando di riferimento: Avviso I / Lotto 1 / Asse 2

Data Inizio: 01/01/2017

Data fine: 01/01/2020

Sito web: <http://interreg-maritime.eu/web/adapt>

Budget totale	FESR	Co-finanziamento
4.466.741,23 €	3.796.730,05 €	670.011,19 €

Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	1.046.060,96 €	23 %
Spese d'ufficio e amministrative	156.909,14 €	4 %
Spese di viaggio e soggiorno	107.750,00 €	2 %
Consulenze e servizi	1.874.131,53 €	42 %
Attrezzature	269.389,60 €	6 %
Infrastrutture	1.012.500,00 €	23 %

Fonte: Scheda progetto

I partner di progetto:

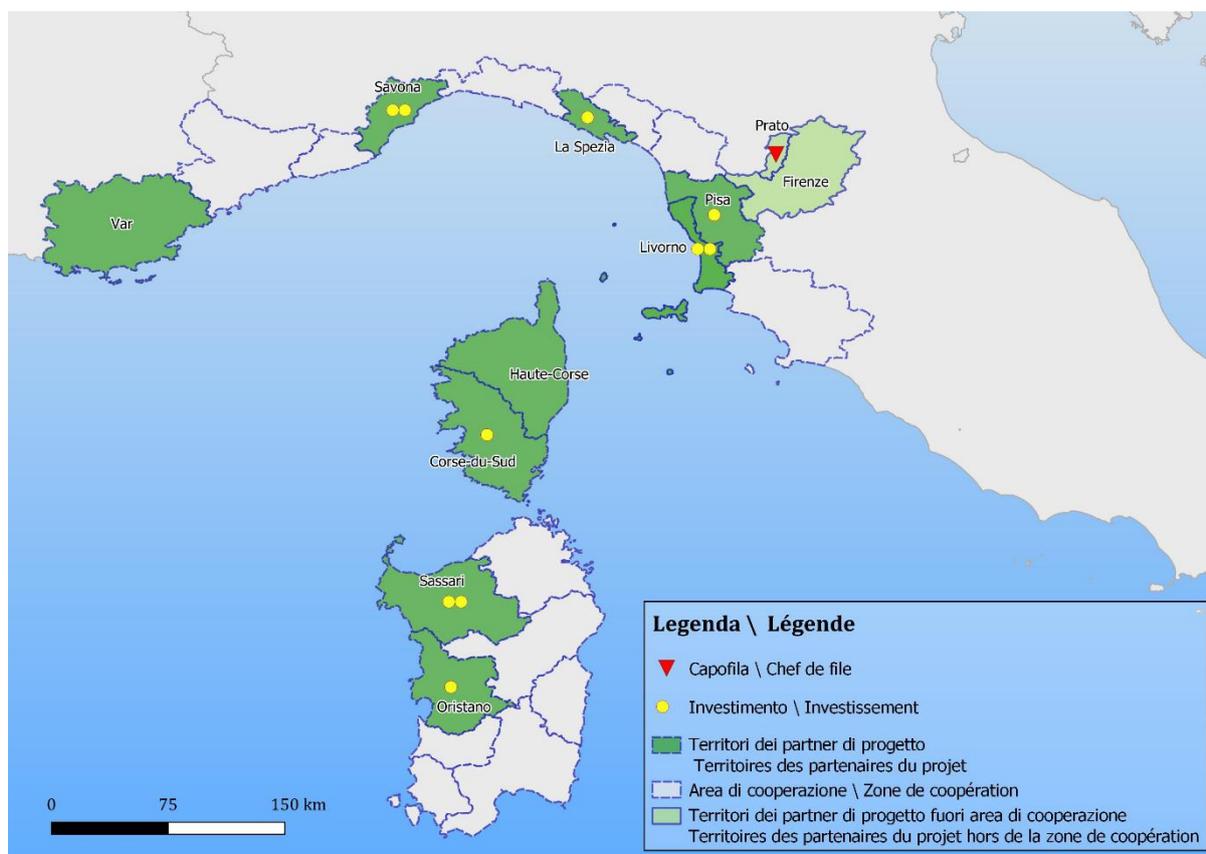
Interni all'area di programma

1. Comune di Livorno – Livorno, Regione Toscana
2. Comune di Rosignano Marittimo – Livorno, Regione Toscana
3. Comune di Alghero – Sassari, Regione Sardegna
4. Comune di Sassari – Sassari, Regione Sardegna
5. Comune di Oristano – Oristano, Regione Sardegna
6. Comune di La Spezia – La Spezia, Regione Liguria
7. Comune di Savona – Savona, Regione Liguria
8. Comune di Vado Ligure – Savona, Regione Liguria
9. Comunità di Agglomerazione di Bastia – Alta-Corsica, Regione Corsica
10. Municipio di Ajaccio, Direzione degli Affari europei e internazionali – Corsica-del-Sud, Regione Corsica
11. Dipartimento del Var – Var, Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra
12. Fondazione CIMA – Centro Internazionale in Monitoraggio Ambientale – Savona, Regione Liguria

Esterni all'area di programma

13. Associazione Nazionale Comuni Italiani Toscana (ANCI) – Prato, Regione Toscana

14. CISPEL (Associazione regionale di imprese di servizio pubblico) – Firenze, Regione Toscana



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Il capofila, ANCI Toscana, ha coinvolto un partenariato di 14 membri, 11 italiani e 3 francesi, che insieme coprono l'intera area di programma. I membri sono tutti organismi di diritto pubblico, di cui la maggior parte di essi, enti territoriali a livello comunale, scelti in funzione della loro esposizione al rischio alluvioni. Dal lato francese è stato invece coinvolto il Dipartimento del Var, presso il quale sono accentrate le competenze in materia.

II – Contesto di intervento

Le città dell'area transfrontaliera sono sempre più soggette agli effetti del cambiamento climatico che, nell'ambito urbano, si traducono in piogge improvvise e intense e conseguenti alluvioni. Proprio l'alto numero di alluvioni che si è verificato negli ultimi anni, ha messo in evidenza problemi derivanti dall'eccessivo numero di superfici non permeabili nell'area urbana. In alcune aree del programma, come in Sardegna, le intense precipitazioni di alcuni periodi si alternano invece a significativi e lunghi periodi di secchi e caldi, che potrebbero essere sanati con appropriati sistemi di accumulo e conservazione delle acque. In altri casi invece, la prossimità di fiumi e affluenti ai centri urbani, espone i cittadini ad

eventi calamitosi notevoli, rendendo i territori insicuri e quindi poco attraenti non solo per i cittadini, ma anche per gli insediamenti produttivi e le attività turistiche.

Quadro normativo

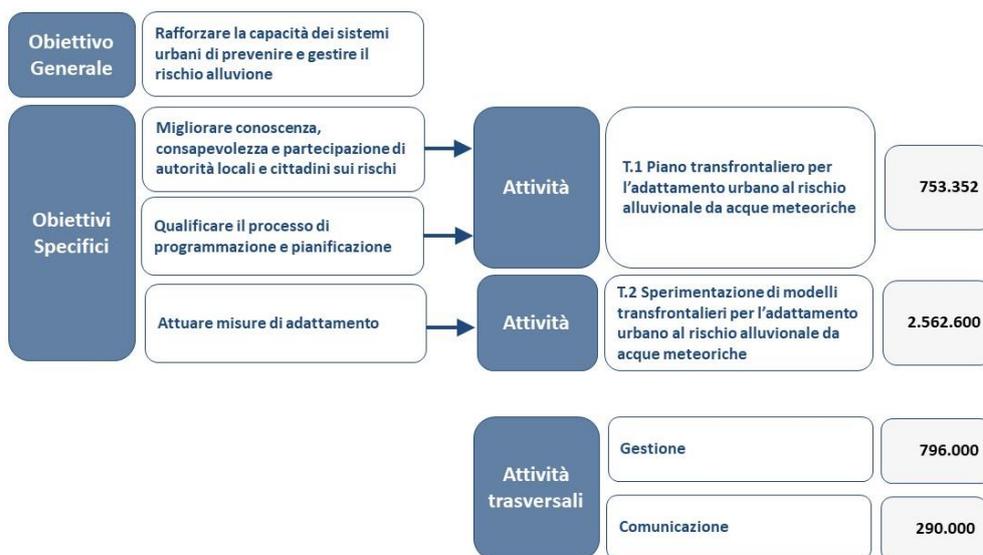
- *Direttiva 2007/60/CE relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni*
- *Direttiva 2000/60/CE sulla qualità delle acque*
- *Strategia dell'UE di adattamento ai cambiamenti climatici - COM(2013) 216 final.*

Fonte: Scheda progetto

III – Strategia di intervento, risultati attesi

Per rafforzare la capacità dei sistemi urbani di prevenire e gestire il rischio alluvione, ADAPT sviluppa tre obiettivi specifici: migliorare la conoscenza e la partecipazione di autorità locali e cittadini sui rischi (attività T1); qualificare il processo di programmazione e pianificazione (attività T1); attuare misure di adattamento urbano (attività T3); e realizza 10 investimenti.

Logica di intervento



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Indicatore di Programma	R5A1 – Numero di istituzioni pubbliche che adottano strategie e piani di azione congiunti per l'adattamento ai rischi prioritari	
Indicatore di realizzazione	CO20 – Popolazione che beneficia delle misure di protezione contro le alluvioni (IC 20)	8.760.000
Output correlati	T2.1 Utilizzo di modelli di gestione ecosistemi verdi urbani e periurbani per migliorare la resilienza alle alluvioni	230.000

	T2.2 Realizzazione di infrastrutture drenanti (Livorno, Oristano, Alghero, Sassari, Vado Ligure, Savona, La Spezia)	1.000.000
	T2.3 Realizzazione di sistemi di monitoraggio (Rosignano, Cecina, Pisa) / informativi (Ajaccio)	530.000
	T2.4 Modelli di validazione degli interventi di adattamento	7.000
Indicatore di realizzazione	OC1 – Numero di piani d’azione congiunti, predisposti	1
Output correlato	T1.1 Piano congiunto sull’adattamento dei sistemi urbani ai cambiamenti climatici	1

Fonte: Scheda progetto

Gruppi target	Target
Amministratori e funzionari di enti locali	1.000
Rappresentanti del sistema economico e sociale	3.000
Cittadini	1.760.000

Fonte: Scheda progetto

Investimenti	Localizzazione
I1. Pavimentazione drenante tra piazza Matteotti e Via del Fantasia	Comune di Livorno
I2. Sistema drenante per la raccolta delle acque piovane da coperture e piazzale di edificio pubblico	Comune di Alghero, Sassari
I3. Pavimentazione drenante con masselli inerbanti presso il tratto di viabilità tra via Marconi e via Ricovero, adiacente alla Piazza Pintus	Comune di Oristano
I4. Pavimentazione drenante e permeabile in un’area verde comunale	Comune di Sassari
I5. Pavimentazione drenante nel complesso P.M Beghi e parco della Maggiolina	Comune di La Spezia
I6. Pavimentazione drenante presso i camminamenti dei giardini del prolungamento a mare – zona Tempietto Boselli	Città di Savona
I7. Pavimentazione drenante presso il cortile della scuola elementare statale “Don Pelluffo”	Comune di Vado Ligure, Savona
I8. Sistema monitoraggio e prevenzione allagamento sottopassi critici e/o altamente frequentati	Comune di Rosignano Marittimo, Livorno
I9. Sistema informativo per la gestione dei traffici e della sosta urbana in caso di rischio alluvionale	Comune di Ajaccio, Corsica del Sud
I10. Sistema di monitoraggio basato sullo sviluppo di un modello idraulico delle reti fognarie di Pisa e Cecina	Pisa e Cecina, Pisa

Fonte: Scheda progetto

IV – Stato di avanzamento

Iniziato a gennaio 2017, la percentuale di spesa certificata al 31/12 è pari al 18% e ha finanziato per lo più spese per consulenze e servizi, realizzando inoltre alcuni investimenti previsti dalla proposta progettuale.

Stato di avanzamento del progetto		n.	%
Spesa certificata al 31 Dicembre 2018		779.065 €	18%
Output	T.1 Piano transfrontaliero per l’adattamento urbano al rischio alluvionale da acque meteoriche	IN CORSO	
	T.2 Sperimentazione di modelli transfrontalieri per l’adattamento urbano al rischio alluvionale da acque meteoriche	IN CORSO	

Fonte: Sistema di Monitoraggio Marittimo+

Le consultazioni con il capofila e i partner di progetto hanno confermato l'impostazione iniziale e i progressi delle attività come segue:

Per quanto riguarda l'attività T1:

- Sono stati istituiti i Partenariati Urbani per l'Adattamento (PUA) composti da stakeholder urbani (camere di commercio, associazioni, università e centri di ricerca etc.) nei comuni di: Livorno, Rosignano, Alghero, Sassari, Oristano, La Spezia, Savona, Vado Ligure, Agglomerazione di Bastia, Ajaccio e Dipartimento del Var;
- Sono state realizzate analisi territoriali e tematiche sull'adattamento ai cambiamenti climatici che raccolgono le *policies* e le buone pratiche sull'adattamento ai cambiamenti climatici con focus sulle alluvioni urbane da piogge improvvise e intense in ambito locale, regionale, nazionale e internazionale;
- I partner di progetto Comune di Livorno, Rosignano, Alghero, Sassari, Vado Ligure e Ajaccio e ANCI Toscana in qualità di sostenitore, hanno firmato il Patto dei Sindaci per il Clima e l'Energia impegnandosi ad elaborare un piano d'azione locale per l'adattamento come documento complementare al Piano d'Azione per l'Energia e il Clima (PAESC);
- Sono stati realizzati i documenti di analisi sui profili climatici dei singoli sistemi urbani per evidenziarne il grado di vulnerabilità e rischiosità per i comuni di Livorno, Alghero, Sassari, La Spezia, Ajaccio e per il Dipartimento del Var.

Per quanto riguarda l'attività T2, sono in fase di completamento i seguenti investimenti:

- La pavimentazione drenante tra piazza Matteotti e Via del Fantasia nel Comune di Livorno (Investimento 1);
- Il sistema drenante per la raccolta delle acque piovane, Comune di Alghero (Investimento 2);
- Pavimentazione drenante nel complesso P.M. Beghi e parco della Maggiolina nel comune di La Spezia (Investimento 5);
- Infrastrutture verdi per rallentare il deflusso delle acque piovane nel Dipartimento del Var;
- Approvata la progettazione definitiva per la Pavimentazione drenante presso i camminamenti dei giardini del prolungamento a mare nel Comune di Savona (investimento 6);
- Approvata la progettazione con deliberazione della Giunta comunale per l'intervento di pavimentazione drenante e permeabile nel comune di Sassari (Investimento 4);

- Avviate le procedure per l'assegnazione dell'incarico per la realizzazione della pavimentazione drenante presso un tratto di viabilità nel comune di Oristano (Investimento 3).

L'attività di comunicazione risulta trasparente e gli aggiornamenti di eventi e notizie pubblicati nel sito web del progetto sono numerosi:

- 9 incontri "Social ADAPT" di sensibilizzazione sul tema rivolti alla cittadinanza;
- 6 giornate di *empowerment* dedicate a operatori del settore e stakeholder coinvolti nella gestione del territorio per qualificarne le competenze e conoscenze;
- riunioni del Partenariato Urbano per l'Adattamento (PUA);
- 1 workshop a Oristano.

V - Risultati conseguiti di progetto

I risultati conseguiti dal progetto sono principalmente di due tipi, intangibili e tangibili, e confermano gli impegni presi in fase di preparazione del progetto (si vedano le tabelle gruppi target ed investimenti sopra riportate).

Quelli appartenenti al primo tipo sono riscontrabili nelle realizzazioni dell'attività T1, che prevede la definizione di una strategia transfrontaliera per rendere i sistemi urbani più resilienti agli effetti dei cambiamenti climatici. A tal fine, la partecipazione attiva dei rappresentanti della società civile si è concretizzata con la stipula dei Partenariati Urbani per l'Adattamento che hanno creato occasioni di incontro sistematiche tra le istituzioni e le realtà territoriali. Inoltre, il progetto è di fatto un'attuazione pratica delle normative vigenti in materia di adattamento ai cambiamenti climatici, declinata in ogni singolo comune attraverso l'elaborazione di piani d'azione locali per la gestione del rischio alluvione. A ciascun comune infatti è stato chiesto di analizzare gli interventi previsti dalla loro programmazione e di individuare quelli su cui si poteva intervenire. In questo modo si sono potuti evitare ulteriori sforzi progettuali ed economici ed ampliare la dimensione e gli impatti di interventi già previsti. L'elaborazione di questi piani d'azione locali, realizzati grazie al supporto di una task force di esperti in materia, ha permesso di definire delle linee guida, ad oggi già sperimentate in molti comuni che forniranno supporto anche per le attività future di monitoraggio e valutazione.

La seconda tipologia di risultati, quelli tangibili, si riferisce agli investimenti infrastrutturali che sono stati realizzati nelle città partner del progetto e che hanno permesso la messa in sicurezza della popolazione e delle attività umane, impattando sulla capacità di risposta dei centri urbani ai cambiamenti climatici.

VI - Criticità

Le maggiori criticità hanno riguardato la fase di acquisto di beni e servizi attraverso le procedure di evidenza pubblica. La pubblicazione dei bandi infatti, richiede tempi tecnici molto spesso troppo lunghi se considerati all'interno di una finestra temporale quale è quella della vita del progetto (36 mesi). In particolare, è la città di Ajaccio che ha incontrato maggiori difficoltà nella fase di aggiudicazione di una gara avente ad oggetto l'acquisto di attrezzature. Gli altri partner invece, a parte qualche ritardo fisiologico, sono riusciti tutti ad appaltare lavori e servizi.

Le consultazioni con il partner di progetto hanno permesso di evidenziare inoltre un altro passaggio critico relativo alle modalità di lavoro degli uffici degli enti comunali, sia italiani che francesi, che non sempre hanno garantito una comunicazione efficiente portando alcune volte ad una perdita delle informazioni.

VII – Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto EU

Sinergie con altri approcci/politiche nell'area di cooperazione

Il progetto ADAPT appartiene al Cluster Alluvioni e perciò, realizza in particolare sinergie con Proterina3 e TRIG-Eau.

Sinergie

Il progetto ADAPT realizza sinergie con le seguenti iniziative:

- *Proterina-Due, per ciò che riguarda il miglioramento e la condivisione delle info tra istituzioni, cittadini e comunità*
- *Proterina C, in tema di capacity building per gli enti locali, per la creazione e utilizzo di una piattaforma di condivisione dati*
- *PAST per l'adesione a Mayors Adapt for Climate and Energy*
- *SYNERGIE (I-F MARITTIMO 07-13), in tema di potenziamento della capacità di previsione e monitoraggio di eventi idraulici*
- *FABRICA EUROPA (I-F MARITTIMO 07-13)*

Fonte: Scheda progetto

Sostenibilità dei risultati nel tempo

La sostenibilità del progetto verrà garantita principalmente attraverso due realizzazioni:

- 1) La piattaforma di progetto, Agorà Multimediale, realizzata capitalizzando la precedente piattaforma TACU (cofinanziata dal programma Marittimo 2007-2013), conterrà infatti tutti i materiali di *capacity building* sviluppati attraverso il progetto. Gli amministratori e tecnici, in particolare quelli della zona transfrontaliera dell'Alto Tirreno, potranno consultarli facilmente creando il proprio account su TACU.
- 2) La sottoscrizione dei PAESC (Piani d'azione per l'energia sostenibile e il clima) impegnerà i firmatari ad integrare mitigazione e adattamento per ridurre del 40% le emissioni di gas serra

entro il 2030. Per assicurare una più ampia diffusione di questa pratica anche ANCI-Liguria è stato coinvolto. Inoltre, perché questi piani d'azione rimangano nei documenti di programmazione, verranno richieste ulteriori risorse, nazionali e regionali, per finanziare il loro aggiornamento e promuovere nuovi interventi.

- 3) Gli interventi fisici sul territorio rimarranno di proprietà dei comuni presso i quali vengono realizzati gli investimenti. Le relative spese di manutenzione resteranno a carico dunque degli enti comunali che la appaltono a ditte specializzate. Questo consentirà di conseguire notevoli riduzioni dei costi di manutenzione straordinaria connessi agli allagamenti.

Valore aggiunto comunitario

Da quanto emerge dalle interviste, l'approccio transfrontaliero è stato di particolare aiuto per superare il livello di frammentazione che caratterizza gli interventi nei vari territori, e dare quindi più organicità all'azione delle amministrazioni. La definizione di una strategia transfrontaliera unica guiderà le autorità locali nell'adozione di misure di adattamento declinate in ciascun territorio in ragione delle proprie specificità. Questo approccio consente di ottenere notevoli risparmi in termini di economie di scala, e di attivare interventi su scala maggiore, perché ad integrazione di risorse finanziarie già esistenti e previste dalle programmazioni regionali e nazionali. In questo modo si è potuto "giocare d'anticipo" su obblighi normativi riducendo la probabilità di incorrere a sanzioni.

Proterina3 evolution

I - Informazioni generali

Nome: Il terzo passo nella protezione del territorio dai rischi naturali: l'evoluzione partecipata nella gestione

Tipologia di progetto: Strategico tematico

Bando di riferimento: I Avviso / Lotto 1 / Asse 2

Data Inizio: 01/01/2017

Data Fine: 01/01/2020

Sito web: <http://interreg-maritime.eu/web/tdiretegnl/progetto>

Budget totale	FESR	Co-finanziamento
7.122.118,77 €	6.053.800,96 €	1.122.139,31 €

Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	1.696.449,89 €	24 %
Spese d'ufficio e amministrative	228.778,64 €	3 %
Spese di viaggio e soggiorno	298.138,50 €	4 %
Consulenze e servizi	2.989.549,46 €	42 %
Attrezzature	1.660.202,28 €	23 %
Infrastrutture	249.000,00 €	3 %

Fonte: Scheda progetto

I partner di progetto:

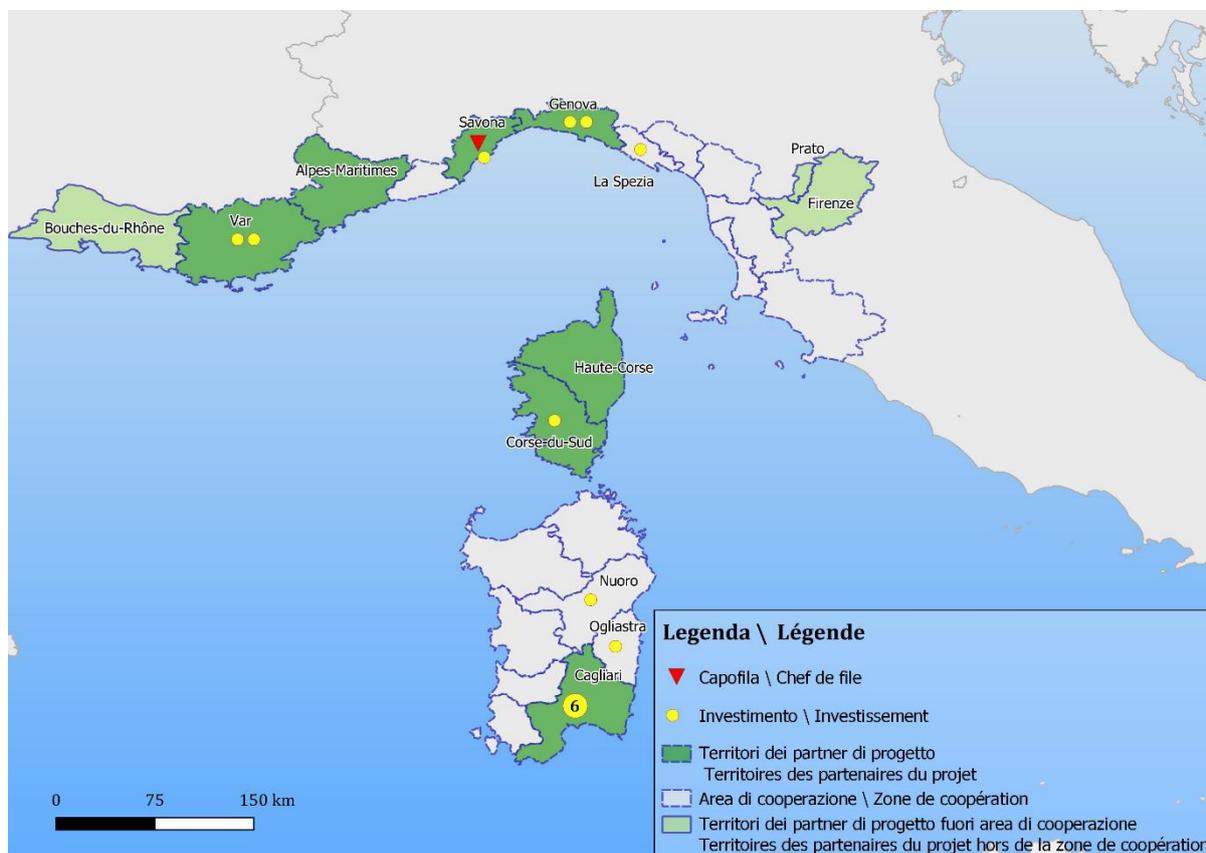
Interni all'area di programma

1. Fondazione CIMA, Centro Internazionale in Monitoraggio Ambientale – Savona, Regione Liguria
2. Dipartimento territorio della Regione Liguria – Genova, Regione Liguria
3. Città Metropolitana di Genova – Genova, Regione Liguria
4. Office de L'Environnement de la Corse – Alta-Corsica, Regione Corsica
5. Mairie d'Ajaccio – Corsica-del-sud, Regione Corsica
6. Service Départemental d'Incendie et de Secours de la Haute-Corse – Alta-Corsica, Regione Corsica
7. Département du Var – Var, Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra
8. Ville de Nice – Alpi-Marittime, Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra
9. Regione Autonoma della Sardegna – Cagliari, Regione Sardegna

Esterni all'area di programma

10. Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur – Bocche-del-Rodano, Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra

11. Regione Toscana, Direzione Difesa del Suolo e Protezione Civile, Settore idrologico regionale – Firenze, Regione Toscana
12. Consorzio LAMMA – Firenze, Regione Toscana
13. Associazione Nazionale Comuni Italiani Toscana – Prato, Regione Toscana
14. Autorità di Bacino del Fiume Arno – Firenze, Regione Toscana



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Il capofila, la Fondazione CIMA, guida un partenariato composto da 14 membri, otto italiani e sei francesi, che rappresentano complessivamente tutte e 5 le regioni del programma, più tre aree al di fuori dell'area di cooperazione che insieme coprono l'intera Regione Toscana. Il partenariato deve la sua formazione a esperienze progettuali finanziate dalla precedente programmazione, Proterina C e Proterina2, che di fatto hanno visto la partecipazione degli stessi partner. La sua compagine è caratterizzata dalla presenza di enti pubblici, sia a livello regionale che a livello comunale (città di Genova e città di Nizza) e di enti con competenze specifiche in tematiche ambientali, come lo stesso capofila, che conduce studi per la mitigazione del rischio da inondazione e da frana, e che rappresenta il centro di competenza in materia per la protezione civile italiana. Inoltre, la presenza delle 5 regioni, competenti per l'attuazione delle direttive UE, e che hanno poteri in materia di pianificazione e programmazione, garantisce il carattere strategico del programma.

II – Contesto di intervento

Il rischio alluvioni interessa da sempre tutta l'area di cooperazione, e più in generale il Mediterraneo, ma i fenomeni ad esso correlati si sono ulteriormente intensificati come effetto del cambiamento climatico, dando luogo ad eventi sempre più difficili da prevedere, se non si dispongono di strumenti di monitoraggio adeguati. Oltre a ciò, la mancanza di consapevolezza sul tema, sia da parte dei cittadini che da parte delle autorità, contribuisce ad esporre maggiormente i territori a questi rischi, minando così la capacità di resilienza delle comunità e degli ecosistemi. In questo quadro di contesto dunque, riveste un ruolo fondamentale l'utilizzo di nuovi strumenti di monitoraggio, di previsione e di allerta, al fine anche di limitare il peso economico che gli interventi ex/post evento alluvione richiedono solitamente.

Quadro normativo di riferimento

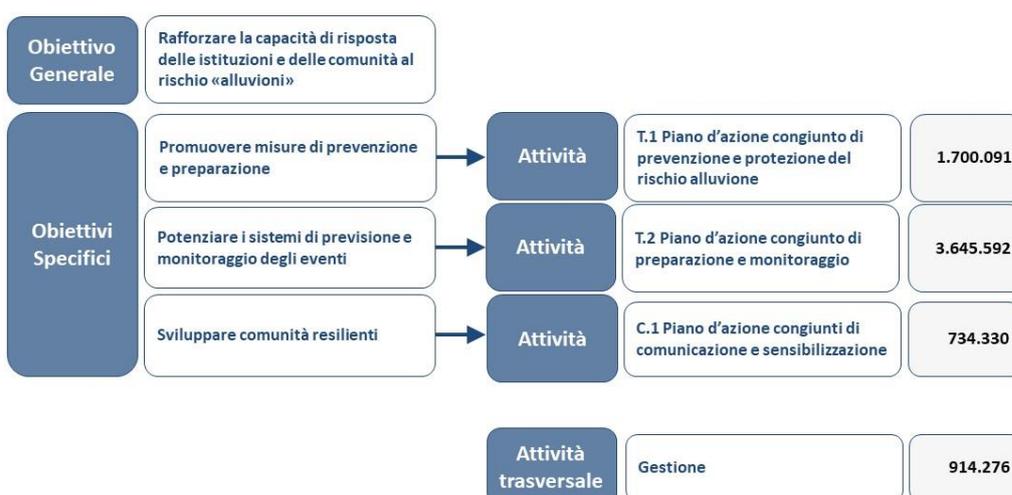
- *Direttiva 2007/60CE sul rischio alluvioni e sulla qualità delle acque*
- *Strategia dell'UE di adattamento ai cambiamenti climatici - COM(2013) 216 final.*

Fonte: Scheda progetto

III – Strategia di intervento

Il progetto interviene nella capacità delle istituzioni e della comunità di rispondere al rischio "alluvioni" e in particolare rafforzare le loro conoscenze in materia di: osservazione dei fenomeni legati a tale rischio; comunicazione e sensibilizzazione sul tema; introduzione di strumenti di partecipazione per la comunità. Per raggiungere questi obiettivi, il progetto realizza due piani di azioni congiunti e 15 investimenti in infrastrutture.

Logica d'intervento



Fonte: Elaborazione propria della Scheda progetto

Indicatore di Programma	R5A1 – Numero di istituzioni pubbliche che adottano strategie e piani di azione congiunti per l'adattamento ai rischi prioritari (idrologico/alluvioni, erosione costiera, incendi)	
Indicatori di realizzazione	CO20 – Popolazione che beneficia delle misure di protezione contro le alluvioni (IC20)	8.384.000
Output correlato	T1.2 Flood proof pubblici (progetto pilota per la difesa di strutture pubbliche)	14.000
	T1.3 Rain garden (progetto pilota di infrastruttura verde)	5.000
	T1.4 Parco urbano (progetto pilota di utilizzo di parco urbano con vasca di laminazione)	5.000
	T1.5 Flood proof funzione identitaria	10.000
	T2.3 Potenziamento sistemi di previsione e monitoraggio	6.500
	T2.4 Potenziamento sistemi di comunicazione	1.850.000
Indicatori di realizzazione	OC1 – Numero di piani d'azione congiunti, predisposti (IS 2)	3
Output correlato	T1.1 PAC prevenzione e protezione	1
	T2.1 PAC Preparazione e monitoraggio	1
	T2.2 PAC Comunicazione	1

Fonte: Scheda Progetto

Gruppi target	Target
Cittadini residenti nell'area della cooperazione	6.500.000
Sindaci dei Comuni nell'area di cooperazione	1.400
Tecnici incaricati della pianificazione a scala regionale	50

Fonte: Scheda Progetto

Investimenti e infrastrutture	Localizzazione
I.1: Progetto pilota di realizzazione di parco urbano con funzione di vasca di laminazione	Cagliari, Sardegna
I.2: Attuazione di interventi di flood proof per la riduzione della vulnerabilità degli edifici pubblici sensibili	La Spezia, Liguria
I.3: Attuazione di interventi di flood proof e retrofitting per la riduzione della vulnerabilità degli edifici pubblici sensibili	Nuoro, Sardegna
I.4: Attuazione di interventi di flood proof per la conservazione della funzione identitaria	Savona, Liguria
I.5: Rain Garden	Genova, Liguria
I.6: Potenziamento strumenti di previsione e monitoraggio RLIG	Genova, Liguria
I.7: Potenziamento della rete fiduciaria idro-termo-pluviometrica di Protezione Civile nel Bacino del Flumendosa	Ogliastra, Sardegna
I.8: Potenziamento strumenti di previsione e monitoraggio Ajaccio	Corse-du-Sud
I.9: Potenziamento strumenti di monitoraggio VAR-CAVEM	Var, Provenza-Alpi-Costa Azzurra
I.10: Acquisizione e sviluppo di una piattaforma di previsione per il Var	Var, Provenza-Alpi-Costa Azzurra
I.11: Sistema sperimentale di previsione e monitoraggio delle piene, NIZZA	Cagliari, Sardegna
I.12: Piattaforma di modellazione, simulazione e pianificazione a vocazione transfrontaliera	Cagliari, Sardegna
I.13: Potenziamento strumenti di previsione e monitoraggio RTOS	Cagliari, Sardegna
I.14: Totem per lo sviluppo della cultura del rischio	Cagliari, Sardegna
I.15: Implementazione di una infrastruttura GNSS Meteo per la raccolta di dati meteorologici su mare	Cagliari, Sardegna

Fonte: Scheda Progetto

IV – Stato di avanzamento

Il progetto, iniziato a gennaio del 2017 è programmato per terminare nei primi mesi del 2020. Il sistema di monitoraggio di marittimo + rileva che le attività T1 e T2 sono in corso d’attuazione e che la spesa certificata dal progetto al 31 dicembre era pari al 30%.

Stato di avanzamento del progetto		n.	%
Spesa certificata al 31 Dicembre 2018		2.151.971	30%
Output	T1 Piano d’azione congiunto di prevenzione e protezione		IN CORSO
	T2 Piano d’azione congiunto di preparazione e monitoraggio		IN CORSO

Fonte: Sistema di monitoraggio Marittimo +

I dati sulla spesa certificata sono in linea con lo stato attuale di realizzazione degli *output*, di cui le informazioni sono state fornite in sede di intervista con il capofila.

In particolare, il progetto ha completato tutti gli interventi previsti in tema di prevenzione ossia: il progetto pilota di realizzazione di parco urbano con funzione di vasca di laminazione in Sardegna (I1); interventi di *flood proof* per la riduzione della vulnerabilità degli edifici pubblici sensibili come le scuole nelle Regioni Liguria e Sardegna (I2 e I3 - quasi completati); interventi di *flood proof* per la conserva-

zione della funzione identitaria nella Regione Liguria (I4), che ha interessato il centro storico del comune di Albenga, riconosciuto quale sito di identità culturale più forte; il *Rain Garden* in Regione Liguria (I5).

Per quanto riguarda invece gli interventi di potenziamento degli strumenti di monitoraggio, il progetto ha concluso: il potenziamento degli strumenti di previsione e monitoraggio ad Ajaccio (I8); il sistema sperimentale di previsione e monitoraggio delle piene a Nizza, dove sono state installate delle telecamere a fibra ottica molto innovative che monitorano il livello del torrente (I11).

V - Risultati conseguiti di progetto

Lo stato di avanzamento del progetto permette di identificare alcuni risultati conseguiti fino ad ora, in linea con quanto previsto nella scheda progetto. In primis, il progetto ha prodotto ricadute su larga scala in quanto, non solo ha raggiunto la popolazione dei comuni nei quali si sono realizzati gli interventi infrastrutturali di *flood proof* e *retrofitting*, ma ha anche migliorato la capacità di previsione di eventi in territori ben più ampi, grazie alla copertura dei sistemi meteo e di radar. Fino ad ora risultano coperti: 10 comuni Liguri; Ajaccio e tutti i comuni intorno; Nizza e tutti i comuni intorno; Saint-Tropez; alcuni comuni nel Dipartimento del Var.

Inoltre, in tema di promozione di strumenti di partecipazione della comunità, l'intervento nel Comune di Albenga rappresenta un caso concreto di come, attraverso il coinvolgimento preliminare dei propri cittadini, si possano attuare piani d'azione che tengano conto anche del patrimonio culturale di un territorio, contribuendo a preservarne l'identità.

VI - Criticità

L'intervista con il capofila di progetto ha permesso di individuare alcune criticità soprattutto nella fase di coordinamento delle competenze tra i partner francesi e quelli italiani. Per esempio, in Francia, l'attività della protezione civile è molto limitata e diverse sono le competenze possedute su tutta la catena di gestione della tematica (dallo Stato alle Regioni). Molto spesso ne è risultato quindi che enti di pari livello come le regioni, possedessero invece competenze molto diverse, e questo ha reso ostico il coordinamento delle attività. Oltre a ciò, nel corso di attuazione del progetto si sono susseguiti dei cambiamenti organizzativi e quindi dei passaggi di competenze, che hanno accentuato tali difficoltà.

VII – Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto EU

Sinergie con altri approcci/politiche nell'area di cooperazione

Il progetto sviluppa sinergie con Proterina-Due, RESMAR e Proterina C (Marittimo 2007-2013).

Sinergie

Proterina-3 evolution presenta sinergie con i seguenti progetti:

- *Il progetto Alcotra 2014-2020 URAMET “Unione Radar METeorologici”;*
- *Il progetto H2020 ANYWHERE.*

Fonte: Scheda progetto

Sostenibilità dei risultati nel tempo

I piani d’azione di prevenzione e monitoraggio prodotti nell’ambito di questo progetto racchiudono contenuti che potranno essere utilizzati dalle regioni per programmare nel futuro gli interventi a difesa dal rischio alluvioni. In tal senso, i tavoli tra attori istituzionali organizzati hanno rafforzato la cooperazione tra gli stessi e la loro volontà politica a trattare la tematica in maniera congiunta in futuro. Inoltre, la redazione di linee guida per l’implementazione dei contratti di Fiume promuoverà l’utilizzo di questo strumento volontario di pianificazione (soprattutto nel contesto italiano) efficace per agevolare le misure di manutenzione dei fiumi, la realizzazione di interventi di protezione e valorizzazione ambientale, e il coinvolgimento della comunità nelle attività di mitigazione e adattamento al rischio alluvioni. Infine, tutti gli investimenti infrastrutturali e le azioni pilota fino ad ora attuati, rimarranno ovviamente fruibili nei prossimi anni da tutti i comuni e quindi da tutta la popolazione di quei territori.

Valore aggiunto comunitario

Il programma ha permesso di fare un passo in avanti rispetto alle modalità con cui le amministrazioni e gli attori di contesto gestiscono il rischio alluvioni. Le regioni, in particolare, devono adempiere agli obblighi imposti dalle direttive comunitarie in ogni caso, ma grazie al sostegno del programma si è potuto farlo utilizzando strumenti più innovativi ed efficaci. Da quanto emerge dalle interviste, si sono attuate misure altrimenti difficilmente realizzabili e raggiunti livelli di approfondimento del tema molto rilevanti, al punto da riuscire a portarli all’attenzione di attori chiave quali i vertici della protezione civile in Italia.

T.R.I.G - Eau

I - Informazioni generali

Nome: Transfrontalierità, Resilienza, Innovazione & Governance per la prevenzione del Rischio Idrologico

Tipologia di progetto: Strategico tematico

Bando di riferimento: I Avviso / Lotto 1 / Asse 2.

Data Inizio: 01/03/2017

Data Fine: 29/02/2020

Sito web: <http://interreg-maritime.eu/web/t.r.i.g-eau>

Budget totale	FESR	Co-finanziamento
2.091.370 €	1.777.664 €	313.705,53 €

Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	489.116,94 €	24%
Spese d'ufficio e amministrative	73.367,54 €	4%
Spese di viaggio e soggiorno	93.207,02 €	4%
Consulenze e servizi	800.678,71 €	38%
Attrezzature	210.000 €	10%
Infrastrutture	425.000 €	20%

Fonte: Scheda Progetto

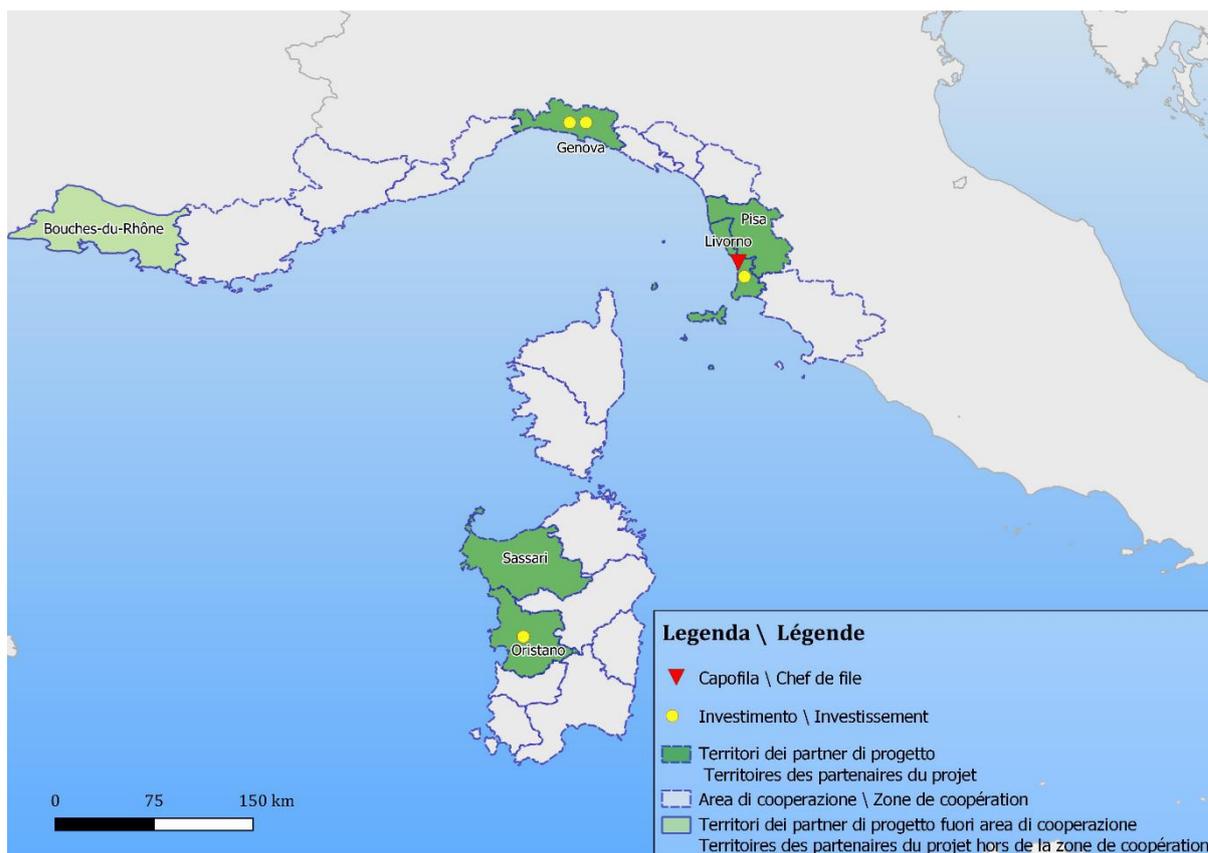
I partner di progetto:

Interni all'area di programma

1. Consorzio di Bonifica 5 Toscana Costa – Livorno, Regione Toscana
2. Comune di Campo nell'Elba – Livorno, Regione Toscana
3. Scuola superiore di studi universitari di perfezionamento Sant'Anna – Pisa, Regione Toscana
4. Università degli studi di Sassari – Sassari, Regione Sardegna
5. Comune di Solarussa – Oristano, Regione Sardegna
6. Ente Parco di Portofino – Genova, Regione Liguria
7. Università degli studi di Genova – Genova, Regione Liguria
8. Comune di Camogli – Genova, Regione Liguria

Esterni all'area di programma

9. Agence des Villes et Territoires Méditerranéens Durables – Bocche-del-Rodano, Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra
10. Ea Eco-entreprises (EAECO) – Bocche-del-Rodano, Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Il capofila del progetto, è il Consorzio Bonifica 5 Toscana Costa che opera in base alla legge Regionale 79/2012, controlla la funzionalità dei corsi d’acqua e provvede alla gestione, alla manutenzione e alle opere di bonifica fondiaria e irrigue. Esso ha coinvolto un partenariato composto da 10 membri, 8 italiani e 2 francesi, questi ultimi fuori dell’area di cooperazione. Tra questi la maggior parte sono enti di diritto pubblico (università, comuni o enti gestori di parchi), fatta eccezione che per l’Ea Eco-entreprises che è una rete di imprese che opera a sostegno delle realtà imprenditoriali dell’economia circolare.

II – Contesto di intervento

Il progetto si inserisce nel quadro delle strategie di adattamento ai cambiamenti climatici che promuove azioni di governance e gestione sostenibile dei territori attraverso una maggiore conoscenza di tematiche ambientali e comportamenti responsabili verso il patrimonio naturale e urbano. In particolare, l’area di cooperazione si presenta ricca di aree urbane e naturali più esposte al rischio idrogeologico, definito come gli effetti indotti su un territorio a seguito del superamento dei livelli idrometrici

dei corsi d'acqua della rete idrografica e di smaltimento delle acque piovane. Prendere in considerazione tale rischio, saperlo prevenire e monitorare significa tutelare il valore storico-culturale e paesaggistico-ambientale di un territorio.

Quadro normativo di referenza

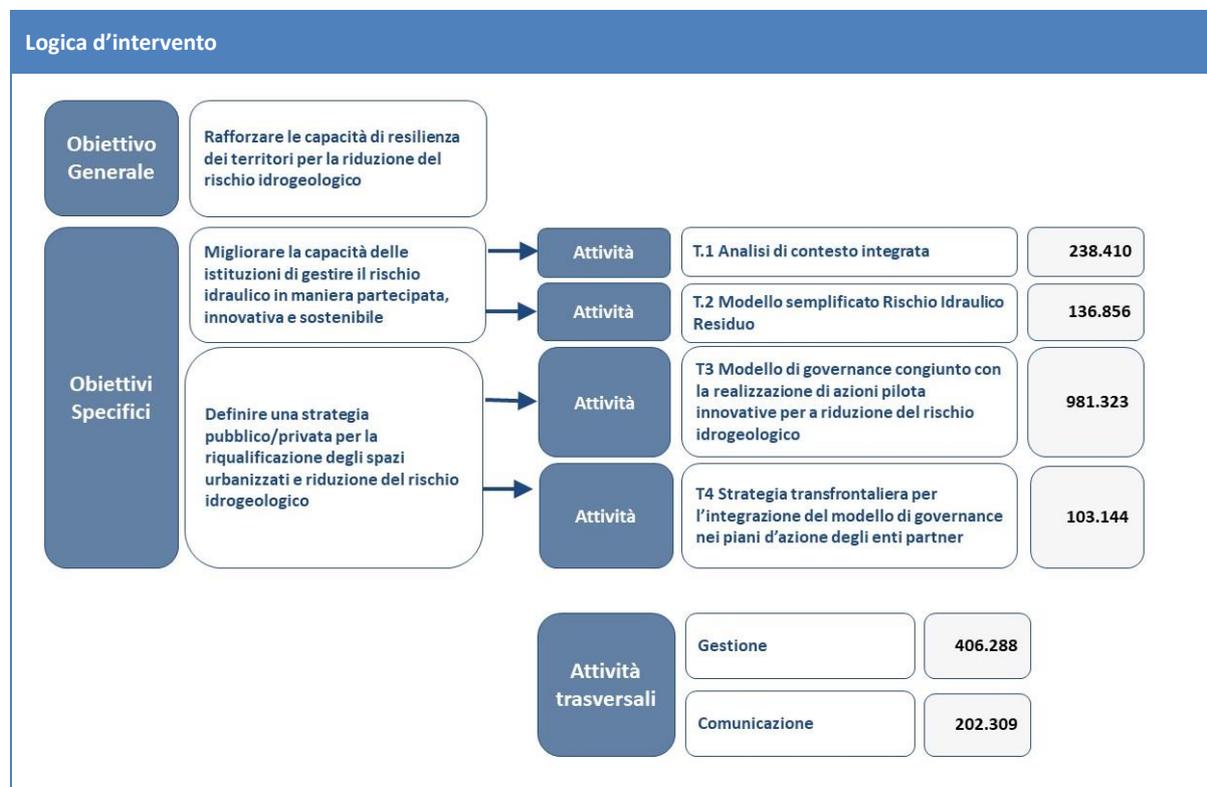
- *Strategia europea per i cambiamenti climatici e Conclusioni del Consiglio del 13/06/2013*
- *Strategia europea di Adattamento al Cambiamento Climatico e strategia Europa 2020*
- *Strategia Nazionale IT di Adattamento ai Cambiamenti Climatici del MATTM*
- *Piano di Gestione delle acque, Piano Ambientale Energetico Regionale ed il PIT con valenza di Piano Paesaggistico in Toscana*
- *In linea con il piano stralcio delle fasce fluviali e integrabile con il piano triennale di programmazione della regione per studio e progettazione di opere di mitigazione del rischio idrogeologico di Sardegna*
- *Programme Opérationnel FEDER Région Provence-Alpes-Côte d'Azur 2014-2020 Risques Sécurité Sureté promuove soluzioni multidisciplinari*
- *Direttiva 2000/60/CE per la tutela delle acque del bacino idrografico*

Fonte: Scheda Progetto

III – Strategia di intervento

Per rafforzare le capacità di resilienza dei territori, il progetto sviluppa 2 obiettivi specifici. Il primo, migliorare la capacità delle istituzioni di gestire il rischio, si realizza con le attività T1 e T2. Il secondo, definire una strategia pubblico/privata per la riqualificazione degli spazi urbanizzati, con le attività T3 e T4. Inoltre, T.R.IG-Eau realizza 4 investimenti.

Logica d'intervento



Fonte: Elaborazione propria da scheda progetto

Indicatore di Programma	RSA1 – Numero di istituzioni pubbliche che adottano strategie e piani di azione congiunti per l’adattamento ai rischi prioritari (idrologico/alluvioni, erosione costiera, incendi)	
Indicatori di realizzazione	CO20 – Popolazione che beneficia delle misure di protezione contro le alluvioni	1.200
Output correlato	T3.2.1 Deculverting (azione pilota per detombamento, infrastruttura verde)	400
	T3.3.1 SUDs (azione pilota Sustainable urban drainage system)	300
	T3.4.1 Rainwater Harvesting (riqualificazione terrazzamenti antropici per protezione popolazione area San Fruttuoso di Camogli)	500
Indicatori di realizzazione	OC1 – Numero di piani d’azione congiunti predisposti (IS 2)	1
Output correlato	T1.1.1 Documento di analisi integrata del contesto transfrontaliero	0
	T2.1.1 .1 Modello semplificato Rischio Idraulico Residuo	0
	T3.1.1 Modello di governance congiunto	0
	T4.1.1 Policy Paper TRIGEau	1
	T4.2.1 Protocollo d’intesa per l’integrazione del modello di governance nei piani d’azione dei partner	0

Fonte: Scheda Progetto

Gruppi target	Target
Funzionari pubblici	20
Agenti pubblici	10
Tecnici del settore	20
Studenti universitari	40
Studenti di scuole primarie e secondarie	100
Cittadini	2.000
Imprese	20

Fonte: Scheda Progetto

Investimenti	Localizzazione
I1 – Modello semplificato rischio idraulico	Genova – Liguria
I2 – Lavori di riqualificazione di un tratto urbano del corso d’acqua denominato “Gorgolinato” attraverso un intervento di rinaturalizzazione e detombamento	Zona artigianale della Pila – Comune di Campo nell’Elba, Toscana
I3 - Mitigazione del rischio alluvione attraverso azioni miranti a ripristinare la permeabilità dei suoli urbani e la loro capacità di deflusso e evacuazione delle acque meteoriche	Quartiere Sa Pauli – Comune di Solarussa, Sardegna
I4 – Azione pilota per la riduzione di rischio idro geologico in Liguria – Intervento di Rainwater Harvesting (Terraces)	San Fruttuoso di Camogli, Liguria

Fonte: Scheda Progetto

IV – Stato di avanzamento

Il progetto, a due anni dal suo inizio, presenta una percentuale di spesa certificata pari al 28%, investita per costi amministrativi (48%), per consulenze (45%), e infine per lavori infrastrutturali (6%).

Stato di avanzamento del progetto		n.	%
Spesa certificata al 31 Dicembre 2018		584.259 €	28%
Output	T1 Analisi di contesto integrata	COMPLETATO	

	T2 Modello semplificato di rischio idraulico residuo	IN CORSO
	T3 Modello di governance congiunto con azioni pilota (Deculverting, Sustainable Urban Drainage system, Rainwater Havervsing)	IN CORSO
	T4 Strategia per l'integrazione del modello di governance nei piani d'azione degli enti partner e beneficiari	IN CORSO

Fonte: Sistema di monitoraggio Marittimo +

Le interviste con il capo fila e il partner del progetto hanno confermato lo stato di avanzamento.

Per quanto riguarda l'attività T1: è stato prodotto un documento di 30 pagine circa (sia in italiano che in francese) frutto di un'analisi integrata tra il contesto italiano e quello francese al fine di costruire un quadro conoscitivo sulle esistenti capacità di gestione e prevenzione del rischio di alluvione, con particolare attenzione al problema della generazione dei deflussi meteorici in ambito urbano e alla realizzazione di infrastrutture verdi per la loro gestione.

Per quanto riguarda l'attività T2: l'Università di Genova ha concluso una procedura di gara per l'aggiudicazione del servizio di ingegnerizzazione del software per la definizione di un modello semplificato per misurare l'impatto di interventi di drenaggio urbano per mitigare il rischio di fallanza della rete di drenaggio.

Per quanto riguarda l'attività T3: delle tre azioni pilota previste per la riduzione del rischio idrogeologico in Toscana, Liguria e Sardegna, è ormai in chiusura il primo lotto di lavori effettuato a San Fruttuoso del comune di Camogli, per il rifacimento di murature in pietra e di consolidamento dei terrazzamenti preesistenti (totale importo € 37.320).

Per la T4: i partner hanno iniziato a raccogliere le Lettere di Intenti. Il numero dei firmatari (circa 50), superiore al target prefissato, ha permesso di cominciare a ragionare sul passaggio al protocollo di intenti.

L'attività di comunicazione ha realizzato numerose iniziative partecipative (eventi di sensibilizzazione, conferenze nazionali, workshop tematici), come si può osservare dal sito internet del progetto, coinvolgendo varie tipologie di stakeholder sul territorio (residenti, attori istituzionali, operatori economici, comunità scientifica). Questo approccio partecipativo si rileva anche nei tavoli di co-progettazione istituiti presso ogni territorio, pensati come luoghi di riflessione per criticità derivanti da cambiamenti normativi o di scambio di conoscenze ed esperienze.

V - Risultati conseguiti di progetto

Dalle interviste, sono confermati i risultati attesi così come da scheda progetto.

Alla luce dello stato di avanzamento del progetto si possono identificare i seguenti risultati:

- L'analisi integrata del contesto normativo tra Francia e Italia ha contribuito a fornire una base conoscitiva sugli strumenti e sulle norme esistenti nello spazio transfrontaliero con un

approfondimento su specifiche peculiarità topografiche territoriali. Esso si presenta come base per predisporre il sistema di governance transfrontaliero per la gestione del rischio di alluvione.

- L'attività T2 ha permesso di strutturare un modello semplificato da mettere a disposizione ai tecnici del settore non esperti per valutare l'efficacia degli interventi di drenaggio urbano propedeutici per programmare azioni volte alla minimizzazione del rischio residuo. Gestire il rischio residuo significa saper definire ex-ante quella parte di rischio che rimane quando le strutture protettive presenti non possono più svolgere il loro ruolo a causa dell'intensità dell'evento che supera i criteri di dimensionamento.
- Il completamento del primo lotto di lavori per l'azione pilota nel Borgo di San Fruttuoso nel comune di Camogli ha permesso di ripristinare e riqualificare i terrazzamenti antropici a protezione della popolazione residente e dei beni storici culturali e ambientali.

VI - Criticità

La consultazione con il capofila ha permesso di identificare le seguenti criticità:

- Non adeguatezza/completezza della base dati per la calibrazione/validazione del software di modellazione del rischio idraulico residuo necessari per il modello di un caso pilota; criticità parzialmente superabile utilizzando dati di letteratura o ipotesi ragionevoli con riferimento ad ambiti analoghi al fine di realizzare modelli di casi semplificati.
- Risorse umane scarse nel caso del Comune di Campo a causa di un'amministrazione in continuo cambiamento e risorse umane sempre diverse nell'Agence des Villes et Territoires Mediterraneens Durables.
- Difficoltà giuridico-amministrative per la realizzazione degli interventi pilota sui territori
- Difficoltà nel far sottoscrivere il protocollo di intesa o nel far prendere degli impegni concreti alle parti interessate
- Difficoltà relative al coordinamento di un partenariato ampio e variegato.

VII – Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto EU

Sinergie con altri approcci/politiche nell'area di cooperazione

Sinergie

- *Progetto LIFE, REWAT "Sustainable WATER management in the lower Cornia valley through demand REDuction, aquifer REcharge and river Restoration" per sviluppare una strategia partecipata per la gestione sostenibile delle risorse idriche e lo sviluppo socio-economico della Val di Cornia (Livorno);*
- *Aqua-Add (Interreg IVc) per la promozione della gestione integrata delle acque;*
- *RISK NAT (Alcotra 2007-2013) per la costituzione di un Polo transfrontaliero sui rischi naturali;*

- Progetto europeo WE @ US (Water Efficiency in European Urban Areas) finalizzato alla messa in rete delle eccellenze europee nell'ambito della gestione delle acque urbane.

Fonte: Scheda Progetto

Sostenibilità dei risultati nel tempo

La sostenibilità del progetto è garantita grazie a diverse realizzazioni:

Componente T2: Il modello di riferimento per la simulazione della risposta idrologico-idraulica di una rete di drenaggio urbano è lo *Storm Water Management Model* che si basa su una struttura modellistica open source.

Componente T3: la sostenibilità dell'azione pilota nel Borgo di San Fruttuoso risiede nella permanenza fisica dei nuovi interventi infrastrutturali.

Componente T4: il protocollo d'intesa formalizza l'impegno delle parti interessate e dei partner nel garantire la sostenibilità del progetto e dei suoi risultati (replicabilità, prospettiva di sviluppo, integrazione dei risultati, azione operative).

Valore aggiunto comunitario

Il progetto, in termini di realizzazioni e obiettivi, contribuisce all'attuazione delle Direttive EU 2000/60/CE e EU 2007/60/CE, ed è in linea con la Strategia europea per i cambiamenti climatici alla luce anche delle Conclusioni del Consiglio del 13/06/2013. Inoltre, conformemente alla Strategia EU 2020, T.R.I.G-Eau promuove una crescita intelligente, con investimenti nella formazione, ricerca e innovazione sostenibile, per la scelta di interventi green e *nature based* e inclusiva poiché sostiene informazione e partecipazione attiva di numerosi attori.

In particolare, il progetto punta a definire, testare e convalidare procedure e strumenti condivisi per la gestione del rischio idraulico in ambito urbano, in ottemperanza a quanto indicato dalla Direttiva Alluvioni. Si è infatti osservato che, anche senza considerare il rischio alluvione da deflusso meteorico superficiale, mancano una definizione univoca di rischio idraulico e una omogeneizzazione dei parametri di valutazione dello stesso nelle pianificazioni territoriali.

SICOMAR plus

I - Informazioni generali

Nome: Sistema transfrontaliero per la sicurezza in mare Contro i rischi della navigazione e per la salvaguardia dell'ambiente marino

Tipologia di progetto: Strategico territoriale

Bando di riferimento: Avviso II / Lotto 1 / Asse 2

Data Inizio: 01/06/2018

Data fine: 31/05/2021

Sito web: <http://interreg-maritime.eu/web/sicomarplus>

Budget totale	FESR	Co-finanziamento
6.688.230,14 €	5.684.995,62 €	1.003.234,52 €

Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	2.185.396,50 €	32,68 %
Spese d'ufficio e amministrative	289.813,40 €	4,33 %
Spese di viaggio e soggiorno	212.071,73 €	3,17 %
Consulenze e servizi	2.153.307,41 €	32,20 %
Attrezzature	1.847.641,10 €	27,63 %

Fonte: Scheda progetto

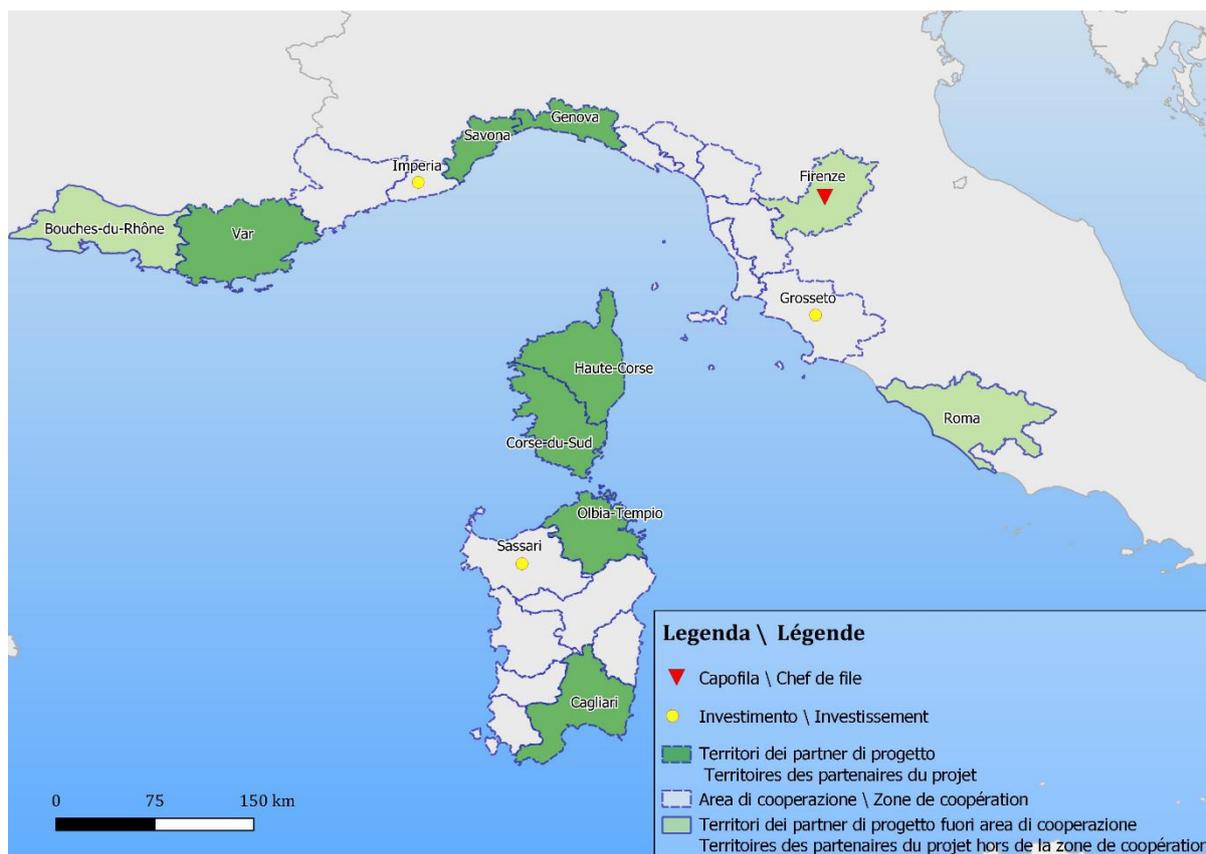
I partner di progetto

Interni all'area di cooperazione:

1. Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente Ligure (ARPAL) – Genova, Regione Liguria
2. Fondazione CIMA, Centro Internazionale in Monitoraggio Ambientale – Savona, Regione Liguria
3. Università degli Studi di Genova (UNIGE) – Genova, Regione Liguria
4. Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente della Sardegna (ARPAS) – Cagliari, Regione Sardegna
5. Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena (PNALM) – Olbia-Tempio, Regione Sardegna
6. Office de l'Environnement de la Corse (OEC) – Alta-Corsica, Regione Corsica
7. Office des Transports de la Corse (OTC) – Corsica-del-Sud, Regione Corsica
8. Institut français de Recherche et d'Exploitation de la Mer (IFREMER) – Alta-Corsica, Regione Corsica
9. Service départemental d'incendie et de secours de la Haute-Corse (SDIS 2B) – Alta-Corsica, Regione Corsica
10. Communauté de communes du golfe de Saint-Tropez (CCGST) – Var, Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra
11. Université de Toulon (UTLN) – Var, Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra

15. Esterni all'area di cooperazione:

12. Regione Toscana – Direzione Ambiente ed Energia Settore Tutela della Natura e del Mare – Firenze, Regione Toscana
13. Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) – Roma, Regione Lazio
14. Laboratorio di Monitoraggio e Modellistica Ambientale per lo sviluppo sostenibile (LaMMA) – Firenze, Regione Toscana
15. Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, Guardia Costiera (COGECAP) – Roma, Regione Lazio
16. Bataillon de Marins Pompiers de Marseille (BMPM) – Bocche-del-Rodano, Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Capofila del progetto è la Regione Toscana che è l'autorità responsabile della pianificazione spaziale marino-costiera con competenze nella governance integrata dell'area marina toscana. Il partenariato è composto da 16 partner (9 italiani e 5 francesi), che coprono nella loro globalità, tutta l'area di cooperazione, più 3 territori al di fuori rappresentati dalla Regione Toscana (Firenze), il Consiglio Nazionale delle Ricerche (Roma) e il Bataillon de Marins Pompiers di Marsiglia.

Il partenariato ha capitalizzato l'esperienza maturata nell'ambito del progetto Sicomar, finanziato nella precedente programmazione di Marittimo, che ha visto coinvolti soggetti appartenenti al mondo accademico e soggetti istituzionali impegnati in ambito di sicurezza marittima. La logica di selezione del nuovo partenariato è dunque rimasta la stessa in ragione della pregressa dimostrazione che la combinazione di queste due tipologie di partner produce strumenti pratici e innovativi per la gestione dei

rischi della navigazione e la salvaguardia dell'ambiente marino. L'elemento di novità rispetto al precedente partenariato è rappresentato dall'ampliamento geografico previsto dal programma trainato dalla regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra, e per il quale si è deciso di coinvolgere 3 membri del nuovo territorio.

II – Contesto di intervento

L'area di cooperazione è interessata da un forte traffico di merci e passeggeri che attraversano il Nord del Mediterraneo per lavoro, turismo nautico o crocieristico. Tale mobilità di imbarcazioni contribuisce ad aumentare i rischi legati alla navigazione traducendosi, come accaduto spesso negli ultimi anni, in incidenti marittimi a danno delle persone e delle risorse naturali della zona. L'area marina che il progetto intende tutelare è quella del Santuario Pelagos, la principale area protetta di Importanza per il Mediterraneo (SPAMI), caratterizzata da un patrimonio naturale di valore e sottoposta a forti pressioni legate all'intenso traffico marittimo delle aree portuali e dei poli industriali e commerciali.

In questo contesto è necessario dunque rafforzare la sicurezza in mare, ampliando il perimetro dell'area di mare controllata da strumenti di monitoraggio e strumenti per la gestione delle emergenze. Coerentemente con la dimensione sistemica del contesto, il progetto affronta in maniera integrata il tema della sicurezza in mare, ma anche quello relativo alla protezione dell'ambiente marino transfrontaliero.

Quadro normativo di riferimento:

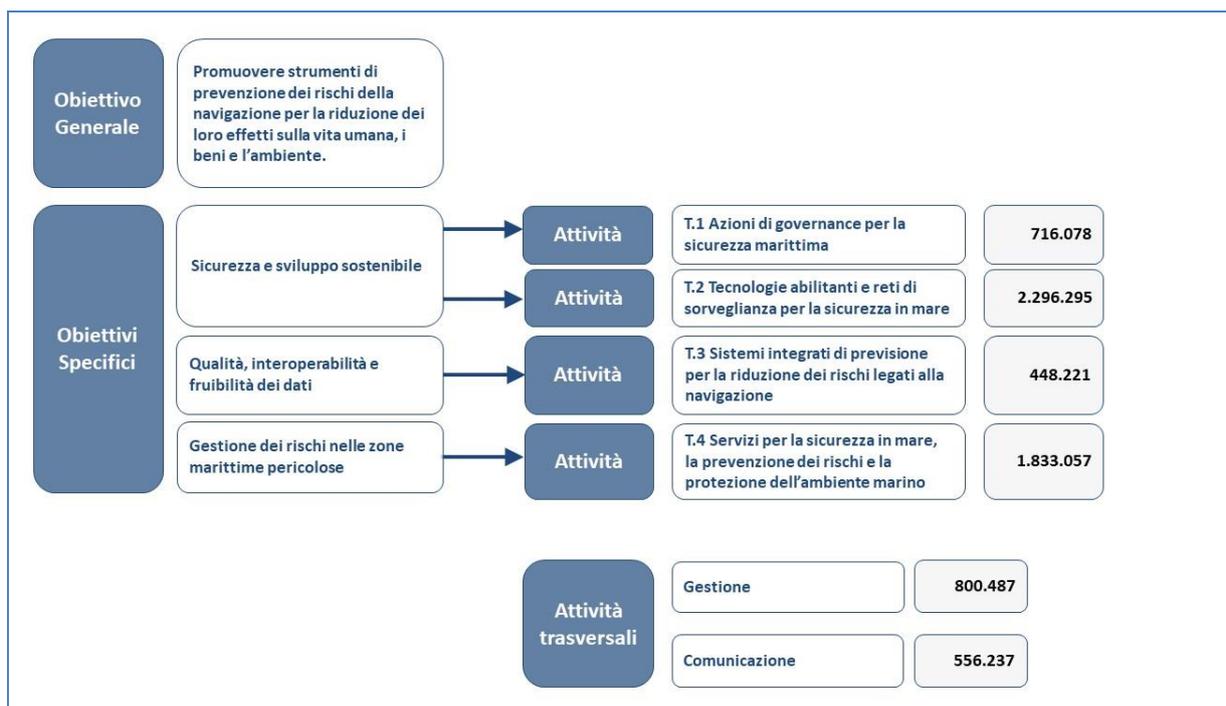
- *Direttiva 2002/59/CE sulla sicurezza in mare*
- *Direttiva 2008/56/CE sulla protezione dell'ambiente*
- *Direttiva 2014/89/UE sulla pianificazione degli spazi marittimi*

Fonte: Scheda progetto

III – Strategia di intervento

Il progetto propone strumenti di prevenzione dei rischi legati alle attività di navigazione e si articola in tre obiettivi specifici: il primo è quello di sviluppare il trasporto marittimo conciliandolo con le relative misure di sicurezza (attività T1 e T2), il secondo attiene all'utilizzo dei dati e alla loro fruibilità, realizzato con l'attività T3. Il terzo prevede di migliorare la capacità di gestione dei rischi nelle zone marittime più pericolose dell'area di cooperazione (attività T4). Il progetto realizza inoltre 3 investimenti.

Logica d'intervento



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Indicatore di Programma	R5B1 – Numero di sinistri marittimi nella zona che coinvolgono viaggiatori, lavoratori o merci	
Indicatori di realizzazione	OC1 – Numero di piani d’azione congiunti predisposti (IS 2)	2
Output correlato	T1.1.1 – Piano di adozione congiunta per il monitoraggio integrato per la sicurezza e protocollo di intesa per la condivisione dei dati	1
	T1.2.1 – Piano di adozione congiunta per la sicurezza della navigazione e il pilotaggio in aree marittime pericolose	1
Indicatori di realizzazione	O5B1 – Numero di sistemi comuni per la sicurezza della navigazione e del monitoraggio delle merci pericolose (IS 1)	7
Output correlato	T2.1.1 – Sistema integrato delle reti ad alta tecnologia per il monitoraggio marino ai fini della sicurezza	2
	T2.2.1 – Sistema Radar Toscana	1
	T2.3.1 – Sistema Radar Sardegna	0
	T2.4.1 – Sistema Radar Liguria	0
	T 3.1.1 – Implementazione sistemi integrati di previsione per la sicurezza della navigazione	2
	T4.1.1 – Disegno, implementazione e messa a sistema di servizi per la sicurezza della navigazione	2

Fonte: Scheda progetto

Gruppi target	Target
Organismo di Diritto Pubblico	160
Organismo Pubblico	320
Organismo Privato	2.280
EGTC	4
Other (cittadini, diportisti, marittimi e fruitori del mare)	1.000.000
Organismo Internazionale	3

Fonte: Scheda progetto

Investimenti	Localizzazione
I1. Sistema Radar Toscana	Grosseto, Toscana
I2. Sistema Radar Sardegna	Sassari, Sardegna

IV – Stato di avanzamento

Il progetto, cominciato a giugno del 2018, prevede la sua chiusura a maggio 2021. Le attività progettuali sono tutte in corso di attuazione, mentre la percentuale di spesa certificata è del 2%. I progressi del progetto sono quindi ancora limitati, ma lo stato di avanzamento è coerente con quanto programmato.

Stato di avanzamento del progetto		n.	%
Spesa certificata al 31 Dicembre 2018		118.771,02 €	2%
Output	T1 – Azioni di governance per la sicurezza marittima		IN CORSO
	T2 – Tecnologie abilitanti e reti di sorveglianza per la sicurezza in mare		IN CORSO
	T3 – Sistemi integrati di previsione per la riduzione dei rischi legati alla navigazione		IN CORSO
	T4 – Servizi per la sicurezza in mare, la prevenzione dei rischi e la protezione dell'ambiente marino		IN CORSO

Fonte: Sistema di monitoraggio Marittimo+

Per quanto riguarda l'attività T1:

Sono stati avviati gli studi per la definizione del quadro conoscitivo per la mappatura delle aree più esposte ai rischi della navigazione. Si sono inoltre tenute degli incontri tra il partner CIMA e il Segretariato dell'Accordo ACCOBAMS¹³ per la presentazione del progetto e per la definizione dell'organizzazione dei contenuti del corso di formazione del personale navigante.

Per quanto riguarda l'attività T2:

Sono stati effettuati i sopralluoghi e le attività tecniche propedeutiche allo spostamento del radar di Castiglione della Pescaia al sito Monte Verrugoli ed è stata definita la convenzione fra il gestore del sito e LAMMA. Inoltre, si sono realizzate le analisi di fattibilità per il posizionamento del nuovo sistema radar in Liguria e del correntometro in Sardegna.

Per quanto riguarda l'attività T3 (in anticipo secondo quanto programmato):

Si è realizzato un modello di supporto per gestire le emergenze in caso di versamenti di idrocarburi come effetto di una collisione.

Per quanto riguarda l'attività T4 (in anticipo secondo quanto programmato):

Si è avviata l'attività di mappatura del traffico marittimo e per la definizione di nuovi servizi sulla rete AIS (Automatic Identification System) ed è iniziata poi la campagna di monitoraggio invernale di raccolta dati sulla presenza di cetacei nell'area di progetto.

¹³ Accordo per la conservazione dei cetacei nel Mediterraneo, nel Mar Nero e nelle contigue aree atlantiche firmato nel 1996 da tutti i paesi del Mediterraneo

V - Risultati conseguiti di progetto

Sono stati confermati gli obiettivi e i target definiti in fase di elaborazione del progetto.

Come illustrato nella logica d'intervento, il presupposto per realizzare gli obiettivi di progetto, la sicurezza marittima da una parte, la tutela dell'ambiente marino dall'altra, è quello di migliorare la capacità di rilevazione e di elaborazione di dati rendendoli interoperabili tra loro. Ciascuna delle 4 attività in cui si articola il progetto, di fatto presenta un focus sul trattamento e la condivisione dei dati. Lo sviluppo di una rete di sorveglianza infatti, permette di raccogliere informazioni di natura oceanografica (onde e correnti) di tutta l'area transfrontaliera e di aggregarle tramite un modello di governance comune, che possa realizzare previsioni più precise e intervenire più efficacemente in situazioni di incidenti ed emergenze.

Nonostante il progetto sia iniziato solamente da poco più di un semestre, è possibile osservare come la presenza di attori istituzionali rilevanti quali il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, che è il soggetto nazionale deputato a gestire incidenti, contribuisca a dare diretta applicazione alle metodologie sviluppate e quindi ad ampliarne la capacità di impattare sui temi affrontati dal progetto.

VI - Criticità

Le criticità incontrate dal progetto, seppur non abbiano rappresentato un ostacolo per il raggiungimento degli obiettivi prefissati, sono due:

- La rendicontazione che ha interessato principalmente il lato francese;
- Il coordinamento del gran numero di partner coinvolti (16), oneroso per il capofila.

VII – Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto EU

Sinergie con altri approcci/politiche nell'area di cooperazione

Attualmente, ci sono grandi sinergie col progetto IMPACT (Marittimo 2014-2020) che affronta temi simili.

Sinergie

Sinergie con progetti della passata programmazione del PO Marittimo 2007-2013:

- SIC
- PLIS
- MOMAR
- SICOMAR

La sicurezza in mare è stata identificata come prioritaria all'interno dei servizi marini del programma europeo COPERNICUS di osservazione della terra.

Fonte: Scheda progetto

Sostenibilità dei risultati nel tempo

La sostenibilità del progetto si può leggere sia in funzione della natura delle sue realizzazioni che nella tipologia di partner coinvolti. Per quanto riguarda gli output del progetto:

- Gli investimenti nei sistemi radar in Toscana e Liguria consentiranno la rilevazione e l'utilizzo dei dati anche dopo la chiusura del progetto in quanto rimarranno a disposizione dei partner di tutta l'area transfrontaliera;
- La mappatura delle zone marine più esposte al rischio consentirà di canalizzare i futuri interventi e di ottimizzare l'utilizzo delle risorse.

Per quanto riguarda la tipologia di partner coinvolta, ossia per esempio il comando generale delle capitanerie, consentirà – sul lato italiano di migliorare la visibilità degli interventi previsti dal progetto e potenzialmente di replicarli su tutto il territorio nazionale.

Valore aggiunto comunitario

Il carattere transfrontaliero del progetto risiede nella gestione della risorsa comune del mare. Inoltre, l'opportunità di condividere tecnologie e esperienze di partner italiani e francesi, impegnati nella gestione dei rischi della navigazione, consente di arricchire il portafoglio di soluzioni esistenti e di produrre strumenti gestionali innovativi applicabili in diversi territori.

IMPACT

I - Informazioni generali

Nome: Impatto Portuale su aree marine protette: Azioni cooperative Transfrontaliere

Tipologia di progetto: Strategico territoriale

Bando di riferimento: I Avviso / Lotto 3 / Asse 2

Data Inizio: 01/03/2017

Data Fine: 29/02/2020

Sito web: <http://interreg-maritime.eu/web/impact/progetto>

Budget totale	FESR	Co-finanziamento
1.932.234,84 €	1.642.399,61€	289.835,23 €

Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	733.042,96 €	38 %
Spese d'ufficio e amministrative	103.549,18 €	5 %
Spese di viaggio e soggiorno	127.806,00 €	7 %
Consulenze e servizi	551.373,75 €	29 %
Attrezzature	416.462,95 €	22 %

Fonte: Scheda progetto

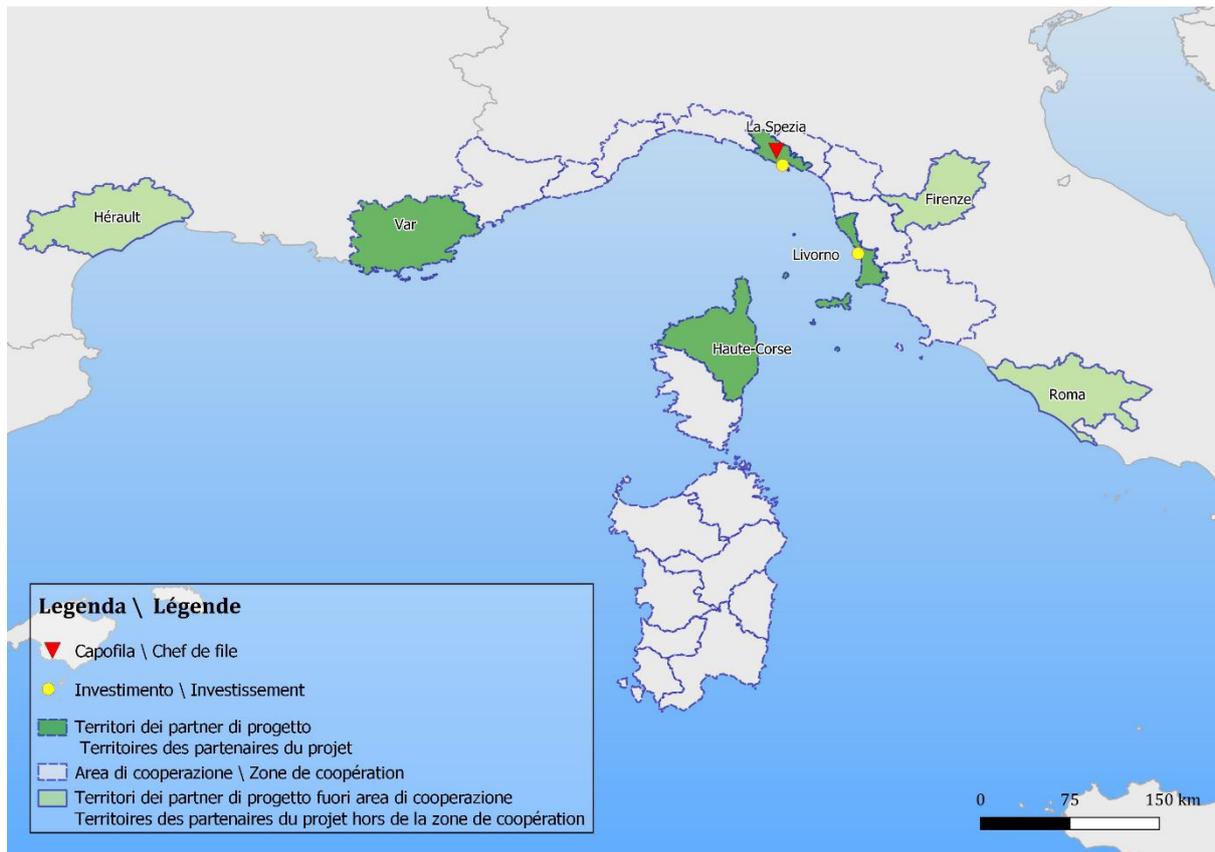
I partner di progetto:

Interni all'area di programma

1. Istituto di Scienze Marine – Consiglio Nazionale delle Ricerche (ISMAR-CNR) – La Spezia, Regione Liguria
2. Centro Interuniversitario di Biologia Marina ed ecologia applicata G. Bacci (CIBM) – Livorno, Regione Toscana
3. Consorzio Laboratorio di Monitoraggio e Modellistica Ambientale (LaMMA) – Livorno, Regione Toscana
4. Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer (IFREMER) – Alta-Corsica, Regione Corsica
5. Università di Tolone (UTLN) – Var, Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra

Esterni all'area di programma

6. Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) – Roma, Regione Lazio
7. Laboratoire d'Ecogéochimie des Environnements Benthiques, Centre National de la Recherche Scientifique (LECOB-CNRS) – Herault, Regione Occitanie
8. Regione Toscana Dipartimento ambiente e energia – Firenze, Regione Toscana



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Il capofila del progetto, l’Istituto di Scienze Marine, ha coinvolto otto partner, cinque italiani e tre francesi. Da osservare che sono stati coinvolti soggetti esterni all’area di cooperazione, quali la Regione Toscana, il Laboratoire d’Ecogéochimie des Environnements e l’ISPRA, con l’idea di potere identificare un’area per specifica specie da proteggere. La composizione del partenariato, di fatto, fatta eccezione che per la Regione Toscana, è caratterizzata dalla presenza di attori che dispongono di competenze tecnico scientifiche sulla protezione dell’ambiente marino, della biodiversità e sugli impatti delle attività antropiche sui mari.

II – Contesto di intervento

I contaminanti generati dalle attività portuali vengono trasportati e dispersi dalle correnti marine, la cui variabilità e dinamicità sono ad oggi poco conosciute a causa di una carenza di dati sostanziale sul fenomeno. La sfida territoriale del progetto è quindi di conciliare le attività portuali, rendendole più sostenibili, con la protezione dell’ambiente marino. Perciò, il progetto basa la sua strategia su un piano di monitoraggio delle correnti marine, al fine di tracciare un quadro oceanografico dello spazio di cooperazione, prima non esistente. Tale monitoraggio avviene attraverso l’installazione di antenne radar

posizionate nelle zone costiere dell'area di cooperazione che permettono di produrre mappe sistematiche fino a parecchie decine di km dalla costa.

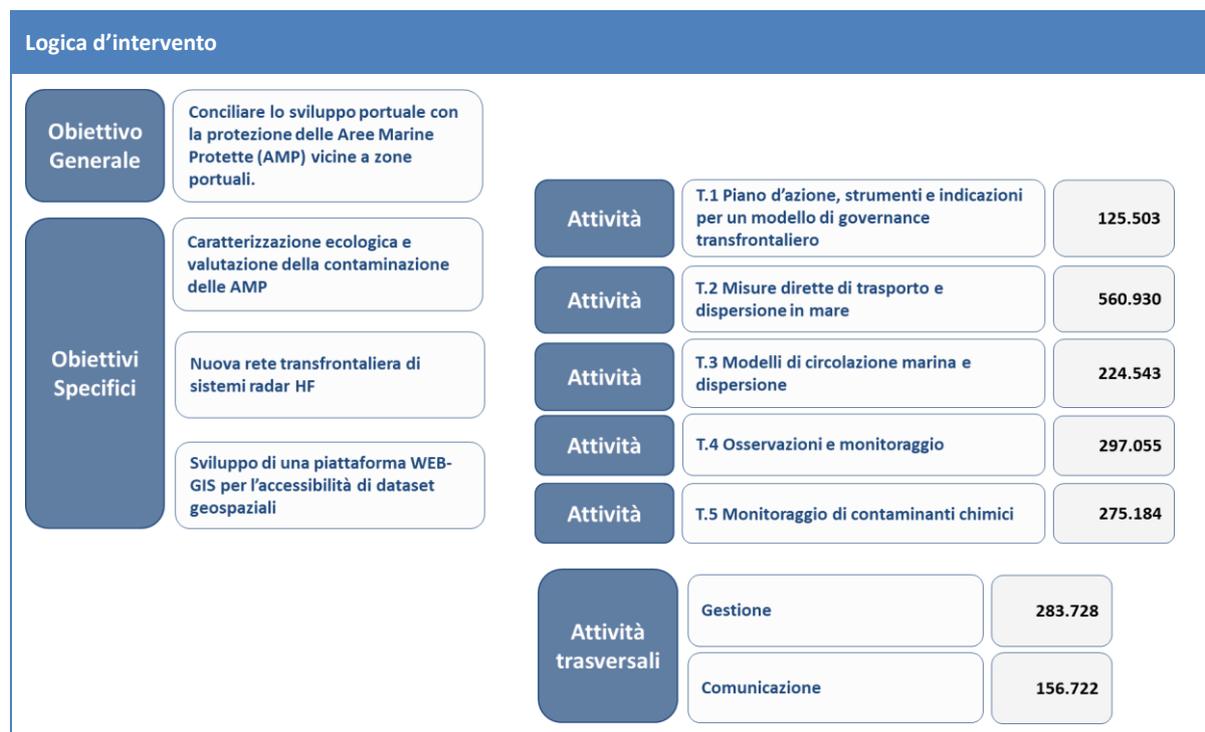
Quadro normativo di riferimento

- *Direttiva 2014/89/UE, che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo*
- *Marine Strategy Framework Directory, che mira a raggiungere il buono stato ambientale delle acque marine dell'UE entro il 2020;*
- *Direttiva 92/43 "Habitat" per la conservazione degli habitat naturali e seminaturali che stabilisce la gestione dei Siti Natura 2000.*

Fonte: Scheda progetto

III – Strategia di intervento

La strategia progettuale si articola in tre obiettivi specifici: la caratterizzazione ecologica e la valutazione della contaminazione delle aree marine protette (AMP); la nuova rete transfrontaliera di sistemi radar HF; e lo sviluppo di una piattaforma web-gis. Per raggiungere i suoi obiettivi, la strategia di IM-PACT si sviluppa in cinque attività e due investimenti, che si realizzano in alcune delle aree portuali principali della zona di cooperazione.



Fonte: Elaborazione propria dalla scheda progetto

Indicatore di Programma	R6C1 – Numero delle azioni pubbliche finalizzate alla gestione congiunta del patrimonio naturale e culturale dello spazio di cooperazione	
Indicatori di realizzazione	OC1 – Numero di piani d'azione congiunti, predisposti (IS 2)	1

Output correlato	T1.1.1 – Piano d’azione transfrontalieri per la protezione delle AMP	1
Indicatori di realizzazione	CO23 – Superficie di habitat che beneficiano di un sostegno per ottenere un miglior stato di conservazione (IC 23)	1.500.000
Output correlato	T2.1.1 – Rete radar transfrontaliera	1.500.000

Fonte: Scheda progetto

Investimenti	Localizzazione
I1. Aggiornamento sistemi radar HF e acquisto antenna in Liguria	La Spezia
I2. Acquisto nuovo sistema radar in Toscana	Livorno

Fonte: Scheda progetto

IV – Stato di avanzamento

Il progetto è iniziato a marzo del 2017 ed è programmato per terminare a febbraio del 2020. I dati riportati nel sistema di monitoraggio Marittimo + indicano che le attività T1, T2, T3 e T4 sono ancora in corso di attuazione, mentre la T5 non è ancora cominciata.

Stato di avanzamento del progetto		n.	%
Spesa certificata al 31 Dicembre 2018		911.715,10 €	47%
Output	T1 Piani d'azione, strumenti e indicazioni per un modello di governance transfrontaliero		IN CORSO
	T2 Misure dirette di trasporto e dispersione in mare		IN CORSO
	T 3 Modelli di circolazione marina e dispersione		IN CORSO
	T4 Osservazioni e monitoraggio ecologici		IN CORSO
	T5 Monitoraggio di contaminanti chimici		NON COMINCIATO

Fonte: Sistema di monitoraggio Marittimo +

L’intervista con il capofila di progetto ha permesso di chiarire il seguente stato di avanzamento delle attività, che di fatto è in linea con la percentuale di spesa certificata al 31/12.

Nell’ambito delle attività previste dalla componente T1:

- E’ stata redatta la “Relazione tecnica sui piani d’azione di governance”;
- Si è elaborato un protocollo operativo per la piattaforma WEB-GIS dove confluiscono i dati geospaziali dinamici, aggiornati e scaricabili. Si tratta di dati già elaborati, non grezzi e perciò immediatamente utilizzabili.

Nell’ambito delle attività previste dalla componente T2:

- E’ stata resa operativa la rete di rada costieri (la deadline era a febbraio 2019)
- E’ stata installata una stazione radar HF nell’isola del Tino;
- E’ stata installata una stazione radar a Portofino, che però al momento non è operativa a causa dei danni riportati nella mareggiata di ottobre 2018;

- E' stata resa operativa l'antenna di Viareggio;
- Sono stati caricate le mappe di corrente superficiale¹⁴.

Nell'ambito delle attività previste dalla componente T3:

- Sono state acquistate delle Boe Lagrangiane (biodegradabili) che ogni 5 minuti trasmettono la loro localizzazione al radar. A settembre 2018, era prevista la loro sperimentazione in collaborazione con la NATO ma un guasto tecnico alla nave ha interrotto la possibilità di integrare i dati con il loro sistema di rilevazione.

V - Risultati conseguiti di progetto

L'installazione e la riqualificazione dei sistemi radar della zona di cooperazione contribuiscono a potenziare i sistemi di monitoraggio dei fenomeni legati alle correnti marine e a colmare il gap di informazioni sui loro moti e sulla loro stagionalità. Il flusso di dati, sistematicamente aggiornato, viene utilizzato dalle autorità portuali per pianificare le operazioni nel tempo e nello spazio ma è stato di supporto anche per le attività di programmazione nell'ambito del POR FESR, contribuendo quindi a migliorare la capacità di intervento delle autorità competenti, in materia di protezione e valorizzazione delle risorse naturali.

VI - Criticità

Con la mareggiata avvenuta in Liguria lo scorso ottobre 2018, una delle antenne della rete, quella di Portofino, è stata distrutta, causando un gap nella copertura della zona. Tuttavia, da quanto emerge dalle interviste, l'evento non ha comportato un cambiamento di contesto troppo oneroso in considerazione del fatto che IMPACT si occupa principalmente di aree marine protette, in questo caso non troppo vicine all'area colpita. Il progetto ha incontrato inoltre delle difficoltà specifiche nel lancio delle attività di comunicazione, con ritardi rispetto a quanto pianificato.

VII – Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto EU

Sinergie con altri approcci/politiche nell'area di cooperazione

Il progetto realizza sinergie con SICOMAR-Plus (finanziato nella corrente programmazione), con un progetto del POR FESR- Liguria, con cui è nata una collaborazione tra imprese che utilizzano i dati prodotti dalla rete di radar di IMPACT per fornire informazioni sulla nautica a piccole imbarcazioni, e il

¹⁴ osservabili ai seguenti link: <http://radarhf.ismar.cnr.it> e <http://www.lamma.rete.toscana.it/en/radar-hf>

progetto europeo JERICO NEXT, nell'ambito del quale si condividono infrastrutture di ricerca con il Mediterraneo Nord-Occidentale.

Sinergie

- MOMAR (Marittimo 2007-2013)
- SICOMAR (Marittimo 2007-2013)
- CoCoNET (Programma FP7 2011-2014)
- SSD PESCA (Ministero dell'economia, 2011-2015)
- JERICO NEXT (Marittimo 2014-2020)
- RITMARE (finanziato dal MIUR)

Fonte: Scheda progetto

Sostenibilità dei risultati nel tempo

La sostenibilità di questo progetto si legge principalmente in relazione alle attrezzature che si sono realizzate e che hanno permesso di rilevare dati, fino ad ora inesistenti, utilizzabili da altri utenti e da altri progetti. Il progetto prevede di attuare una serie di attività formative specifiche che coinvolgeranno le università del territorio, anche nell'idea di sostenere nel tempo le attività di reporting e monitoraggio (con potenziali ricadute in termini di nuovi posti di lavoro creati). Da scheda progetto risulta per altro, che l'ISMAR manterrà e gestirà il sito web contenente il piano d'azione, le indicazioni metodologiche, le linee guida e la piattaforma WEB-GIS per 10 anni dopo la fine del progetto.

Se l'esistenza di infrastrutture fisiche rende per sua natura replicabili le realizzazioni del progetto, eventi quali la mareggiata che si è verificata a ottobre 2018, che ha distrutto l'antenna radar di Portofino, inducono a porre l'attenzione su questi fenomeni estremi, non prevedibili e quindi non assicurabili, che possono concretamente minare la trasferibilità dei risultati di progetto nel tempo.

Valore aggiunto comunitario

Il valore aggiunto di comunitario si può analizzare sotto molteplici aspetti:

- Riduzione del gap informativo su tematiche poco investigate, quali le dinamiche delle correnti e i livelli di contaminazione chimica nell'area transfrontaliera;
- Gestione integrata delle problematiche legate ad una risorsa comune, il mare;
- Conseguimento di economie di scala grazie all'esistenza di infrastrutture di rete che producono dati che elaborati e integrati tra loro, generando informazioni più complete;
- Coerenza con gli obiettivi comunitari di crescita blu;
- Promozione di buone pratiche di governance (data set geo-spaziali, indici semaforici, scenari di dispersione, mappe di vulnerabilità etc.)

ISOS

I - Informazioni generali

Nome: ISole Sostenibili: Rete di isole per lo sviluppo sostenibile e la conservazione dei patrimoni

Tipologia di progetto: Strategico territoriale

Bando di riferimento: Avviso I / Lotto 3 / Asse 2.

Data Inizio: 01/01/2017

Data Fine: 01/01/2020

Sito web: <http://interreg-maritime.eu/web/isos>

Budget totale	FESR	Co-finanziamento
1.759.008,75 €	1.495.157,44 €	263.851,31 €

Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	335.573,93 €	19 %
Spese d'ufficio e amministrative	50.336,09 €	3 %
Spese di viaggio e soggiorno	81.740,00 €	5 %
Consulenze e servizi	835.358,73 €	47 %
Attrezzature	135.000,00 €	8 %
Infrastrutture	321.000,00 €	18 %

Fonte: Scheda progetto

I partner di progetto:

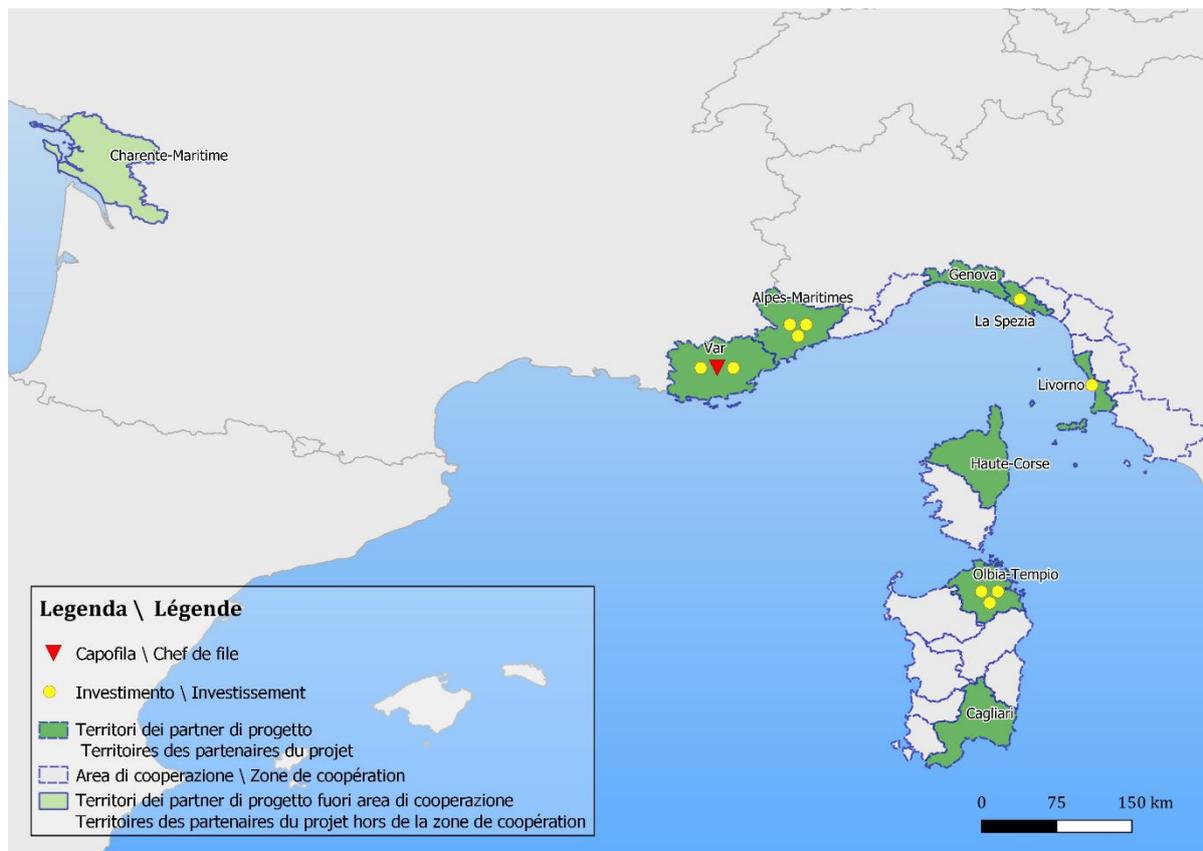
Interni all'area di programma

1. Département du Var – Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra
2. Parc National de Port-Cros (PNPC) – Var, Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra
3. Ville de Cannes – Alpi-Marittime, Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra
4. Office de l'Environnement corse (OEC) – Alta-Corsica, Regione Corsica
5. Provincia della Spezia – La Spezia, Regione Liguria
6. Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano – Livorno, Regione Toscana
7. Regione Autonoma di Sardegna (RAS) – Cagliari, Regione Sardegna
8. Consorzio di gestione Area Marina Protetta Tavolara Punta Coda Cavallo (AMP Tavolara) – Olbia-Tempio, Regione Sardegna

Esterno all'area di programma

9. Conservatoire de l'Espace Littoral et des Rivages Lacustres (CDL) – Charente-Maritime, Regione Nouvelle-Aquitaine

Figura 9: Mappa del partenariato di ISOS



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

All'origine della costituzione di questo partenariato si colloca il programma SMILO, un'iniziativa del Conservatoire de l'Espace Littoral che prevedeva la realizzazione di un bacino internazionale di cooperazione per isole sostenibili, impegnato in un processo di certificazione. L'obiettivo era quello di attuare un progetto pilota su scala transfrontaliera nel territorio del Programma Marittimo, per rafforzare la rete di « piccole isole », assicurare una gestione sostenibile nonché la condivisione delle buone pratiche sviluppate all'interno di questi territori. Pertanto, e riferendosi alla rete già parzialmente costituita dal Conservatoire du Littoral, il dipartimento del Var, leader del progetto, ha riunito cinque partner francesi e quattro italiani. I vari partner hanno competenze in termini di gestione delle piccole isole situate nei siti Natura 2000, e sulle quali sono realizzati gli interventi del progetto, in particolare: le isole di Hyères e in particolare Porquerolles e Port-Cros (PNPC); le isole di Lérins e in particolare l'isola Sainte-Marguerite (città di Cannes), l'arcipelago di Lavezzi (OEC); Isola Palmaria (Provincia della Spezia); l'isola di Capraia (Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano); le isole della Maddalena e dell'Asinara (RAS); e Tavolara Island (AMP Tavolara).

II – Contesto di intervento

Le piccole isole nella zona transfrontaliera hanno un patrimonio culturale e naturale unico. Tuttavia, a causa delle loro specificità, questi sono territori fragili, particolarmente colpiti dai cambiamenti globali: risorse limitate, isolamento, esposizione ai pericoli climatici. La pressione antropica esercitata in modo differenziato secondo le stagioni, esaspera le sfide incontrate nel ridurre gli impatti del turismo.

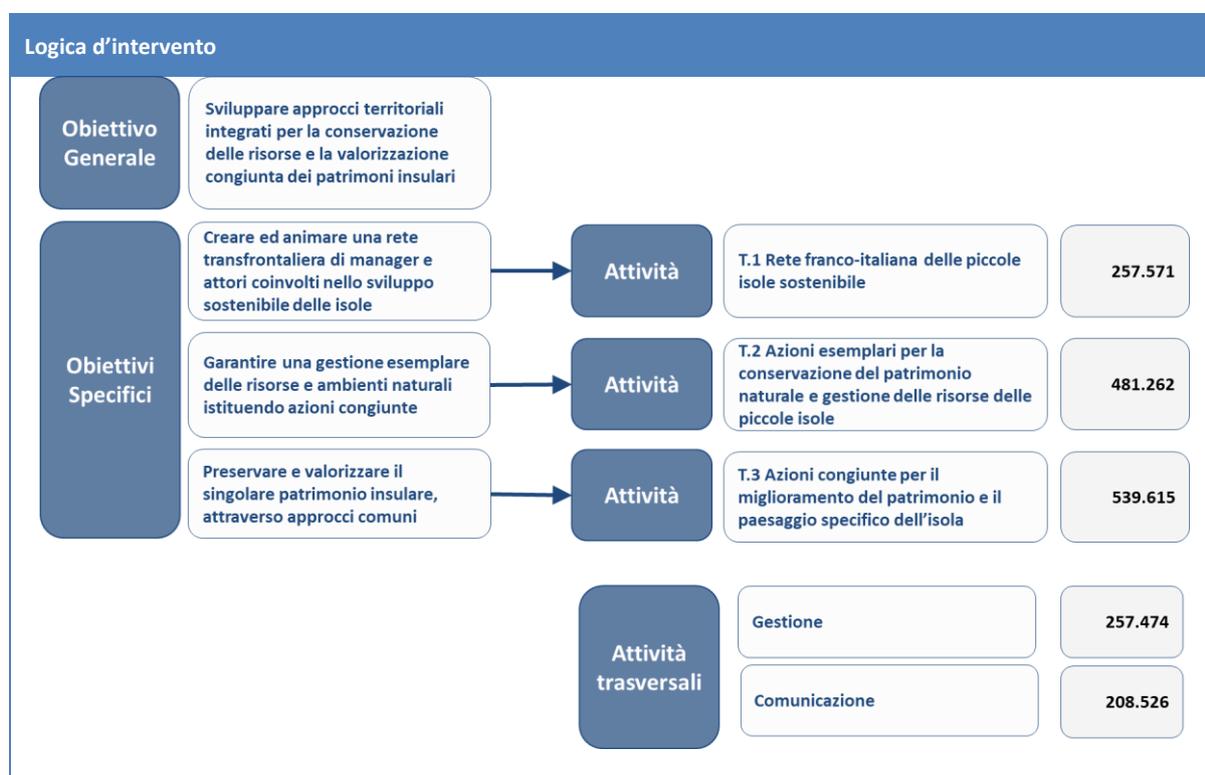
Quadro normativo di riferimento:

- *Obiettivi di sviluppo sostenibile dell'UE (economia meno basata sul carbonio, lotta contro il cambiamento climatico, crescita inclusiva);*
- *Direttive Habitat (92/43/CEE) e Uccelli (2009/147/CE)*

Fonte: Scheda progetto

III – Strategia di intervento

Stimolando la cooperazione tra pari e promuovendo la condivisione di esperienze, il progetto ISOS promuove soluzioni adattate al contesto insulare in termini di gestione dei flussi, protezione e valorizzazione del patrimonio naturale e culturale. La sua strategia è sviluppata in tre obiettivi specifici: la creazione e l'animazione della rete transfrontaliera (realizzata dall'attività T1), la gestione esemplare delle risorse (gestite dall'attività T2) e la conservazione e la valorizzazione del patrimonio insulare (realizzata dall'attività T3). Il progetto prevede anche dieci investimenti a supporto delle attività svolte.



Fonte: elaborazione propria della scheda progetto

Indicatore di Programma	R6C1 – Numero delle azioni pubbliche finalizzate alla gestione congiunta del patrimonio naturale e culturale dello spazio di cooperazione	
Indicatori di realizzazione	OC1 – Numero di piani d’azione congiunti predisposti	7
Output correlati	T.1.2 – Implementazione di piani di azioni congiunte “Piccole Isole Sostenibile”	6
	T2.1 – Un approccio comune “verso un’isola a impatto zero”	1
Indicatori di realizzazione	O6C2 – Numero di istituzioni partecipanti alla rete del patrimonio storico e naturale delle isole (IS 2)	6
Output correlati	T1.1 – Creazione di una rete di cooperazione franco-italiana attorno al patrimonio storico e naturale delle piccole isole	1
	T3.1 – Visione rinnovata del patrimonio architettonico e paesaggio delle isole	2
	T3.4 – Disposizioni per la valutazione dei patrimoni insulari	3
Indicatori di realizzazione	O6C3 – Numero di siti naturali e culturali che beneficiano di un sostegno finanziario (IS 3)	22
Output correlati	T1.3 – Siti naturali e culturali etichettati	6
	T2.2 – Azioni concrete per la riduzione del consumo di energia	5
	T2.3 – Azioni concrete per migliorare lo smaltimento dei rifiuti e ridurre i volumi	5
	T3.2 – Piccoli patrimoni insulari ristrutturati coinvolgendo la società civile	4
	T3.3 – Nuovi usi agricoli sulle isole e raccomandazioni e due aree di prova	2

Fonte: Scheda progetto

Gruppi target	Target
Attori istituzionali legati alle politiche di conservazione o sviluppo degli ambienti insulari	50
Abitanti delle isole e attori socio-economici locali	1.000
Turisti	2.500.000
Manager dei siti naturali con isole	30
Membri del programma Marittimo	30
Scolari, studenti	100

Fonte: Scheda progetto

Investimenti	Localizzazioni
I1. Installazione pilota di energia rinnovabile nel Parco nazionale di Port-Cros	Var, Provenza-Alpi-Costa Azzurra
I2. Ottimizzazione dell’illuminazione pubblica riducendo il consumo di energia e l’inquinamento luminoso	Alpes-Maritimes, Provenza-Alpi-Costa Azzurra
I3. Investimenti per la riduzione dei volumi di rifiuti: essiccatori	Alpes-Maritimes, Provenza-Alpi-Costa Azzurra
I4. Studio di fattibilità per interventi di risparmio energetico/fotovoltaico e/o pannelli solari/lampioni stradali e lampadine	Livorno, Toscana
I5. Installazione di energia rinnovabile sull’isola di Tavolara (micro aerogeneratore)	Olbia-Tempio, Sardegna
I6. Implementazione di un punti di smistamento dei rifiuti	Olbia-Tempio, Sardegna
I7. Restauro del paesaggio agricolo delle vecchie “restanca” di Port-Cros	Var, Provenza-Alpi-Costa Azzurra
I8. Implementazione di spazi educativi ed pedagogici a Forte Umberto	La Spezia, Liguria
I9. Restauro del piccolo patrimonio dell’isola Tavolara	Olbia-Tempio, Sardegna
I10. Piccoli lavori di restauro del patrimonio costruito a Fort Royal dell’isola Sainte-Marguerite da progetti giovanili	Alpes-Maritimes, Provenza-Alpi-Costa Azzurra

IV – Stato di avanzamento

Lanciato a gennaio 2017, il progetto presenta una percentuale di spesa certificata pari al 25% del budget totale, ovvero € 440.959,89. Tale ammontare certificato stato suddiviso come segue: 66% in consulenza e servizi; 25% del costo del personale; 6% di spese per soggiorni e spostamenti; e il 4% in infrastrutture.

Stato di avanzamento del progetto		n.	%
Spesa certificata al 31 Dicembre 2018		440.959,89€	25%
Output	T1 Rete franco-italiana delle piccole isole sostenibile		IN CORSO
	T2 Azioni esemplari per la conservazione del patrimonio naturale e gestione delle risorse delle piccole isole		IN CORSO
	T3 Azioni congiunte per il miglioramento del patrimonio e il paesaggio specifico dell'isola		IN CORSO

Fonte: Sistema di Monitoraggio Marittimo+

Le interviste con il capofila e il partner hanno confermato i progressi del progetto e quindi:

- Per quanto riguarda la prima componente T1, che mira a rafforzare e supportare la rete di piccole isole, è attualmente in corso e i partner stanno firmando i documenti di intesa. Sono stati organizzati tre workshop tecnici e tematici, che hanno riunito una quarantina di partecipanti e di esperti, il primo a Bonifacio, incentrato sulla gestione dei rifiuti; il secondo, a Tavolara, concentrato sul tema dell'acqua; il terzo, a Cannes, ha riguardato la valorizzazione del patrimonio insulare.
- Le componenti T2 e T3 sono ancora in corso e sono indirizzate a sviluppare azioni esemplari o congiunte per valorizzare al meglio il patrimonio naturale e culturale delle piccole isole. Lo scopo è identificare le buone pratiche esistenti e implementarle come parte del progetto. Ogni isola è responsabile delle azioni da svolgere in base alle proprie esigenze, il che implica una certa diversità di attività da un partner all'altro (azioni di sensibilizzazione o risultati di attrezzature).

V - Risultati conseguiti di progetto

Dato lo stato attuale di avanzamento, i risultati del progetto non sono ancora misurabili; sono tuttavia confermati gli obiettivi e i risultati di progetto così come da scheda progetto. La prima componente consentirà di produrre un compendio di buone pratiche "Assistenza ai gestori e agli attori dell'isola", un elenco di esperti, un compendio di atti di solidarietà tra le isole, una road map "Isola sostenibile" e

rapporti di valutazione esterni sulle isole. La seconda e terza componente delle attività svilupperanno due libri bianchi "Verso un'isola a impatto zero" e "Valorizzare il patrimonio insulare". Essi riassumeranno e presenteranno strategie sostenibili per la protezione del patrimonio naturale e culturale a beneficio delle popolazioni locali, assicurando così la sua capitalizzazione e trasferibilità.

VI - Criticità

Quattro sono le principali problematiche affrontate nel corso del progetto:

- Sono state incontrate difficoltà nella gestione del partenariato in quanto uno dei partner, sebbene molto coinvolto nella fase di sviluppo del progetto, non si è poi rivelato altrettanto presente in fase di attuazione (in particolare nei comitati direttivi).
- L'attuazione delle attività programmate è stata ostacolata da vicende amministrative che hanno interessato, in particolare la parte francese: la proposta progettuale prevedeva infatti la realizzazione di un'azione pilota per sfruttare l'energia eolica a Port Cros, ma lo stato francese ha imposto di effettuare una valutazione di impatto a monte. Questa è stata avviata, ma finirà molto dopo la chiusura del progetto stesso. Tuttavia, le risorse inizialmente dedicate a questo intervento sono state reindirizzate a un'altra attività per questo territorio.
- Sono state riscontrate notevoli difficoltà nella fase di rimborso della spesa, che spesso non è stata certificata nei tempi previsti.
- Il CF ha incontrato difficoltà interne perché il dipartimento sta subendo una riorganizzazione interna.

VII – Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto EU

Sinergie con altri approcci/politiche nell'area di cooperazione

Il progetto Blue Island (Interreg MED) si concentra su obiettivi simili a quelli di ISOS. Ad oggi non è stata intrapresa alcuna interazione, ma gli scambi sono pianificati in modo che possano lavorare insieme e sviluppare sinergie.

Sinergie

Il progetto interagirà con i progetti e iniziative:

- *Azioni dell'ANCIM (Associazione Nazionale Comuni Isole Minore) per la protezione e lo sviluppo territoriale delle piccole isole minore italiane e del PIMBB (Parc Marin International des bouches de Bonifaccio)*
- *Iniziativa PIM (Piccole Isole del Mediterraneo)*
- *Progetto Isole Smart Energie (Legambiente in Italia)*
- *Progetto SMILEGOV*
- *Island Pact (Programma Intelligent Energy Europe)*
- *Cradle to Cradle Islands Project (C2CI) – Interreg Mare del Nord*
- *Archipel des horizons possibles (Progetto studenti – Scuola architettura di Marsiglia, PNPC e CDL)*

Fonte: Scheda progetto

Sostenibilità dei risultati nel tempo

La sostenibilità di ISOS è assicurata dalla realizzazione di investimenti e infrastrutture verdi, che interessando gran parte dell'area transfrontaliera e che di fatto rappresentano la dimensione strategica-territoriale del progetto. Inoltre, il rafforzamento della rete di partner, le interazioni con il programma SMILO e la creazione dei due libri bianchi siglano la trasferibilità dei risultati di progetto sui territori target. Una legittimazione politica in questo senso riveste un ruolo fondamentale e a tal fine, l'evento di chiusura del progetto intende riunire i principali soggetti politici a cui presentare le realizzazioni e i risultati dei progetti come esempi di buone pratiche di governance.

Valore aggiunto comunitario

Il programma marittimo ha consentito di porre l'attenzione su piccoli attori e territori, spesso destinati a rimanere isolati per via della loro collocazione geografica: il coinvolgimento delle realtà insulari più piccole permette infatti di assicurarne la continuità territoriale con i territori continentali, superare così gli svantaggi connessi alla loro lontananza e sfruttare a pieno l'alto potenziale del patrimonio naturale e culturale delle isole dello spazio di cooperazione.

GIREPAM

I - Informazioni generali

Nome: Gestione Integrata delle Reti Ecologiche attraverso i Parchi e le Aree Marine

Tipologia di progetto: Strategico tematico

Bando di riferimento: Avviso I / Lotto 3 / Asse 2

Data Inizio: 01/01/2017

Data Fine: 31/12/2019

Sito web: <http://interreg-maritime.eu/web/girepam/progetto>

Budget totale	FESR	Co-finanziamento
5.687.604,31 €	4.834.463,66 €	853.140,65 €

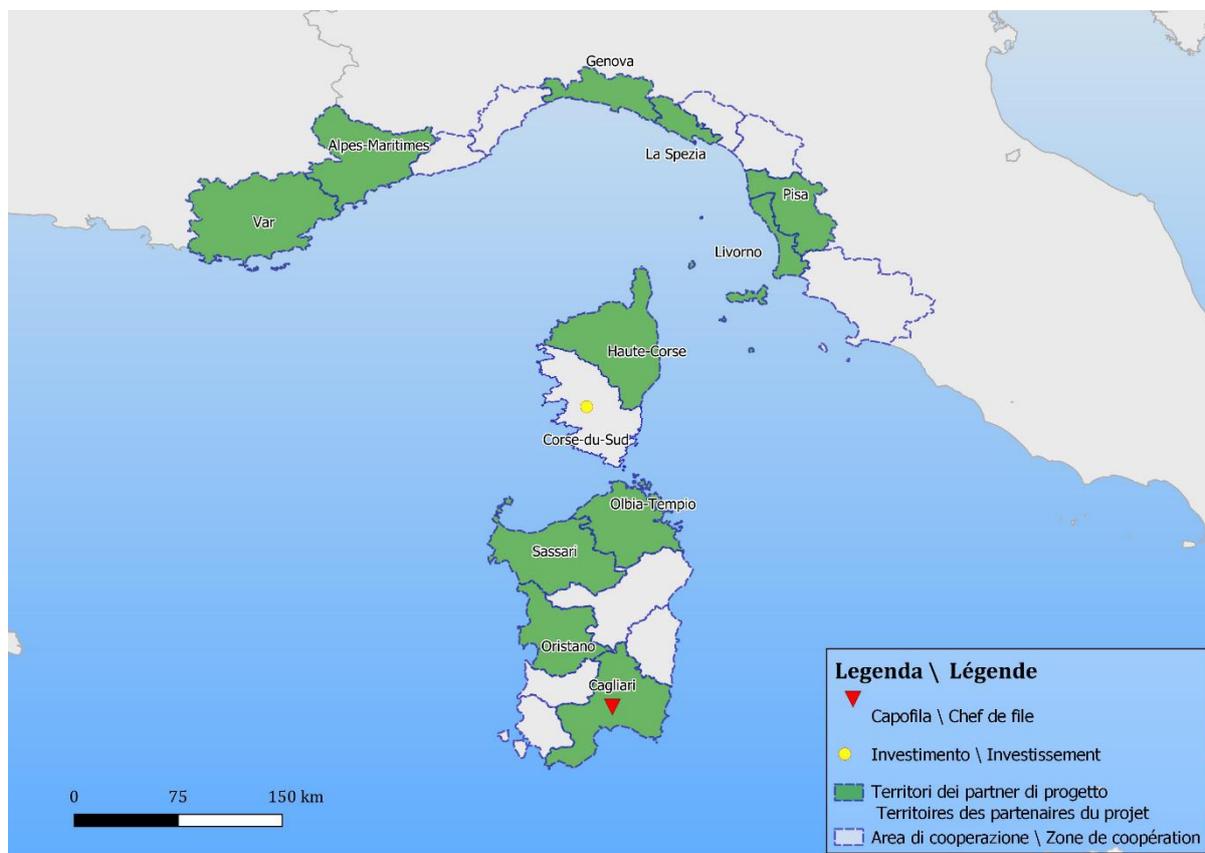
Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	1.217.926,09 €	21 %
Spese d'ufficio e amministrative	178.352,72 €	3 %
Spese di viaggio e soggiorno	175.608,54 €	3 %
Consulenze e servizi	3.640.012,74 €	64 %
Infrastrutture	291.896,31 €	5 %

Fonte: Scheda progetto

I partner di progetto (tutti interni all'area di programma):

1. Regione Sardegna, Direzione Generale della Difesa Ambiente (RAS) – Cagliari, Regione Sardegna
2. Parco Nazionale dell'Asinara, Area Marina Protetta "Isola dell'Asinara" (PNASI) – Sassari, Regione Sardegna
3. Consorzio di gestione area marina protetta Tavolara punta Coda Cavallo (AMP Tavolara) – Olbia-Tempio, Regione Sardegna
4. Fondazione IMC Centro Marino – Oristano, Regione Sardegna
5. Office de l'Environnement de la Corse (OEC) – Alta-Corsica, Regione Corsica
6. Parc Naturel Régional de Corse (PNRC) – Alta-Corsica, Regione Corsica
7. Università della Corsica (UCPP) – Alta-Corsica, Regione Corsica
8. Conservatoire du littoral (CdI) – Alta-Corsica, Regione Corsica
9. Parc national de Port-Cros (PNPC) – Var, Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra
10. Conseil départemental des Alpes-Maritimes (CD06) – Alpi-Marittime, Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra
11. Area Marina Protetta Secche della Meloria (AMP Meloria) – Pisa, Regione Toscana
12. Ente Parco Nazionale Arcipelago Toscano (PNAT) – Livorno, Regione Toscana
13. Regione Liguria – Genova, Regione Liguria
14. Consorzio di Gestione Area Marina Protetta Portofino (AMP Portofino) – Genova, Regione Liguria

15. Ente Parco Nazionale delle Cinque Terre, Area Marina Protetta delle Cinque Terre (AMP Cinque Terre) – La Spezia, Regione Liguria
16. Ente Parco Naturale Regionale di Montemarcello, Magra, Vara (Parco MMMV) – La Spezia, Regione Liguria



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

GIREPAM nasce dall'esperienza di partenariati già testati in passato nell'ambito di altri progetti. Grazie all'esperienza maturata su progetti semplici e strategici del programma Marittimo ed in particolare per quanto riguarda la gestione e pianificazione della Rete Ecologica Regionale, la regione Sardegna, capofila del progetto, è riuscita a coinvolgere 16 partner pubblici (10 italiani e 6 francesi), tutti interni all'area di programma che, nel loro insieme coprono la globalità dell'area transfrontaliera. L'aspetto innovativo del progetto è il focus sul tema dei Servizi Ecosistemici e sulla loro gestione integrata, mai affrontato dai progetti elaborati in passato. Oltre a questi 16 partner, troviamo anche 5 partner convenzionati, che sono a carico del budget del capofila, coinvolti per finalità strategiche, ma che non potevano essere formalmente inclusi per il numero massimo di partner imposto dal programma:

1. Il Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena;
2. L'agenzia ARPAS (Agenzia Regionale per la protezione Ambientale);
3. Il Parco Regionale di Porto Conte/l'Area Marina Protetta Capo Caccia/Isola Piana
4. L'Università di Cagliari DICAAR

5. Il Parco Regionale di Tepilora.

II – Contesto di intervento

L'ambiente marino costiero del Mediterraneo presenta problematiche comuni relativi alla salvaguardia degli habitat e delle specie marine, impattati in misura maggiore dalle attività antropiche e in particolare da quelle economiche. L'approccio integrato proposto dal progetto tra i soggetti gestori delle aree naturali e le regioni, quali responsabili della protezione delle aree marine, rappresenta dunque uno strumento adatto per promuovere cambiamenti concreti negli attuali sistemi di governance del territorio. Questa strategia si rapporta alla necessità delineata dall'UE e delle regioni di tutelare la biodiversità e potenziare i servizi eco-sistemici, evitando così ingenti perdite socioeconomiche.

Quadro normativo di riferimento:

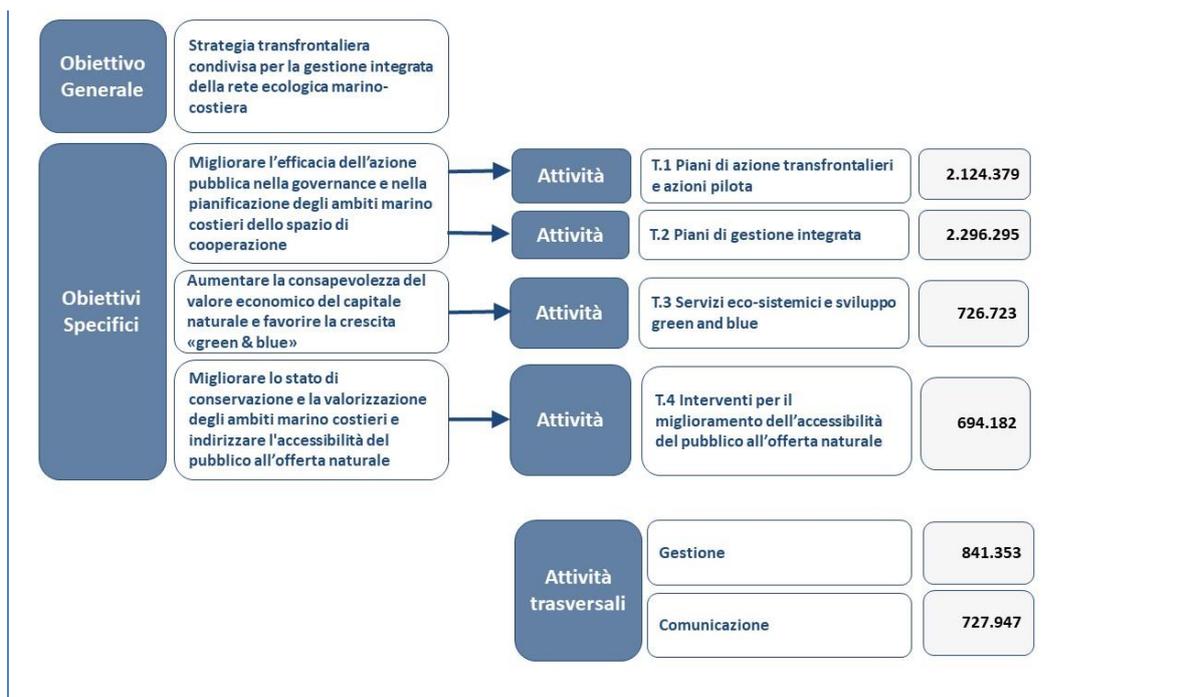
- *Direttiva quadro 2008/56/CE sulla strategia per l'ambiente marino*
- *Direttiva Habitat (92/43/CEE)*
- *Strategia Europa 2020 "una strategia per una crescita intelligente sostenibile e inclusiva"*
- *Regolamento (UE) 1301/2013 relativo al FESR e la priorità 6.d "Proteggere la biodiversità, i suoli e promuovere i servizi per gli ecosistemi"*
- *Raccomandazione 2002/413/CE del Parlamento europeo relativa all'attuazione della gestione integrata delle zone costiere*
- *Strategia EU per la biodiversità fino al 2020 – Obiettivi 1 e 2*
- *Strategia nazionale per la Biodiversità; Stratégie nationale pour la Biodiversité 2011-2020*
- *PRS Toscana 2011-2015; PRS Sardegna 2014-2019; PADDUC Corsica; DSR Liguria;*
- *PAF (quadro di azioni prioritarie per Natura 2000) di Sardegna e Toscana*

Fonte: Scheda progetto

III – Strategia di intervento

Il progetto mira a sviluppare la strategia transfrontaliera condivisa per la gestione integrata della rete ecologica marino-costiera attraverso tre obiettivi specifici: migliorare l'efficacia dell'azione pubblica nella governance e nella pianificazione (attività T1 e T2); aumentare la consapevolezza del valore economico del capitale naturale e favorire la crescita "green e blue" (attività T3); e migliorare lo stato di conservazione e la valorizzazione degli ambiti marino costieri (attività T4). GIREPAM realizza inoltre un investimento nella regione Corsica.

Logica d'intervento



Fonte: Elaborazione propria dalla scheda progetto

Indicatore di programma	R6C1 – Numero delle azioni pubbliche finalizzate alla gestione congiunta del patrimonio naturale e culturale dello spazio di cooperazione	
Indicatore di realizzazione	OC1 – Numero di piani d'azione congiunti predisposti	3
Output correlato	T1.2.1 – Piani di Azione transfrontalieri	3
Indicatore di realizzazione	O6C3 – Numero di siti naturali e culturali che beneficiano di un sostegno finanziario (IS3)	8
Output correlato	T1.3.1 – Piani di Azione transfrontalieri	3
	T3.2.1 – Metodologia per mappare e valutare i servizi eco-sistemici	1
	T3.4.1 – Documento metodologico condiviso per lo sviluppo della contabilità ambientale	1
	T3.6.1 – Individuazione dei possibili “green & blue jobs” per lo sviluppo e valorizzazione di siti naturali	1
	T4.2.1 – Pianificazione e attuazione di interventi di miglioramento dell'accessibilità	1
	T4.3.1 – Lavori infrastrutturali comprensivi di progetto di attuazione per il miglioramento dell'approdo Est dell'isolotto di Lavezzi (RNBB)	1
Indicatore di realizzazione	CO23 – Superficie di habitat che beneficiano di un sostegno per ottenere un miglior stato di conservazione	10
Output correlato	T1.1.1 Piani di Azione transfrontalieri	3
	T2.1.1 Linee Guida per Piani Integrati (modello di Piano Integrato)	1
	T2.2.1 Regolamenti congiunti	2
	T3.1.1 Metodologia per mappatura e valutare i servizi eco-sistemici (SE)	1
	T3.3.1 Documento metodologico condiviso per lo sviluppo della contabilità ambientale	1
	T3.5.1 Individuazione dei possibili “green & blue jobs” per lo sviluppo e valorizzazione di siti naturali	1
	T4.1.1 Pianificazione e attuazione di interventi di miglioramento dell'accessibilità	1

Fonte: Scheda progetto

Gruppi target	Target
Pubbliche Amministrazioni	40
Tecnici ed addetti ai lavori ambientali (gestori di aree protette e siti Rete Natura 2000, esperti in campo ambientale)	200
Studenti, cittadini	800
Operatori socio economici (pescatori, gestori porti, concessionari demaniali, diving centre, operatori ricettività turistica, operatori del turismo sportivo)	300
Fruitori turistici (escursionisti, diver, sub, diportisti, bagnanti, arrampicatori, speleologi subacquei)	2.000

Fonte: Scheda progetto

Investimenti	Localizzazione
I.1 Lavori infrastrutturali comprensivi di progetto di attuazione per il miglioramento dell'approdo Est dell'isolotto di Lavezzi (RNBB)	Bocche di Bonifacio - Corsica

Fonte: Scheda progetto

IV – Stato di avanzamento

Il progetto iniziato nei primi mesi del 2017 e programmato per concludersi a dicembre 2019, presenta una percentuale di spesa certificata al 31/12 del 29% che risulta essere in linea con lo stato attuale delle attività.

Stato di avanzamento del progetto		n.	%
Spesa certificata al 31 Dicembre 2018		1.652.112	29%
Output	T1 – Piano di azione transfrontalieri e azioni pilota	IN CORSO	
	T2 – Piani di gestione integrata	IN CORSO	
	T3 – Servizi eco-sistemici e sviluppo green and blue	IN CORSO	
	T4 – Interventi per il miglioramento dell'accessibilità del pubblico all'offerta naturale	IN CORSO	

Fonte: Sistema di monitoraggio Marittimo+

Le attività progettuali del progetto GIREPAM sono essenzialmente quattro e alla luce delle consultazioni con il capofila, è emerso il seguente stato di avanzamento:

- Per quanto riguarda l'attività T1:

Si sono raccolte le esperienze e/o problematiche più significative dei partner in relazione alla gestione delle aree marine costiere, per metterle a sistema e predisporre la stesura di 3 piani d'azione (in fase di lavorazione), uno per ciascuna tipologia di area che si intende tutelare, ossia: le aree marine, le falesie e le lagune.

- Per quanto riguarda l'attività T2:

Poiché la valorizzazione e la protezione delle aree marine costiere interessano diversi livelli regolamentari, si è richiesta un'attività di sintesi e di coordinamento mirata a scongiurare i conflitti tra le stesse

norme. Questa attività ha permesso di definire una logica d'intervento che al momento si sta sperimentando nelle isole dell'Asinara e della Tavolara e che porteranno alla redazione di linee guida.

- Per quanto riguarda l'attività T3:

Questa componente è articolata in due linee d'azioni che sono ormai a metà percorso. La prima riguarda la mappatura dei servizi eco-sistemici dell'area di cooperazione al fine di individuare i benefici che l'uomo riceve dagli ecosistemi e quantificarne dunque lo sfruttamento. La seconda linea di azione riguarda l'individuazione di profili professionali green & blue. A tal fine sono stati realizzati incontri, interviste e diffusi questionari rivolti a tutti quegli stakeholder potenzialmente adatti a sviluppare nuove forme di impiego legate alla gestione delle aree naturali.

- Per quanto riguarda l'attività T4:

Il progetto sta realizzando un insieme di interventi locali, come la pianificazione di percorsi subacquei e terrestri e la realizzazione di applicazioni App e pagine web al fine di migliorare la fruibilità dei territori e valorizzare i siti naturali.

V - Risultati conseguiti di progetto

I risultati attesi da scheda progetto sono confermati, anche se lo stato di avanzamento del progetto non consente di verificarli ancora a livello territoriale. In riferimento ai gruppi target da notare in particolare il miglioramento delle capacità di intervento dei soggetti gestori delle aree protette attraverso la stesura dei piani di azione transfrontalieri.

VI - Criticità

Il numero elevato di partner coinvolti ha richiesto uno sforzo di coordinamento importante, ma da quanto emerge dall'intervista con il CF, non ha ostacolato la realizzazione delle attività progettate. Da notare inoltre, la necessità di adeguare il quadro di intervento alla luce delle differenze normative emerse tra il lato francese e quello italiano. Tali difficoltà sono state tuttavia superate grazie al coinvolgimento dei soggetti sia decisori, che attuatori impegnati nella gestione della rete ecologica transfrontaliera.

VII – Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto EU

Sinergie con altri approcci/politiche nell'area di cooperazione

La consultazione con il capofila ha messo in luce le sinergie esistenti con il progetto CoREM, per quanto riguarda l'approfondimento relativo alla rete ecologica marina-costiera. Infatti, nell'ambito del progetto, erano nati tavoli di concertazione sul tema che si sono tradotti nella proposta progettuale di GIREPAM per l'elaborazione di strategie comuni per tutelare gli ambienti e migliorarne la gestione.

Sinergie

Il progetto presenta delle sinergie con:

- il progetto Retraparc – Interreg Marittimo 2007-2013
- il progetto ZOUMgest – Interreg Marittimo 2007-2013
- il progetto MAREGOT – Interreg Marittimo 2014-2020
- la candidatura Mab Parco di Tepilora al programma Uomo e Biosfera (MaB) dell'Unesco

Fonte: Scheda progetto

Sostenibilità dei risultati nel tempo

La sostenibilità del progetto GIREPAM si può leggere nella natura delle realizzazioni previste:

- I piani d'azione integrati sono pensati per essere messi a disposizione di enti gestori di siti naturali per espletare le proprie funzioni. Tali piani verranno inviati ai Ministeri dell'Ambiente francese e italiano che effettueranno le relative valutazioni di competenza, garantendo la loro sostenibilità.
- La metodologia sviluppata per la valutazione dei servizi eco-sistemici rimarrà a disposizione dei gestori dei siti naturali, accrescendo così le loro conoscenze e la loro capacità d'intervento.
- Per gli interventi strutturali previsti dalla componente T4, la sostenibilità è da intendersi nella loro permanenza fisica nel territorio.

Valore aggiunto comunitario

La dimensione transfrontaliera consente di promuovere buone pratiche nella pianificazione e nella gestione di interventi volti a tutelare e valorizzare in maniera integrata il patrimonio naturale dell'area di cooperazione. Tale approccio integrato è infatti coerente con la natura sistemica degli habitat e delle specie marine che, seppur isolati nello spazio, necessitano di interventi più orientati da una prospettiva di protezione comune.

GEREMIA

I - Informazioni generali

Nome: Gestione dei reflui per il miglioramento delle acque portuali

Tipologia di progetto: semplice

Bando di riferimento: Avviso II / Lotto 2 / Asse 2

Data Inizio: 01/03/2018

Data Fine: 28/02/2021

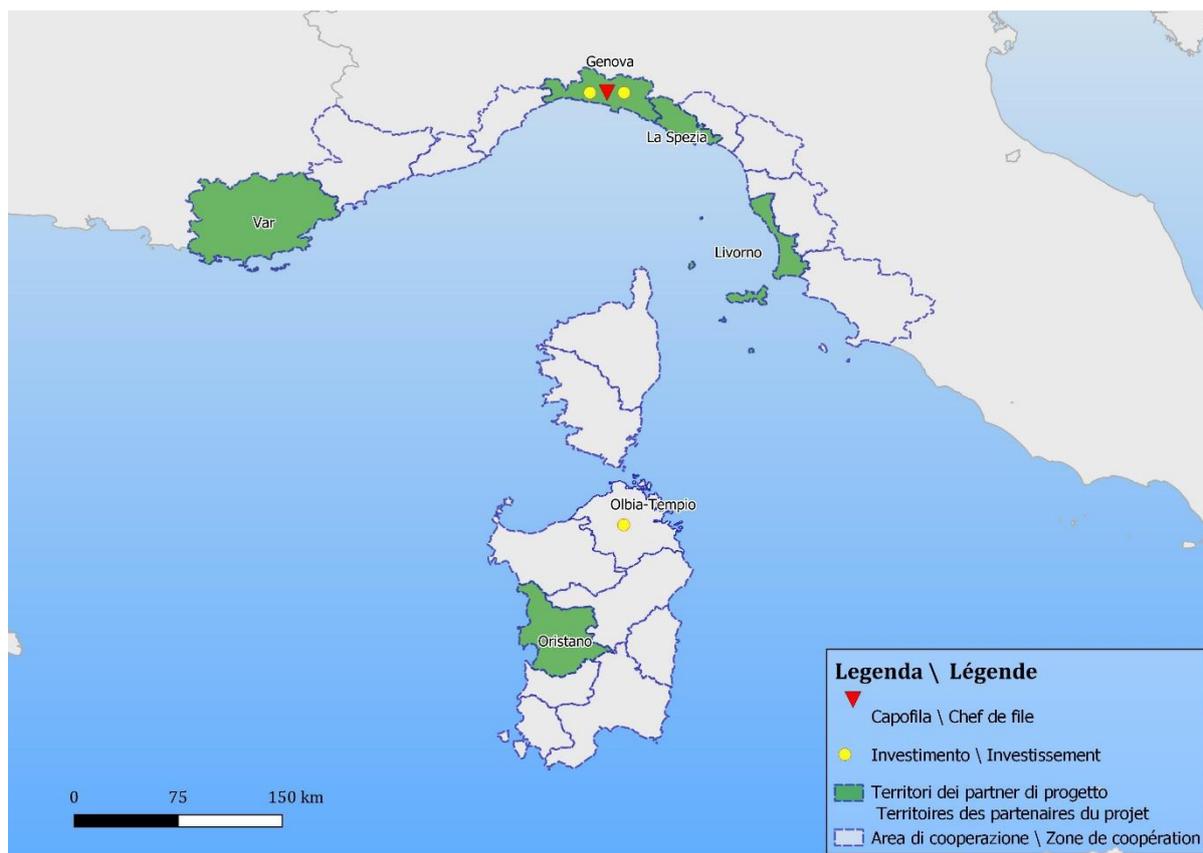
Budget totale	FESR	Co-finanziamento
1.784.431€	1.484.349 €	300.081 €

Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	656.654,31€	37 %
Spese d'ufficio e amministrative	98.498,15€	6%
Spese di viaggio e soggiorno	126.162,17€	7 %
Consulenze e servizi	497.833,17 €	28 %
Attrezzature	295.283,24 €	17 %
Infrastrutture	110.000,00 €	6 %

Fonte: Scheda progetto

I partner di progetto (tutti interni all'area di programma):

1. Università degli studi di Genova – Genova, Regione Liguria
2. Servizi ecologici porto di Genova Srl – Genova, Regione Liguria
3. Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale – La Spezia, Regione Liguria
4. Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale – Livorno, Regione Toscana
5. Università di Toulon – Var, Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra
6. Istituto per l'Ambiente Marino Costiero – Oristano, Regione Sardegna



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Il capofila di progetto, l'Università di Genova, guida complessivamente cinque partner italiani e uno francese, tutti interni all'area di programma. L'Università di Genova lavora da anni sul tema dell'inquinamento e ha già collaborato su diverse tematiche marine con l'Università di Tolone e l'ISPRA, e insieme svolgono un ruolo tecnico-scientifico. Inoltre, vi è un partner privato, la Servizi ecologici porto di Genova (SEPG) che è un attore molto importante per il monitoraggio delle acque in quanto titolare dei servizi di emergenza in caso di incidenti e di rimozioni di primi rifiuti. La particolarità di questo progetto nell'ambito dell'avviso II è il focus sui porti commerciali (sono dunque esclusi i porti turistici), la maggior parte dei quali si trova sul lato italiano per cui la possibilità di estendere il partenariato sul versante francese è stata limitata.

II – Contesto di intervento

Il progetto si concentra sulla gestione delle acque nelle aree dei porti commerciali, potenzialmente molto rilevanti per l'area di programma e per il bacino mediterraneo. Infatti, gli ambienti ecologicamente delicati di questi territori, rappresentano una sfida da affrontare per tutta la zona transfrontaliera. GEREMIA si inserisce quindi nel quadro normativo europeo di crescita blu.

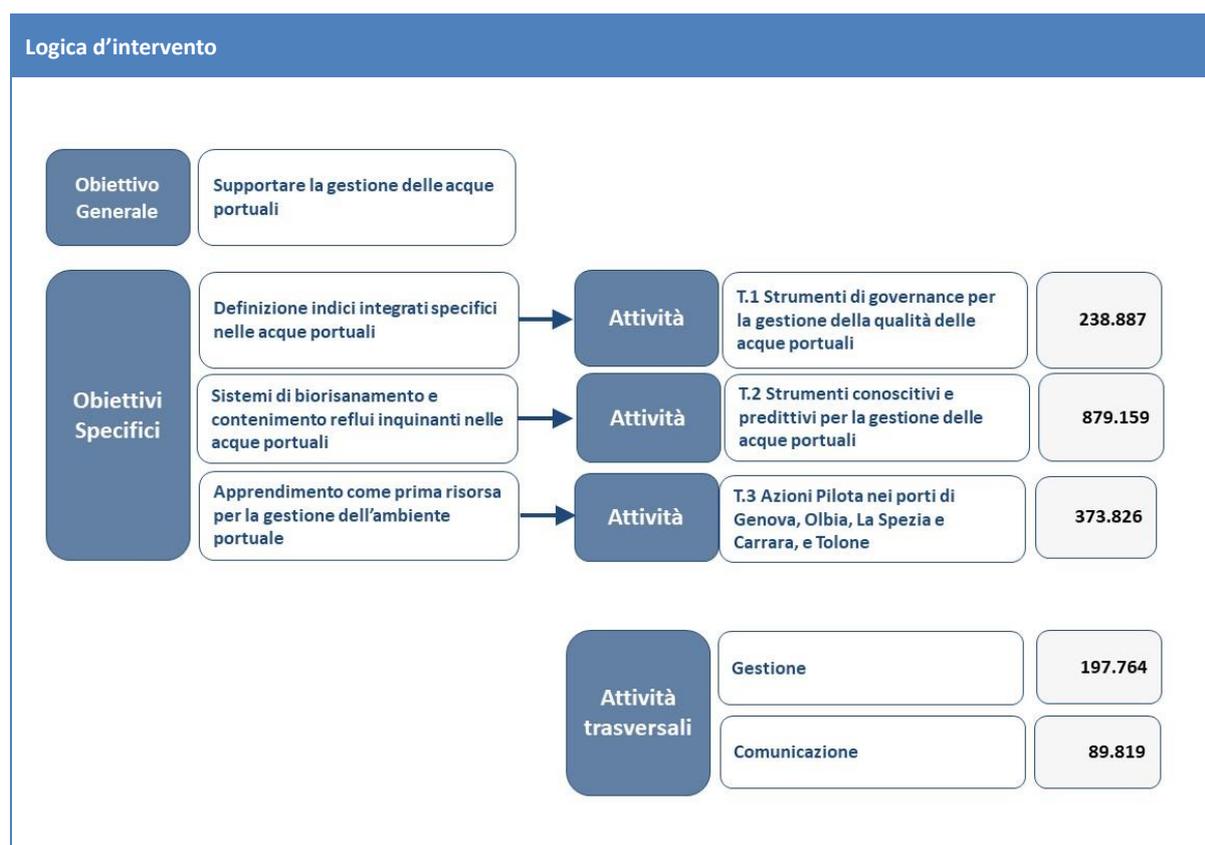
Quadro normativo di riferimento:

- *Direttiva INSPIRE 2007/2/CE*
- *Direttiva quadro acque 2000/60/CE*
- *Direttiva per la Strategia Marina MSFD, 2008/56/EC*
- *Decisione 2010/477/EU sugli standard del GES*
- *Decisione 2014/89/EU riguardando il Marine Spatial Planning*

Fonte: Scheda progetto

III – Strategia di intervento

Nell’ottica di mitigare il rischio di inquinamento da reflui e di migliorare la capacità di reazione in caso di incidenti, GEREMIA sviluppa una strategia articolata in tre obiettivi specifici: la definizione di indici integrati specifici nelle acque portuali (attività T1); i sistemi di biorisanamento e contenimento di reflui inquinanti nelle acque portuali (attività T2); e l’apprendimento quale prima risorsa per la gestione integrata dell’ambiente portuale (attività T3). GEREMIA realizza anche tre investimenti a sostegno dei suoi obiettivi.



Fonte: Elaborazione propria dalla scheda progetto

Indicatore di Programma	R6C2 – Concentrazioni di ossigeno disciolto in acque marine (integrato con indice trofico TRIX)	
Indicatori di realizzazione	OC1 – N. piani d’azione congiunti predisposti	1
Output correlati	T1.2.1 – Piano di azione e prevenzione e gestione del rischio inquinamento da reflui	1

Indicatori di realizzazione	O6C5 – Numero di porti che adottano misure di gestione di reflui	5
Output correlati	T 1.1.1 – Strumenti di supporto alle decisioni	1
	T2.1.1 – Misure di gestione dei reflui	1
	T2.2.1 – Monitoraggio reflui e azioni mirate	1
	T 3.1.1 - Applicazione misure di confinamento dei reflui	1
	T3.2.1 Azioni di Capacity building	1

Fonte: Scheda progetto

Gruppi target	Target
Portuali, funzionari agenzie di protezione ambiente (regioni, municipalit�), capitanerie di porto, guardia costiera	50
Aziende settore protezione ambientale operanti in porto, Esperti e professionisti ambientali	45

Fonte: Scheda progetto

Investimenti	Localizzazione
I1. Rete di monitoraggio all'interno dell'area portuale di Olbia	Olbia-Tempio, Sardegna
I2. Sistema di supporto alle decisioni (investimento immateriale)	Genova
I3. Sistemi innovativi di bioremediation e segregazione (Porto di Genova)	Genova

Fonte: Scheda progetto

IV – Stato di avanzamento

Il progetto, programmato per iniziare a marzo 2018,   concretamente entrato a regime a fine maggio e di fatto la percentuale di spesa certificata al 31/12, che   a pari al 2%, riflette il limitato stato di avanzamento.

Stato di avanzamento del progetto		n.	%
Spesa certificata al 31 Dicembre 2018		34.290€	2%
Output	T1 Strumenti di governance per la gestione della qualit� delle acque portuali	IN CORSO	
	T2 Strumenti conoscitivi e predittivi per la gestione delle acque portuali	IN CORSO	
	T3 Azioni Pilota nei porti di Genova, Olbia, La Spezia e Carrara, e Tolone	IN CORSO	

Fonte: Sistema di monitoraggio Marittimo+

Le consultazioni con il capofila e i partner di progetto hanno permesso di confermare i progressi delle attivit  previste come segue:

- Per quanto riguarda l'attivit  T1:

  in corso la definizione di una modellistica numerica, contenente informazioni idrodinamiche e di trasporto di inquinanti, che possa delineare i diversi scenari sia climatologici sia di pericolosit  in caso di incidenti. Tale sistema   stato gi  sperimentato in Corsica, dove si sono svolte 3 giornate di monitoraggio su un versamento in mare.

- Per ci  che riguarda l'attivit  T2:

E' in corso di validazione un indicatore per conoscere lo stato delle acque e poterne monitorare l'evoluzione nel tempo. Questo rappresenterà uno strumento di supporto alle attività di monitoraggio e andrà ad integrare il nuovo sistema di indicatori utilizzato nell'ambito del programma Marittimo (l'indicatore iniziale Trix non risponde agli obiettivi del progetto).

- Per l'attività T3:

L'Università di Genova sta lavorando sulla bioremediation, che consiste nell'utilizzo di panne dove vengono applicati dei funghi, in accoppiamento con aeratori, capaci di abbattere gli idrocarburi inquinanti. Al momento, si studia la fattibilità di questo intervento in due aree del porto di Genova, cioè: nel porto antico e in un'uscita del porto.

V - Risultati conseguiti di progetto

Considerata la fase incipiente in cui si trova ancora il progetto, rimane difficile identificare i risultati conseguiti fino ad ora, tuttavia si confermano i risultati attesi definiti in fase di stesura del progetto sia in termini di gruppi target che di investimenti. In particolare, attraverso l'attività T1 e T2 si sta concependo una nuova rete di monitoraggio e di modellistica numerica a supporto delle decisioni di chi gestisce la qualità delle acque portuali. Con le azioni pilota e le giornate di esercitazione si è potuto invece testare la funzionalità di questi sistemi e creare occasioni di *capacity building* per i gestori delle acque portuali.

VI - Criticità

Le criticità principali riscontrate dal progetto sono tre:

- Difficoltà nel coinvolgimento di alcuni attori cruciali per la tematica che il progetto intende affrontare (perché hanno l'autorità normativa delle acque portuali). Inoltre, il partenariato aveva incluso anche il Dipartimento del Var, con un ruolo tecnico soprattutto nel monitoraggio, ma a seguito dell'approvazione del progetto, ha ritirato il suo intento a partecipare per ragioni amministrative. Il capofila del progetto ha tuttavia ritenuto opportuno lasciare immutata la compagine e non coinvolgere un porto francese turistico che non rispondeva al focus del progetto sui porti commerciali.
- Ritardi da parte dell'Autorità di Gestione nella stipula delle convenzioni inter-partenariali, che sono state riconsegnate soltanto a fine maggio 2018 (data di inizio prevista 01/03/2018), impedendo di fatto al progetto di iniziare a spendere, non potendo i partner anticipare le spese.
- Difficoltà di natura amministrativa per poter accedere e lavorare nelle aree portuali. In particolare, le analisi del porto di Genova si sono bloccate perché il progetto non riesce ad ottenere le

autorizzazioni per pescare a fini scientifici nel porto (i pesci sono un indicatore biologico molto prezioso). Come accennato poco sopra, il coinvolgimento di attori chiave come la capitaneria di porto di Genova avrebbe mitigato tale difficoltà.

Infine, dal lato francese, si rivelano difficoltà per quanto riguarda l'onere amministrativo, la sua pesantezza e il tempo che richiede per essere gestito, soprattutto per il personale scientifico, non abituato a questi compiti.

VII – Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto EU

Sinergie con altri approcci/politiche nell'area di cooperazione

GEREMIA trova in particolare delle sinergie con il progetto SPLASH, del quale l'UNIGE è capofila e con il quale si stanno realizzando dei campionamenti.

Sinergie

- PHAROS (programma Life Ambiente 2004)
- Suports (Interreg IVc 2010-2012)
- PEARL (Programma FP6)
- ECO- Information in European ports (Programma FP4) TRANSPORT)
- VENTO E PORTI (It-Fr marittimo 2007-2013)
- SEDIPORT (It-Fr marittimo 2014-2020)
- SEDITERRA (It-Fr marittimo 2014-2020)
- IMPACT (It-Fr marittimo 2014-2020)
- SPLASH (It-Fr Marittimo 2014-2020)
- Sicomar+ (It-Fr Marittimo 2014-2020)

Fonte: Scheda progetto

Sostenibilità dei risultati nel tempo

Gli strumenti e le attività che renderanno replicabili gli output anche dopo la fine del progetto sono:

- Strumenti open-source, come la modellistica numerica (T1) per la quale non verrà applicato nessun pagamento per l'accesso ai dati e che rimarrà dunque a disposizione di chi gestisce le acque portuali.
- Linee guida per il monitoraggio conoscitivo e l'utilizzo di indicatori adeguati a misurare i parametri delle acque. L'ISPRA svolgerà un ruolo importante, essendo legato al Ministero dell'ambiente, per armonizzare le attività di monitoraggio a livello nazionale.
- Attività di Formazione basata su tecnologie ICT (T3): il monitoraggio e l'attività di modellistica sono molto complessi e richiedono delle azioni di capacità building. Questa formazione si rivolgerà agli enti privati o pubblici che hanno un ruolo nella gestione dell'inquinamento delle acque. Questa

attività utilizzerà le tecnologie ICT come l'e-learning, perché permette di costruire un percorso formativo modulare con contenuti adeguati all'utente, che resterà fruibile a tutti sul sito.

- Gli interventi fisici sui territori, potranno essere facilmente riprodotti in altre realtà portuali, e le installazioni di bioremediation e segregazione rimarranno a disposizione dei beneficiari in maniera permanente.

Valore aggiunto comunitario

Il tema mare e la qualità delle acque hanno di per sé una natura sovranazionale transfrontaliera. La responsabilità non è esclusiva di uno stato membro nel senso che, l'inquinamento che interviene all'interno di un porto ha conseguenze anche su acque al di fuori della competenza del porto se stesso.

Inoltre, i partner hanno sottolineato l'aspetto positivo di potere scambiare ed incontrare altri colleghi che lavorano in diversi settori e con i quali non avrebbero lavorato se non esistesse il programma.

GEECCTT-Iles

I - Informazioni generali

Nome del progetto: Gestione Europea Congiunta di collegamenti/trasporti transfrontalieri per le isole

Tipologia di progetto: semplice

Bando di riferimento: Avviso I / Lotto 1A / Asse 3

Data Inizio: 01/02/2017

Data fine: 31/01/2019

Sito web: <http://interreg-maritime.eu/web/geecctt-iles>

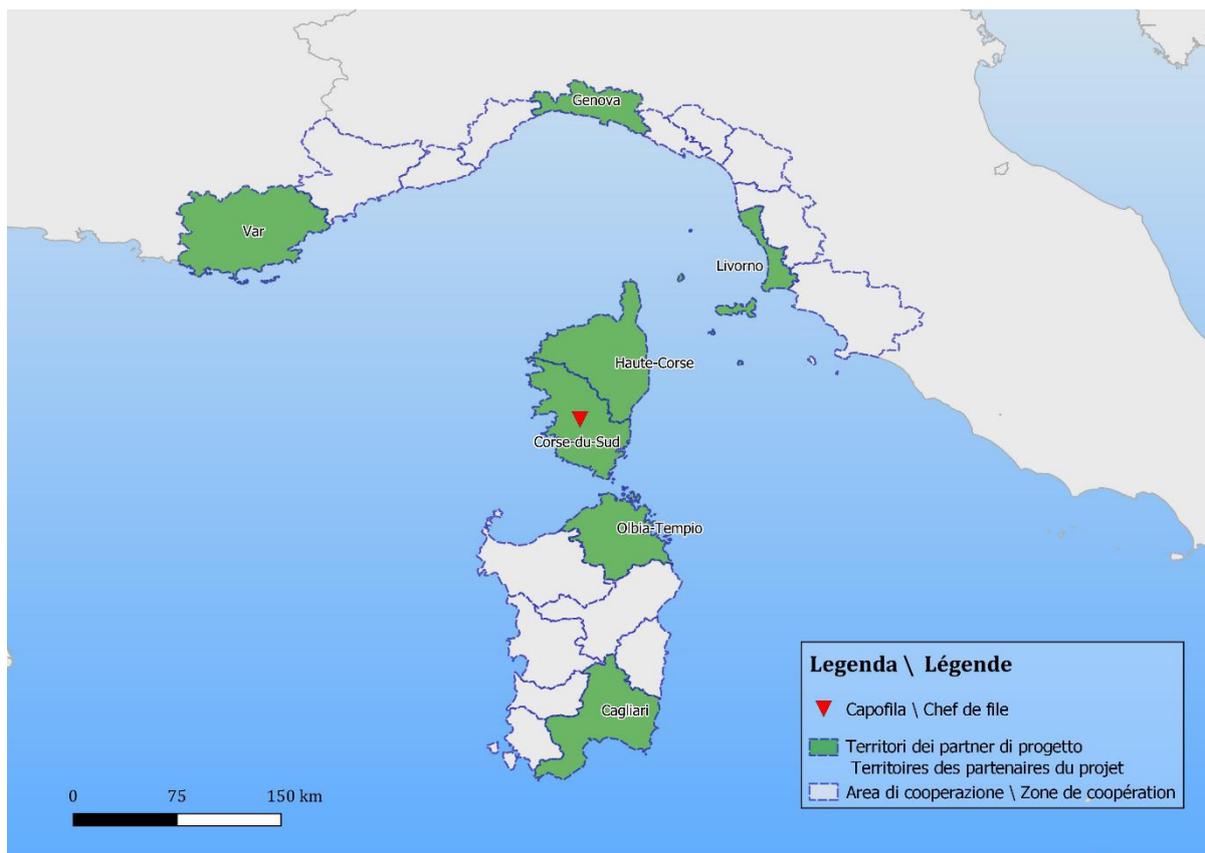
Budget totale	FESR	Co-finanziamento
1.997.500 €	1.697.875 €	299.625 €

Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	626.474,00 €	31 %
Spese d'ufficio e amministrative	93.971,10 €	5 %
Spese di viaggio e soggiorno	238.119,50 €	12 %
Consulenze e servizi	1.022.535,40 €	51 %
Attrezzature	16.400,00 €	1 %

Fonte: Scheda Progetto

I partner di progetto (tutti interni all'area di programma):

1. Office des Transports de la Corse – Corsica-del-Sud, Regione Corsica
2. Regione Autonoma della Sardegna – Cagliari, Regione Sardegna
3. Chambre de commerce et d'industrie territoriale de Bastia et de la Haute-Corse (CCI2B) – Alta-Corsica, Regione Corsica
4. Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de la Corse du Sud – Corsica-del-Sud, Regione Corsica
5. Autorità Portuale di Olbia e Golfo Aranci – Olbia-Tempio, Regione Sardegna
6. Regione Liguria Settore «Progetti, Infrastrutture, Strade, Porti e Logistiche» - Genova, Regione Liguria
7. Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale du Var – Var, Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra
8. Autorità portuale di Livorno, Dipartimento Innovazione e Sviluppo – Livorno, Regione Toscana



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Il capofila del progetto, l'Ufficio dei trasporti della Corsica, ha costituito un partenariato di otto membri, equamente bilanciati tra i due stati membri (i.e. 4 italiani e 4 francesi), che vede coinvolti i principali enti competenti in materia di connessioni marittime tra le due maggiori isole, e tra quelle minori delle altre aree di cooperazione. L'Ufficio dei trasporti della Corsica, che fa capo all'Autorità Territoriale della Corsica (Collectivité territoriale de Corse), svolge un ruolo nella pianificazione territoriale e ha esperienza in gestione e politica dei trasporti da e per la regione. I partner lavorano sul tema già dal '93, sempre nell'ambito di programmi Interreg, e questa ulteriore esperienza di progetto riflette la necessità ancora attuale, di trovare una soluzione integrata per facilitare gli spostamenti tra le isole sia di merci che di persone.

II – Contesto di intervento

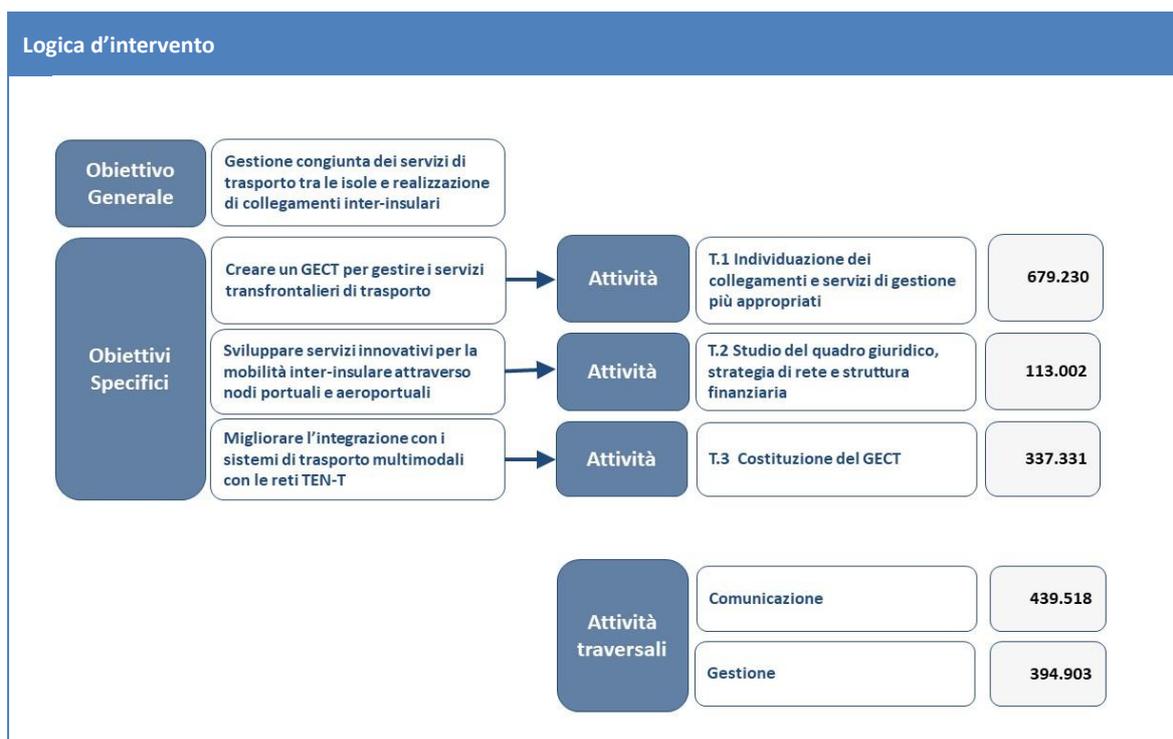
Le connessioni marittime inter-insulari sono molto limitate e condizionate da fattori meteorologici e di stagionalità, pertanto la sfida di questo progetto consiste nel rafforzare e mettere a valore le relazioni tra le isole dell'area di cooperazione, promuovendo la crescita dei territori. In situazioni di maltempo per esempio, non tutte le navi possono uscire in mare e non esistono connessioni aeree tra le isole che

possano assicurare il trasporto né di merci né di persone. Questa situazione non permette dunque di sviluppare relazioni economiche, culturali e di cooperazione con continuità e costi equi, impattando negativamente non solo territori storicamente legati da una forte cultura identitaria come la Sardegna e la Corsica e l'Isola d'Elba, ma anche di sfruttare l'area strategica del mediterraneo per le relazioni commerciali.

III – Strategia di intervento

Per sviluppare la gestione congiunta dei servizi di trasporto tra le isole e realizzare collegamenti inter-insulari, il progetto sviluppa una strategia articolata in tre obiettivi specifici:

1. Creare un GECT per gestire i servizi transfrontalieri (attività T1);
2. Sviluppare servizi innovativi per la mobilità intra-insulare attraverso nodi portuali e aeroportuali (attività T2);
3. Migliorare l'integrazione con i sistemi di trasporto multimodali con le reti TEN-T, (attività T3).



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Indicatore di Programma	R7B1 – Indice di accessibilità potenziale multimodale	
Indicatori di realizzazione	O7B1 – N. dispositivi per sviluppare strumenti di gestione congiunta di servizi transfrontalieri di trasporto tra le isole	1
Output correlati	T1.1 Piano dei collegamenti da creare o rinforzare	0
	T1.2 Strategia di connessione alla TEN-T e piano delle azioni conseguenti	0
	T2 Piano di finanziamento per la gestione sostenibile a lungo termine dei servizi	0

	T3.1 GECT, dispositivo per la gestione comune dei servizi transfrontalieri di trasporto tra le isole	1
--	--	---

Fonte: Scheda progetto

Gruppi target	Target
Funzionari dei governi nazionali francesi ed italiani	40
Funzionari della CE e degli Stati membri	20
Funzionari dei governi regionali e delle amministrazioni locali della zona di cooperazione	200
Funzionari dei governi regionali e delle amministrazioni locali al di fuori della zona di cooperazione	30
Responsabili della gestione del territorio e dei trasporti	50
Operatori di rete logistica	20
Imprese coinvolte nella catena del trasporto multimodale di merci	300
Imprese – in particolare PMI - dei territori insulari	500
Imprese – in particolare PMI - dei territori non insulari	1000
Organizzazioni della società civile coinvolte nello sviluppo socio-economico e culturale e nella conservazione dell'ambiente	20
Cittadini della zona di cooperazione	300
Pubblico in generale	1000
partner e fondatori del GECT	500

Fonte: Scheda progetto

IV – Stato di avanzamento

Il progetto è iniziato nel gennaio del 2017 e la sua chiusura è prevista per la fine del 2019. Lo stato di avanzamento della spesa certificata (42% al 31/12) è in linea con l'avanzamento di progetto, di cui la consultazione con il capofila ha permesso di raccoglierne i dettagli.

Stato di avanzamento del progetto		n.	%
Spesa certificata al 31 Dicembre 2018		856,007.80€	42%
Output	T.1 Individuazione dei collegamenti e dei servizi di gestione più appropriata	IN CORSO	
	T.2 Studio del quadro giuridico, strategia di rete e struttura finanziaria	IN CORSO	
	T.3 Costituzione del GECT	IN CORSO	

Fonte: Sistema di Monitoraggio Marittimo+

Le consultazioni con il capofila e il partner di progetto hanno permesso di confermare lo stato di avanzamento. Per quanto riguarda la componente T1 si sono prodotti:

- Un rapporto sullo Stato dei fatti ed assi di sviluppo e di adattamento dei porti nel quadro GECT, GNL ed emissioni (Sardegna);
- Un'analisi infrastrutturale sui settori portuari e logistici della costa toscana nella prospettiva della continuità territoriale, contenente le schede relative ai terminal del porto di Livorno;
- Uno studio e costruzione prospettica del sistema di collegamento aereo e marittimo tra le isole Corsica-Sardegna-Elba e il continente mediterraneo Francia-Italia dove si ipotizzano scenari di collegamenti nuovi o di rafforzamento di quelli esistenti.

- Un rapporto sui collegamenti marittimi ed integrazione degli stessi nella pianificazione delle Autostrade del Mare;

Questi studi di fattibilità hanno permesso la realizzazione di due linee di collegamenti, la Bonifacio-Santa Teresa la linea Propriano-Porto Torres. In quest'ultima in particolare si è stipulata una convenzione con l'autorità Portuale di Ajaccio che gestirà il servizio pubblico di trasporto marittimo di merci e passeggeri fino alla fine del 2021.

Per quanto riguarda la componente T2 invece si sono realizzati i seguenti due studi:

- Sugli effetti del quadro giuridico e regolamentare specifico per la messa in opera del GECT;
- Sullo stato attuale, le condizioni e le opzioni per il collegamento e l'integrazione di GEECCTT con le TEN-T.

L'attività T3 prevede la costituzione del GECT per il quale sono già stati redatti lo statuto e la convenzione e del quale è prevista la piena messa in opera per l'estate 2019.

V - Risultati conseguiti di progetto

Il risultato più significativo del progetto è la costituzione del GECT, il quale come missione istituzionale mira a facilitare la cooperazione europea intervenendo sui collegamenti marittimi tra le isole, ad integrare la logica di sviluppo sostenibile del trasporto multimodale nel Mediterraneo occidentale e a migliorare la connessione dei nodi tra isole secondarie e terziarie per dare vita ad una propria continuità territoriale europea¹⁵. Inoltre, da quanto emerge dall'intervista con il CF i numerosi studi svolti sulla fattibilità normativa, economica e logistica, hanno coperto un importante gap informativo in materia di connessioni e che rappresenteranno i presupposti della logica di intervento del GECT nell'area di cooperazione. Contestualmente a queste realizzazioni, si sono organizzati degli eventi di comunicazione per coinvolgere i gruppi target del progetto con i quali si è potuto rendere partecipi PMI dei territori insulari e non (200), ufficiali dei governi regionali e delle amministrazioni locali dell'area di cooperazione (10), autorità nazionali francesi e italiani (10), operatori della rete logistica (15), società della catena multimodale di trasporto merci (50) e responsabili per la pianificazione del trasporto regionale (10).

VI - Criticità

¹⁵ Articolo 5 della Convenzione GEECCTT-Iles del 21/01/2019

Trattandosi di connessioni internazionali, all'inizio si è reso necessario individuare e coordinare le competenze delle amministrazioni tra il lato francese e quello italiano. Vi sono state in particolare delle difficoltà nel coinvolgimento dei ministeri, non tanto per questioni politiche quanto piuttosto per ragioni amministrative, che però sono state superate grazie al supporto di esperti in materia.

VII – Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto EU

Sinergie con altri approcci/politiche nell'area di cooperazione

Il progetto GEECCTT realizza in particolare, sinergie con il progetto In.Port.O e raccoglie le indicazioni strategiche emerse dal progetto Ports et Identité della programmazione precedente.

Sinergie

Il progetto GEECCTT mostra sinergie con:

- *CIRCUMVECTIO che disegna un'architettura interoperabile lungo la catena dei servizi logistici*
- *Sviluppo del Corridoio "Reno-Alpi", tramite l'azione di collegamento svolta dalla Regione Liguria*
- *Sviluppo del Corridoio "Scandinavo-Mediterraneo"*
- *INTERREG MED Ob. 2.3 e 4.1 (Sistemi di trasporto a basse emissioni di carbone esistenti, connessioni multimodali entro i quadri multilaterali di coordinamento nel Mediterraneo per dare delle risposte congiunte alle sfide comuni)*
- *Azioni attinenti H2020 Transports.*

Fonte: Scheda Progetto

Sostenibilità dei risultati nel tempo

La strategia transfrontaliera, una volta concluso il progetto, proseguirà attraverso i piani e le azioni che lo stesso GECT attiverà nei territori in linea con le finalità, dettate nello statuto. Il GECT verrà finanziato attraverso i contributi obbligatori dei suoi membri. Le risorse pubbliche verranno distribuite equamente tra le nazionalità rappresentate nel GECT in maniera tale da assicurare che la partecipazione tra le due isole avvenga in misura identica, a prescindere dal numero di istituzioni pubbliche o para-pubbliche francesi e italiane. In generale, il bilancio del GECT potrà essere integrato da contributi provenienti da Fondi europei, sussidi e aiuti di stato o di altre autorità locali, eventuali altre entrate autorizzate dalla legge e votate dall'Assemblea del GECT.

Valore aggiunto comunitario

Il carattere transfrontaliero assume in questo progetto, una dimensione fondamentale in considerazione del fatto che la tematica dei trasporti tra due stati membri è per sua natura transfrontaliera e non potrebbe essere gestita da singoli interventi nazionali.

DECIBEL

I - Informazioni generali

Nome: DECIBEL

Tipologia di progetto: Semplice

Bando di riferimento: Il Avviso / Lotto 2 / Asse 3

Data Inizio: 01/06/2018

Data Fine: 31/05/2021

Sito web: <http://interreg-maritime.eu/it/web/decibel/progetto>

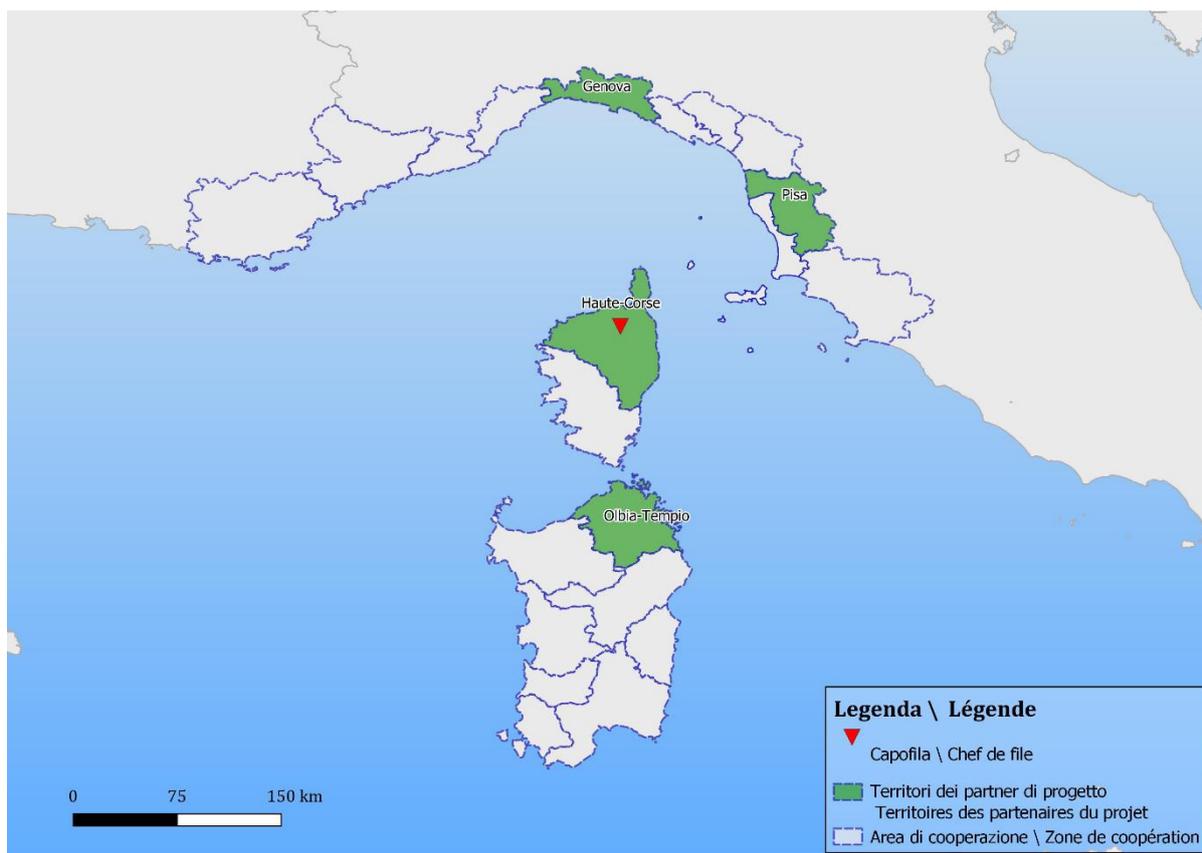
Budget totale	FESR	Co-finanziamento
1.652.053,22 €	1.404.245,24 €	247.807,98 €

Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	304.096,19 €	18 %
Spese d'ufficio e amministrative	45.614,43 €	3 %
Spese di viaggio e soggiorno	34.199,00 €	2 %
Consulenze e servizi	1.084.363,81 €	66 %
Attrezzature	183.779,80 €	11 %

Fonte: Scheda progetto

I partner di progetto (tutti interni all'area di programma):

1. Chambre de commerce et d'industrie de la Haute Corse (CCIHC) – Alta-Corsica, Regione Corsica
2. Comune di Olbia – Olbia-Tempio, Regione Sardegna
3. ANCI Toscana – Pisa, Regione Toscana
4. Università degli studi di Genova (UNIGE) – Genova, Regione Liguria



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Il capofila del progetto, la Camera di Commercio e dell'Industria dell'Alta Corsica (CCIHC), collabora da diversi anni con le università, le camere di commercio e/o i porti italiani, nell'ambito di progetti Inter-reg. È grazie a queste pregresse esperienze che la CCIHC ha raggruppato tre partner italiani attorno al tema del controllo dell'inquinamento acustico, vale a dire: il Comune di Olbia, l'ANCI Toscana e l'Università di Genova (l'unico soggetto con competenze tecnico-scientifiche in materia). L'incontro di questi quattro attori pubblici risponde alla logica di intervento del progetto DECIBEL.

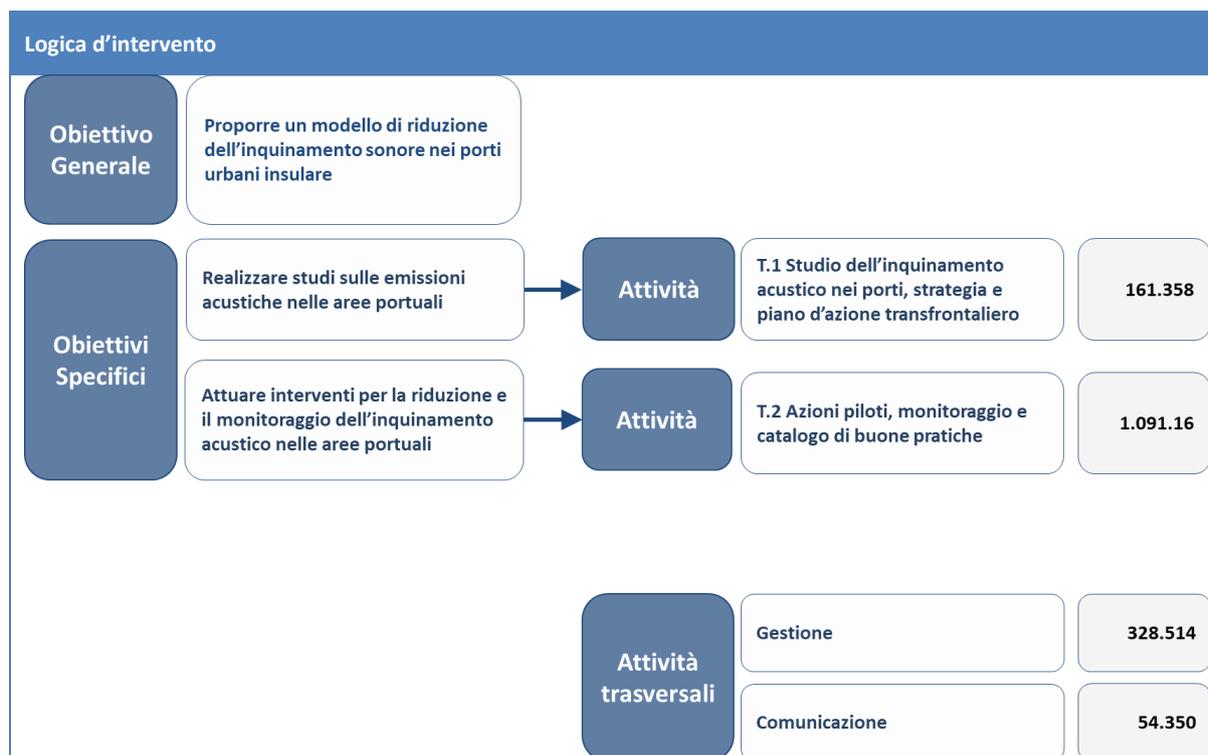
II – Contesto di intervento

L'aumento delle emissioni acustiche prodotte nelle aree urbane degrada in modo significativo la qualità della vita dei residenti e minaccia la fauna selvatica locale. La direttiva quadro relativa al rumore nell'ambiente (2002/49/CE), che mira a ridurre l'esposizione alle emissioni sonore ambientali attraverso l'armonizzazione di indicatori acustici e metodi di valutazione, invita gli Stati membri a raccogliere informazioni sui rumori portuali e definire i piani d'azione per affrontare questo problema.

III – Strategia di intervento

L'obiettivo di DECIBEL è di contribuire a una riduzione dell'inquinamento acustico, applicando ai porti insulari 'urbani', destinatari delle azioni pilota, i principi della direttiva europea sul rumore.

Il progetto ha declinato la sua strategia in due fasi: la realizzazione di studi specifici sulle emissioni acustiche e l'attuazione di azioni pilota nelle aree portuali di Bastia, Ile-Rousse, Olbia, Portoferraio e Giglio.



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Indicatore di programma	R7C1 – Numero di porti commerciali coperti da piani congiunti per la riduzione dell'inquinamento acustico	
Indicatore di realizzazione	OC2 – Numero di studi congiunti realizzati	1
Output correlato	T1.1.1 – studi congiunti	1
Indicatore di realizzazione	O7C2 – Numero di interventi per la riduzione e il monitoraggio dell'inquinamento acustico nei porti realizzati (IS 2)	5
Output correlato	T2.1.1 – Interventi (Bastia, Ile-Rousse, Olbia, Portoferraio e Giglio)	5

Fonte: Scheda progetto

Gruppi target	Target
Organismo Pubblico	4
Other	5.260.000

Fonte: Scheda progetto

IV – Stato di avanzamento

Iniziato nel giugno 2018, le spese certificate dal progetto rappresentano solo il 4% del budget totale e hanno finanziato diverse categorie di spese: consulenza e servizi (48%), costi per il personale (47%), spese di viaggio e soggiorno (5%).

Stato di avanzamento del progetto		n.	%
Spesa certificata al 31 Dicembre 2018		61.354 €	4 %
Output	T1 modello di riduzione inquinamento nelle città insulari	IN CORSO	
	T2 Azioni pilota	NON INIZIATO	

Fonte: Sistema di Monitoraggio Marittimo+

Le interviste con il capofila e il partner hanno confermato i progressi del progetto, e nello specifico: solo la prima componente delle attività, la realizzazione di un modello di riduzione del rumore (T1), è in corso. In particolare, l'UNIGE sviluppa analisi a livello dei porti italiani (cioè Olbia, Portoferraio e Giglio) mentre per i porti francesi (Bastia e Ile Rousse) e in seguito al bando CCIHC per i progetti, è il CSTB –

Centro scientifico e tecnico per l'edilizia – che sta conducendo gli studi. Il metodo diagnostico non è stato precedentemente determinato per gli attori al fine di elaborare una metodologia comune. In questo modo, i dati raccolti saranno raggruppati e misurati in maniera congiunta. Il CSTB e l'UNIGE stanno sviluppando il modello di riduzione dell'inquinamento acustico: hanno presentato il loro metodo a tutti i partner del progetto e hanno definito il quadro normativo. Inoltre, le prime misure sono state realizzate su un giorno intero in tal modo che il campione fosse ottimizzato.

V - Risultati conseguiti di progetto

Dato lo stato di avanzamento del progetto, al momento non sono disponibili risultati misurabili. Tuttavia vengono confermate le attività e prodotti previsti dal progetto che dovrebbero portare ad un cambiamento nelle modalità di gestione dello spazio portuale (es. modifica degli orari nella gestione portuale) o la realizzazione di investimenti specifici. I risultati conseguiti dalle azioni pilota saranno, inoltre, analizzati al fine di produrre un catalogo di buone pratiche disponibili per gli attori portuali. Inoltre, sono previste azioni di sensibilizzazione per gli addetti al lavoro per contribuire a cambiare i comportamenti di chi è coinvolto dell'inquinamento acustico.

VI - Criticità

Ad oggi, le uniche difficoltà sollevate dal partenariato riguardano spese progettuali e il loro monitoraggio.

VII – Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto EU

Sinergie con altri approcci/politiche nell'area di cooperazione

DECIBEL è in sinergia con diversi progetti del programma Marittimo 2014-2020, che riuniscono lo stesso tipo di partner. È il caso del progetto L.I.S.T Porto, attualmente in corso, che riunisce il CCIHC, l'ANCI Toscana e il Comune di Olbia.

Sinergie

I progetti Marittimo MON ACUMEN, LIST, REPORT, RUMBLE sono stati progettati in conformità con DECIBEL. DECIBEL sarà anche in sinergia con:

- *Progetto LIFE ENV/00018 NoMEPorts*
- *Progetto HARMONISE*
- *Progetto IMAGINE*
- *Progetto LIFE NEREIDE*
- *Progetto LIFE08 ENV/IT/000386*

Fonte: Scheda progetto

Sostenibilità dei risultati nel tempo

Le azioni sviluppate dal progetto DECIBEL sono destinate ad essere trasferite attraverso in particolare di un elenco comune di buone pratiche, quali risultati delle azioni pilota realizzate nei porti beneficiari, che rimarranno a disposizione di tutti gli altri soggetti interessati. Per assicurare la sostenibilità dei risultati nel tempo, risulta necessario un cambiamento nella normativa di riferimento, con la definizione di un quadro di riferimento specifico sull'impatto acustico nei porti (tuttora inesistente); nonché lo sviluppo di conoscenze, metodologie e tecniche specifiche per controllare e gestire il rumore emesso dai porti.

Valore aggiunto comunitario

La strategia di DECIBEL risponde agli obiettivi della Direttiva europea 2002/49 / CE, caratterizzata dal suo aspetto transfrontaliero: un'iniziativa eterogenea su tale tema porterebbe a una frammentazione delle informazioni a tutti i livelli nonché a una dispersione di risorse. Il confronto delle analisi e lo sviluppo di buone pratiche, lo sviluppo di un piano d'azione comune e la costituzione di un modello che possa essere applicato ad altre situazioni, sono tutte caratteristiche che costituiscono un valore aggiunto interessante per la ricerca di una soluzione comune al problema dell'inquinamento acustico dei porti urbani insulari.

TDI RETE-GNL

I - Informazioni generali

Nome: Tecnologie e Dimensionamento di Impianti per la RETE di distribuzione primaria di GNL nei porti dell'area transfrontaliera

Tipologia di progetto: Semplice

Bando di riferimento: Il Avviso / Lotto 3 / Asse 3

Data Inizio: 01/03/2018

Data Fine: 29/02/2020

Sito web: <http://interreg-maritime.eu/web/tdiretegnl/progetto>

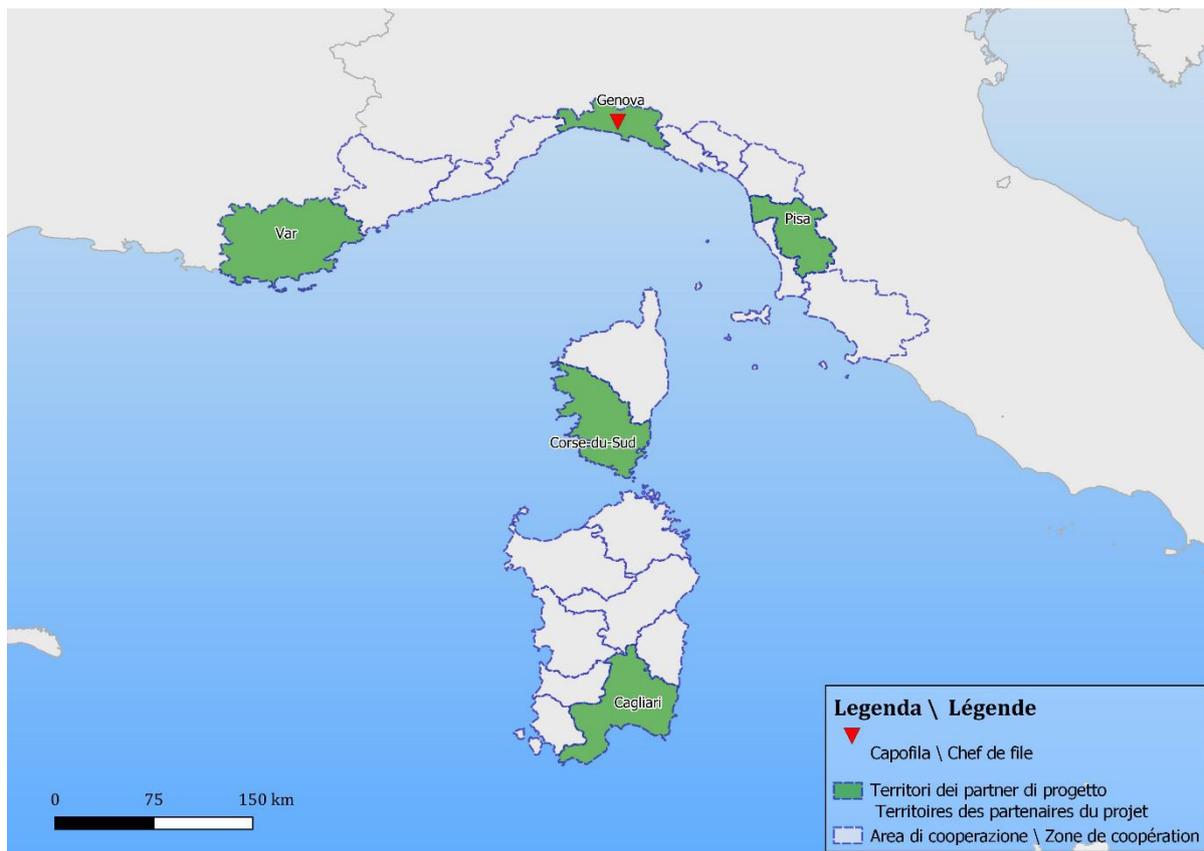
Budget totale	FESR	Co-finanziamento
749.335,85 €	636.935,47 €	112.400,38 €

Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	231.877,70 €	30,94 %
Spese d'ufficio e amministrative	34.781,66 €	4,64 %
Spese di viaggio e soggiorno	49.433,69 €	6,60 %
Consulenze e servizi	433.242,80 €	57,82 %

Fonte: Scheda progetto

I partner di progetto (tutti interni all'area di cooperazione):

1. Università degli Studi di Genova, Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica e i Trasporti e le Infrastrutture (UNIGE-CIELI) – Genova, Regione Liguria
2. Università di Pisa, Dipartimento di Ingegneria dell'Energia, dei Sistemi, del Territorio e delle Costruzioni (UNIPI - DESTEC) – Pisa, Regione Toscana
3. Università di Cagliari, Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali (CIREM) – Cagliari, Regione Sardegna
4. Office des Transports de la Corse (OTC) – Corsica-del-Sud, Regione Corsica
5. Chambre de Commerce et d'Industrie du Var (CCIV) – Var, Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra



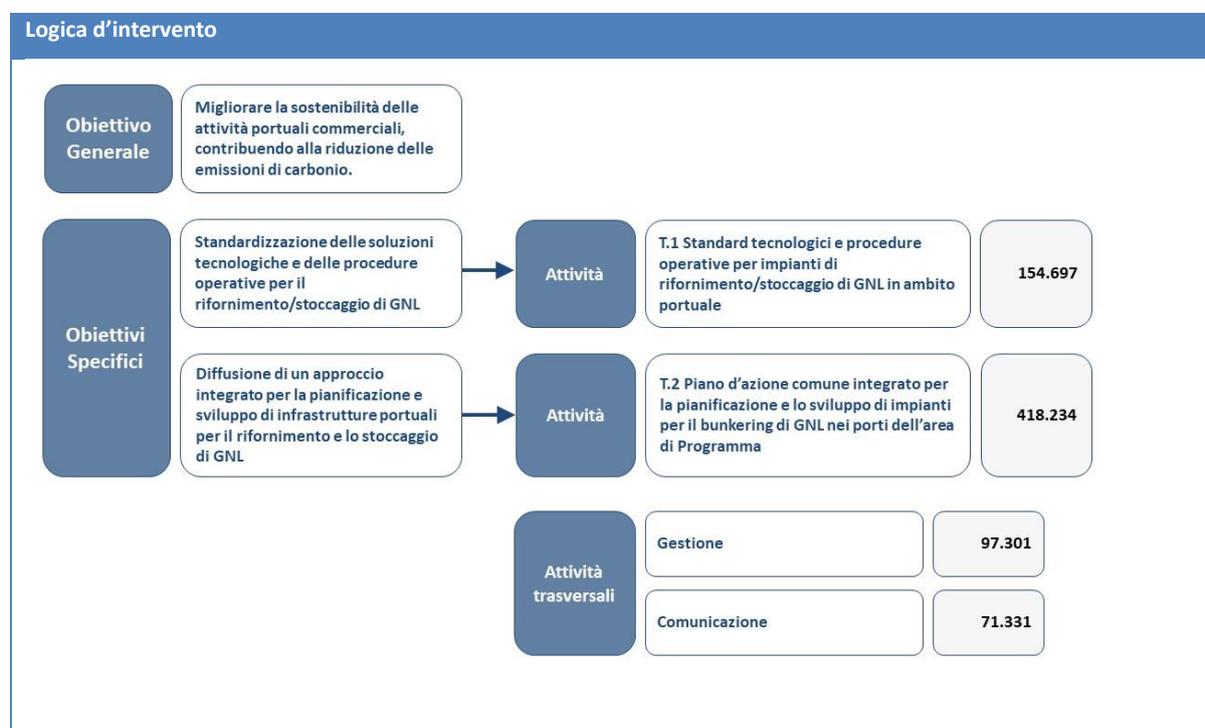
Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Capofila di progetto è l'Università di Genova che possiede maturata esperienza nelle tematiche della logistica e dei trasporti, con particolare focus sul settore marittimo portuale. Sul tema GNL collaborava già con la Regione Liguria e, in virtù sinergie createsi nell'ambito di altri progetti, ha coinvolto altre due università delle regioni Toscana e Sardegna.

Complessivamente i partner sono 5, 3 italiani e 2 francesi, tutti interni all'area di programma con alle spalle esperienze di collaborazione in ambito di programmi europei che si è deciso di capitalizzare in questo progetto. La presenza della camera di commercio del Var assicura una più ampia ricaduta dei risultati sui territori. Il partenariato di TDI RETE GNL rappresenta il soggetto tecnico-scientifico del cluster GNL.

II – Strategia di intervento

L'obiettivo del progetto è quello di favorire l'impiego del gas naturale liquefatto come combustibile per contribuire alla riduzione delle emissioni di carbonio nell'area di programma. La logica d'intervento si declina in due obiettivi specifici, di definizione di standard tecnologici e di diffusione di un approccio integrato per la pianificazione, cui corrispondono 2 attività.



Fonte: elaborazione propria Scheda progetto

Indicatore di Programma	R7C2 – Numero di porti commerciali coperti da piani congiunti per l’attuazione di misure per una navigazione marittima meno inquinante	
Indicatori di realizzazione	OC2 – Numero di studi congiunti realizzati	2
Output correlato	T1.1.1 – Linee guida per la standardizzazione delle opzioni tecnologiche e delle procedure operative per il rifornimento e lo stoccaggio di GNL nei porti dell’area di Programma	1
Output correlato	T2.1.1 – Studio per un piano d’azione congiunto per il GNL in ambito portuale	1

Fonte: Scheda progetto

Gruppi target	Target
Organismi di Diritto Pubblico: autorità portuali, enti territoriali competenti per la definizione di standard tecnologici e procedurali per lo stoccaggio e il rifornimento di GNL, port manager di Genova, Savona, La Spezia, Livorno, Cagliari, Toulon e Bastia)	7
Organismi Pubblico: enti regionali e territoriali	7
Organismi Privati: terminalisti, armatori, fornitori di servizi portuali	10

Fonte: Scheda progetto

III – Stato di avanzamento

Il progetto è iniziato a marzo del 2018 e si chiude a febbraio 2020. Lo stato di avanzamento è in linea con la percentuale di spesa certificata, pari a 5%, ed entrambe le attività sono in corso di realizzazione.

Stato di avanzamento del progetto		n.	%
Spesa certificata al 31 Dicembre 2018		38.692,16 €	5%
Output	T1 – Linee guida per la standardizzazione delle opzioni tecnologiche e delle procedure operative per il rifornimento e lo stoccaggio di GNL nei porti dell'area di Programma		IN CORSO
	T2 – Studio per un piano d'azione congiunto per il GNL in ambito portuale		IN CORSO

Fonte: Sistema di monitoraggio Marittimo+

Le consultazioni con il partner di progetto e il capofila hanno messo in luce il seguente stato di avanzamento.

Per quanto riguarda l'attività T1:

Sono state definite le linee guida per la standardizzazione soluzioni tecnologico-produttive per la distribuzione e il *bunkering* di GNL nei porti dell'area transfrontaliera. Tali linee guida vengono sistematicamente aggiornate per ovviare al rischio di obsolescenza tecnologica. Sono stati inoltre ultimati i report per la mappatura della domanda e dell'offerta e l'analisi SWOT delle opzioni tecnologiche per il *bunkering* del GNL nei porti.

Per quanto riguarda l'attività T2:

- Sono state definite le linee guida per il piano d'azione congiunto; la documentazione risulta essere pronta per il prossimo Comitato di Pilotaggio che si terrà a Roma;
- Sono stati ultimati i report per la mappatura della domanda e dell'offerta di GNL;
- È in fase incipiente lo sviluppo di strumenti manageriali per la valutazione economico-finanziaria di investimenti in infrastrutture per il rifornimento di GNL.

IV - Risultati conseguiti di progetto

Trattandosi di un progetto ancora in corso, l'analisi dei risultati conseguiti si può effettuare alla luce delle singole realizzazioni, e relativamente ai gruppi target:

- La standardizzazione delle soluzioni tecnologiche (T1) ha permesso di definire e diffondere conoscenze in materia di rifornimento di GNL tra tutti gli stakeholder rilevanti sia privati (armatori e terminalisti) che pubblici (autorità portuali ed enti pubblici), intervenendo in un reale gap informativo.
- La predisposizione di un piano d'azione comune basato sulla valutazione dei fattori esterni (progresso tecnologico, analisi del mercato etc.) permette ora ai porti di Genova, La Spezia, Savona, Livorno, Cagliari, Toulon e Bastia, di considerare la possibile localizzazione e il dimensionamento degli impianti per costituire a rete di distribuzione di GNL.

V - Criticità

Le interviste coi partner hanno identificato le seguenti criticità:

- Di coordinamento tra i partner interni al progetto TDI RETE GNL e tra quelli del cluster. Trattandosi infatti di diverse tipologie di soggetti pianificatori (come l'ufficio di trasporti e a la regione Sardegna) e soggetti accademici (le università) l'adozione di procedure comuni non è stata ovvia fin dal principio e questo ha comportato alle volte un allungamento dei tempi di realizzazione delle attività previste.
- la rendicontazione è risultata macchinosa, soprattutto dal lato francese e questo ha creato uno sbilanciamento tra lo stato di avanzamento dei partner compromettendo a volte l'interazione tra gli stessi.

VI – Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto EU

Sinergie con altri approcci/politiche nell'area di cooperazione

Sinergie
- Progetto COSTA (bando Reti TEN-T 2011) – sull'obiettivo di promuovere lo sviluppo di autostrade del mare ecocompatibili, anche attraverso l'implementazione di sistemi a GNL
- Progetto GAINN_IT (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti italiano) – promuove l'uso di carburanti alternativi
- Progetto "LNG in Baltic Sea Ports" – sull'uso di impianti GNL nei porti
- Coerente e integrato con il "Documento di consultazione per una Strategia Nazionale sul GNL" (giugno 2015) dal Governo italiano.

Fonte: Scheda Progetto

Sostenibilità dei risultati nel tempo

La sostenibilità del progetto verrà garantita attraverso le seguenti azioni:

- Attivazione di un network scientifico internazionale su base informale che vedrà l'organizzazione di una sessione speciale sul tema "Liquefied Natural Gas (LNG) in shipping and ports" nell'ambito della IAME Conference 2019 di Atene¹⁶, che amplierà la visibilità del progetto a livello internazionale.
- Attivazione di un Osservatorio permanente o semi-permanente, gestito dall'Università di Genova con la collaborazione delle Camere di Commercio di Genova;
- Partecipazione al Tavolo tecnico dei carburanti alternativi organizzato dalla Regione Liguria e dalle Camere di Commercio di Genova.

¹⁶ Link dell'evento: <https://www.dept.aueb.gr/en/LNG>

Tuttavia, si sono identificati due fattori esogeni che potrebbero ostacolare la replicabilità dei risultati di progetto:

- il rischio obsolescenza cui sono soggette le soluzioni tecnologiche individuate e poste alla base dei piani d'azione per la distribuzione del GNL nei porti.
- Le modifiche del quadro istituzionale di riferimento e gli orientamenti delle strategie nazionali che solleverebbero la necessità di adattare talune attività del progetto conseguentemente.

Valore aggiunto comunitario

La diffusione e l'affermazione del GNL in ambito marittimo portuale, contribuisce a migliorare la sostenibilità delle attività portuali commerciali e a ridurre le emissioni di carbonio (minacce comuni-adattamenti climatici). Tale obiettivo, richiesto dall'Unione Europea, implica la necessità di sviluppare un sistema infrastrutturale integrato che garantisca l'efficace ed l'efficiente distribuzione del GNL nei porti e nell'entroterra, privilegiando le logiche di corridoio. Tali infrastrutture presentano pertanto una valenza di natura nazionale, sovranazionale e comunitaria che impone l'assunzione di decisioni strategiche condivise e coerenti in merito alle soluzioni tecnologiche adottare, alla localizzazione delle diverse componenti del sistema, nonché il merito al dimensionamento degli stessi.

GNL FACILE

I - Informazioni generali

Nome: GNL Fonte Accessibile Integrata per la Logistica Efficiente

Tipologia di progetto: Semplice

Bando di riferimento: Avviso II / Lotto 3 / Asse 3

Data Inizio: 01/04/2018

Data Fine: 31/03/2021

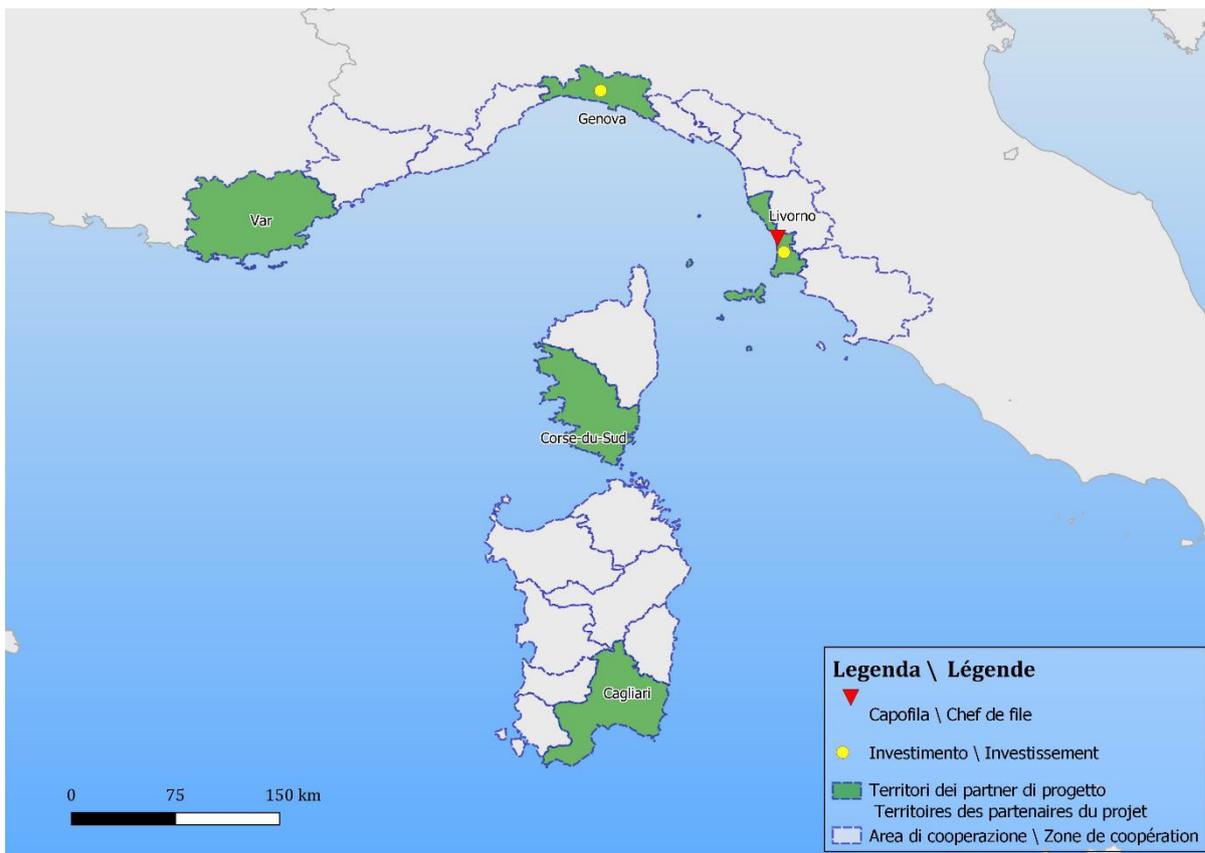
Budget totale	FESR	Co-finanziamento
1.993.806,81 €	1.694.735,79 €	299.071,02 €

Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	264.941,72 €	13 %
Spese d'ufficio e amministrative	21.369,00 €	1 %
Spese di viaggio e soggiorno	72.538,49 €	4 %
Consulenze e servizi	939.957,60 €	47 %
Attrezzature	695.000,00 €	35 %

Fonte: scheda progetto

I partner di progetto (tutti interni all'area di cooperazione):

1. Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale (ADSP MTS) – Livorno, Regione Toscana
2. Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale (ADSP MLO) – Genova, Regione Liguria
3. Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna (ADSP MS) – Cagliari, Regione Sardegna –
4. Chambre de Commerce et d'Industrie du Var (CCIV) – Var, Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra
5. Office des Transports de la Corse (OTC) – Corsica-del-Sud, Regione Corsica



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

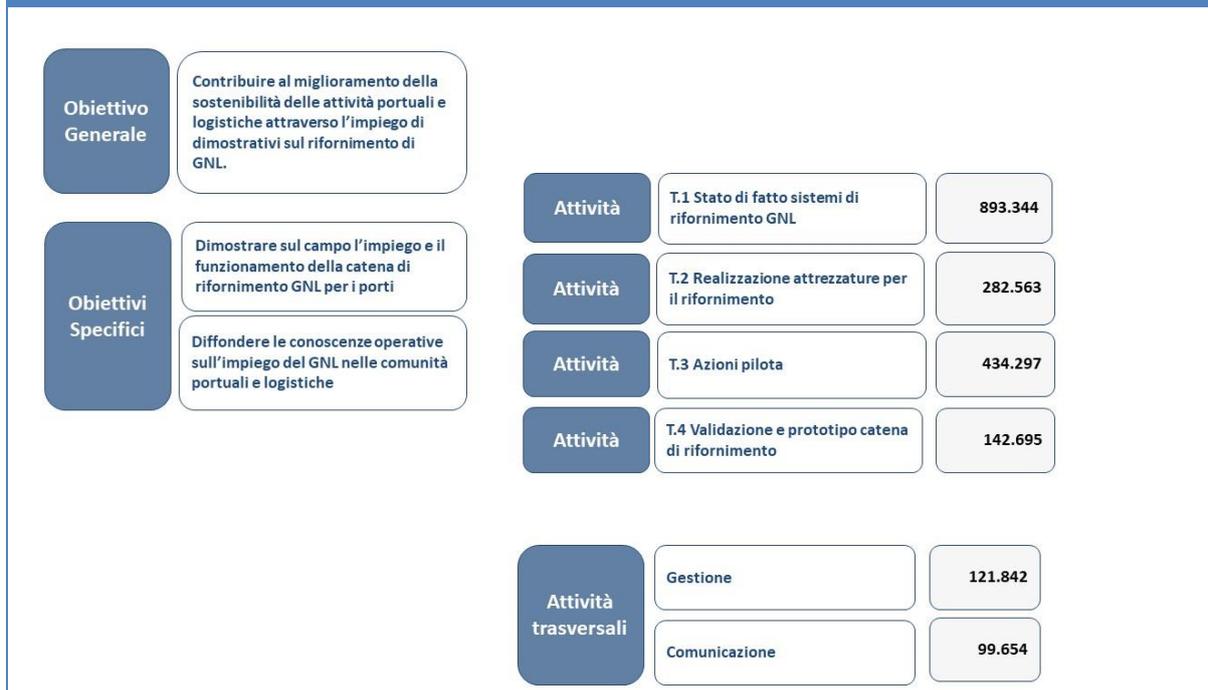
Capofila del progetto è l’Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale che coordina e indirizza le attività portuali di 4 porti toscani e 2 sardi e che si trova in prossimità di uno dei principali siti di stoccaggio di GPL in Italia.

Il partenariato riunisce 5 attori (2 francesi e 3 italiani), che complessivamente coprono tutti i territori dell’area di cooperazione. La composizione del partenariato, in prevalenza autorità portuali, si presenta particolarmente coerente con le realizzazioni del progetto che interverrà attraverso azioni pilota sulle aree portuali, di cui le autorità di sistema sono i gestori.

II – Strategia di intervento

L’obiettivo generale del progetto è testare sul campo la fattibilità delle soluzioni GNL analizzate nei progetti del cluster GNL e si articola in 2 obiettivi specifici, dimostrare il funzionamento della catena di rifornimento nei porti e diffondere conoscenze operative, realizzati attraverso 4 attività e 2 investimenti.

Logica d'intervento



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Indicatori di programma connessi al progetto	R7C2 – Numero di porti commerciali coperti da piani congiunti per l'attuazione di misure per una navigazione marittima meno inquinante	
Indicatore di realizzazione	OC2 – Numero di studi congiunti realizzati	3
Output correlati	T1.1.1 – Quadro di riferimento per capitalizzazione progetti GNL	1
	T2.1.1 – Analisi tecnico-funzionale della stazione mobile – container criogenico	1
	T4.1.1 – Prototipo della catena di rifornimento	1
Indicatore di realizzazione	O7C4 – Numero di azioni pilota per la realizzazione di stazioni di stoccaggio e rifornimento di GNL (IS 4)	2
Output correlati	T2.2.1 – Realizzazione della stazione mobile – container criogenico	1
	T3.1.1 – Azioni pilota	1

Fonte: Scheda progetto

Gruppi target	Target
Organismo pubblico	720
Organismo privato	720
Other	1.340.120

Fonte: Scheda progetto

Investimenti	Localizzazione
I1. Stazione mobile di Rifornimento GNL nel porto di Livorno	Livorno
I2. Container Criogenico nel porto di Genova	Genova

Fonte: Scheda progetto

III – Stato di avanzamento

Il progetto, iniziato nell'aprile 2018, ha certificato lo 0,5% del budget totale e iniziato le attività T1 e T2.

Stato di avanzamento del progetto		n.	%
Spesa certificata al 31 Dicembre 2018		9.422,53 €	0,5%
Output	T1 Realizzazione attrezzature per il rifornimento		IN CORSO
	T2 Stato di fatto sistemi di rifornimento GNL		IN CORSO
	T3 Azioni pilota		NON COMINCIATO
	T4 Validazione e prototipo catena di rifornimento		NON COMINCIATO

Fonte: Sistema di monitoraggio Marittimo+

Le consultazioni con il capofila di progetto hanno confermato tale stato di avanzamento e in particolare:

Per quanto riguarda l'attività T1:

Dopo il lancio del progetto, fatto a Livorno in giugno 2018, il progetto ha conseguito le analisi preliminari dello stato attuale del mercato e delle tecnologie disponibili per il rifornimento del GNL.

Per quanto riguarda l'attività T2:

si sono svolti degli incontri preliminari in previsione dell'installazione della stazione mobile per il rifornimento e del container criogenico dove si sono definiti i quadri di intervento per gestire la sicurezza delle operazioni nei porti. I rischi in questione si riferiscono all'alta infiammabilità del GNL e che per tanto si richiede un'apposita pianificazione.

IV - Risultati conseguiti di progetto

Alla luce dello stato di avanzamento del progetto ancora molto limitato, i risultati non sono ancora osservabili.

V - Criticità

Non sono state evidenziate difficoltà dai partner di progetto.

VI – Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto EU

Sinergie con altri approcci/politiche nell'area di cooperazione

Oltre ai progetti del cluster GNL, GNL FACILE attiva sinergie con progetti legati alle tematiche dell'ambiente e dell'inquinamento acustico. Ci sono anche sinergie con il progetto GAINN (CEF 2014) nel quale sono studiati e realizzate azione pilota a sostegno della filiera GNL, attraverso lo sviluppo di soluzioni per il suo approvvigionamento, stoccaggio, rifornimento e distribuzione.

Sinergie

Il progetto presenta sinergie con:

- *Il progetto GAINN4MED (CEF 2016)*
- *Il progetto BEST PORTS (Regione Toscana, POR FSE 2014-2020)*

Fonte: scheda progetto

Sostenibilità dei risultati nel tempo

La sostenibilità del progetto verrà garantita grazie alle due realizzazioni fisiche: la stazione mobile di rifornimento del GNL nel porto di Livorno e il container Criogenico nel porto di Genova. In particolare, la prima rimarrà di proprietà dell’Autorità portuale di Livorno ma, prevedendo una flessibilità di impiego, consentirà ad ogni partner del progetto di eseguire attività per il rifornimento di GNL per i mezzi di piazzale, per la generazione di energia direttamente impiegabile e per l’autotrasporto. Il container criogenico permette invece di limitare la manipolazione diretta di merci pericolose e quindi i rischi che nascono dal trasferimento del GNL.

Valore aggiunto comunitario

Il progetto, grazie agli investimenti in attrezzature, contribuisce concretamente agli obiettivi della Strategia Europa 2020 nel raggiungimento di una maggiore sostenibilità del settore dei trasporti e la transizione verso un’economia a minori emissioni di carbonio.

Il carattere transfrontaliero permette inoltre la condivisione di piani logistici per realizzare una catena di rifornimento più ampia, potenzialmente estendibile anche nell’entroterra.

PROMO-GNL

I - Informazioni generali

Nome: PROMO-GNL

Tipologia di progetto: Semplice

Bando di riferimento: Il Avviso / Lotto 3 /Asse 3

Data Inizio: 12/03/2018

Data Fine: 11/03/2021

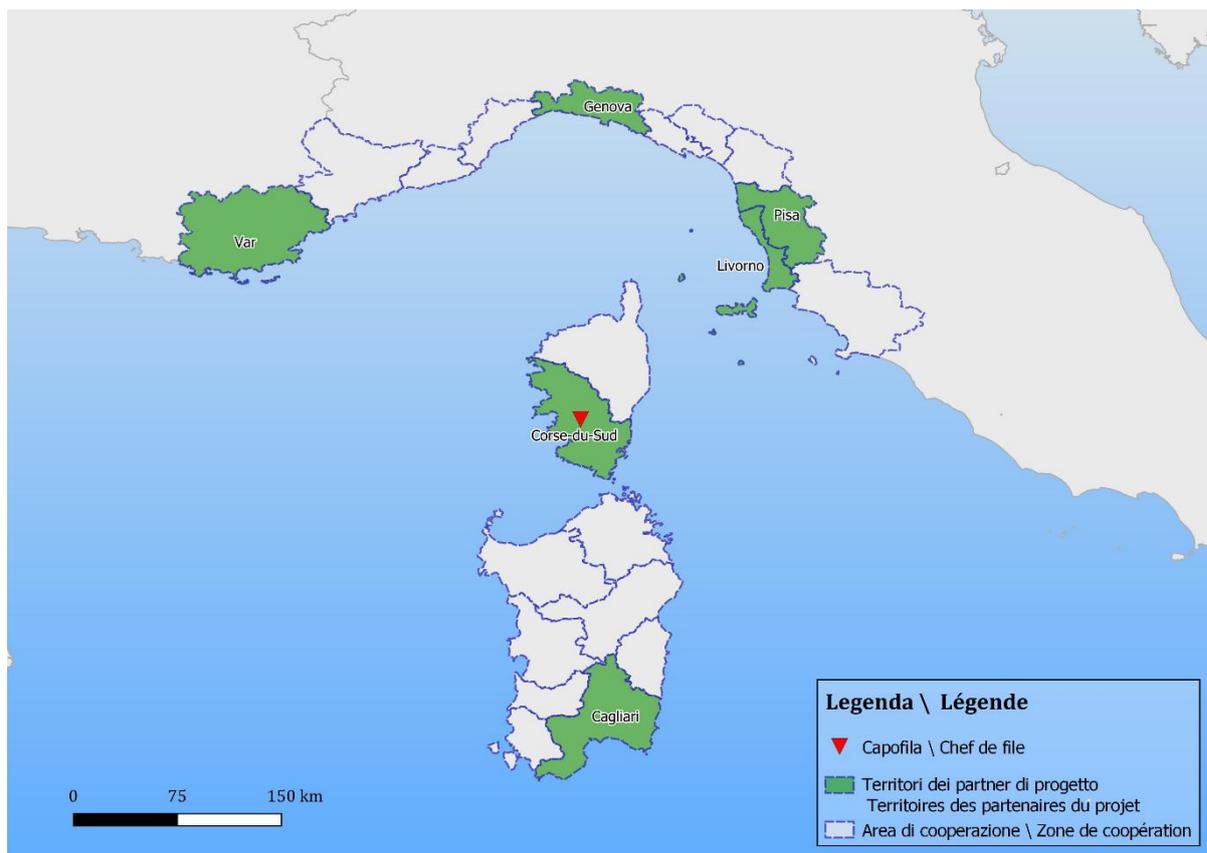
Budget totale	FESR	Co-finanziamento
749.069,00 €	636.708,00 €	9.687,00 €

Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	121.799,89 €	16 %
Spese d'ufficio e amministrative	18.269,98 €	3 %
Spese di viaggio e soggiorno	64.550,00 €	9 %
Consulenze e servizi	544.449,44 €	72 %

Fonte: Scheda Progetto

I partner di progetto (tutti interni all'area di programma):

1. Ufficio trasporti Corsica (OTC) – Corsica-del-Sud, Regione Corsica
2. Regione Liguria (RL) – Genova, Regione Liguria
3. Regione autonoma della Sardegna, Assessorato dell'Industria, Servizio energia e economia verde – Cagliari, Regione Sardegna
4. Centralabs, Centro di competenza della Sardegna dei trasporti (CLABS) – Cagliari, Regione Sardegna
5. Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale (ADSP MTS) – Livorno, Regione Toscana
6. Università di Pisa (UNIFI) – Pisa, Regione Toscana
7. Chambre de Commerce et d'Industrie du Var (CCI VAR) – Var, Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

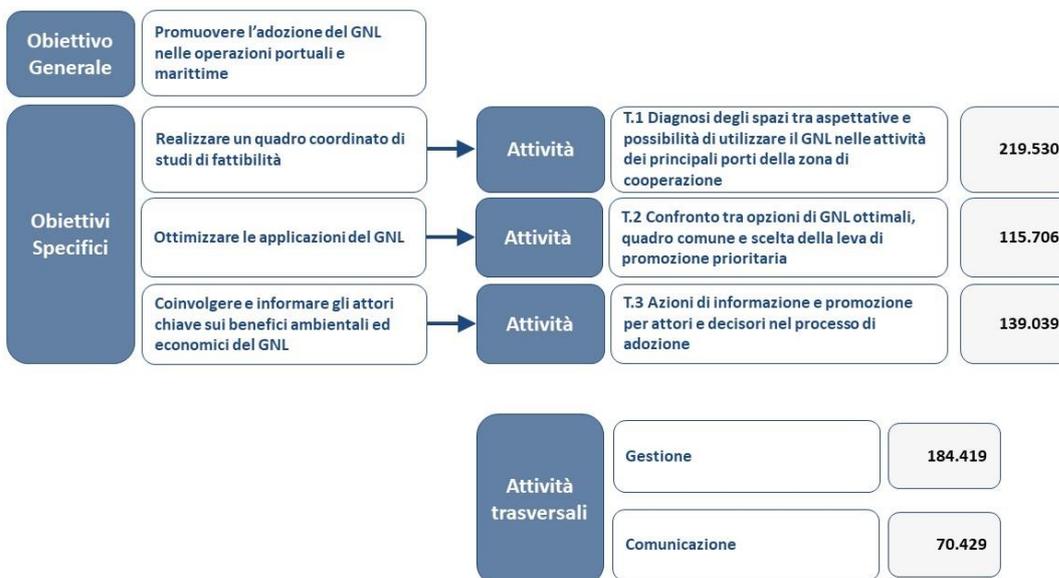
Capofila del progetto è l'Ufficio trasporti della Corsica che è l'ente pubblico deputato a regolare le tratte marittime e aeree per garantire la continuità territoriale del territorio corso e che ha maturato dunque una grande esperienza in materia di infomobilità e intermodalità dei trasporti.

PROMO GNL coinvolge 7 partner, 2 francesi e 5 italiani, intorno al tema della promozione del GNL. Si tratta di un partenariato molto eterogeneo che riunisce varie tipologie di soggetti, tutti pubblici, quali camere di commercio, autorità portuali, università e regioni, che insieme coprono l'intera area di cooperazione e che, in virtù delle relative missioni istituzionali, potranno coinvolgere i relativi utenti destinatari e avvicinarli all'adozione del GNL.

II – Strategia di intervento

Il progetto è finalizzato alla promozione del GNL nelle aree portuali dell'area di cooperazione. Esso si declina in tre obiettivi specifici che realizzeranno 1) un quadro coordinato di studi di fattibilità per la promozione degli usi ottimali del GNL nei porti commerciali 2) un confronto tra le soluzioni possibili per ottimizzare le applicazioni del GNL e 3) attività di informazione, comunicazione e diffusione presso gli operatori del settore sulle opportunità di utilizzare il GNL come combustibile meno inquinante.

Logica d'intervento



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Indicatore di Programma	R7C2 – Numero di porti commerciali coperti da piani congiunti per l'attuazione di misure per una navigazione marittima meno inquinante	
Indicatori di realizzazione	OC1 – Numero di studi congiunti realizzati	1
Output correlato	T3.1.1 Studio di fattibilità per applicazione del GNL	1

Fonte: Scheda progetto

Gruppi target	Target
Other	22
Organismo di Diritto Pubblico	36
Organismo Pubblico	150
Organismo Privato	200
EGTC	6

Fonte: Scheda progetto

III – Stato di avanzamento

Lo stato di avanzamento del progetto è coerente con quanto programmato: le componenti T1 e T3 sono in corso e la percentuale di spesa certificata al nono mese dall'inizio è del 1,3% del budget totale.

Stato di avanzamento del progetto		n.	%
Spesa certificata al 31 Dicembre 2018		9.680,46 €	1,3 %
Output	T1 Diagnosi degli spazi tra aspettative e possibilità di utilizzare il GNL nelle attività dei principali porti della zona di cooperazione	IN CORSO	
	T.2 Confronto tra opzioni di GNL ottimali, quadro comune e scelta della leva di promozione prioritaria	NON COMINCIATO	

	T3 Azioni di informazione e promozione per attori e decisori nel processo di adozione (operatori di GNL, pianificatori, comunità)	IN CORSO
--	---	----------

Fonte: Sistema di monitoraggio Marittimo +

Le consultazioni con le chef de file di progetto hanno confermato lo stato d'avanzamento del progetto e in particolare:

Per quanto riguarda l'attività T1:

Sono state realizzate delle riunioni tra i ricercatori coinvolti per predisporre degli studi preliminari sulle utenze energetiche non elettriche del porto e alla possibilità di alimentarle con il GNL.

Per quanto riguarda l'attività T3:

è in corso l'organizzazione di incontri, eventi per informare gli attori rilevanti e i potenziali utilizzatori (autorità portuali, compagnie marittime, trasportatori) sull'economicità e sul minore impatto ambientale di questo carburante. Ad aprile 2011, si è tenuto a Bastia un evento promozionale che ha coinvolto più di 120 stakeholder, tra cui trasportatori, autorità portuali e compagnie marittime.

IV - Risultati conseguiti di progetto

L'attuale stato di avanzamento del progetto non consente di quantificare risultati ancora concreti. Tuttavia, alla luce dell'obiettivo generale del progetto di promuovere e incentivare l'adozione del GNL nell'area di cooperazione, il coinvolgimento di partner così eterogenei tra loro, permetterà di dare visibilità ai risultati conseguiti nell'ambito di tutto il Cluster GNL. Il progetto di fatto, insieme al progetto GNL FACILE che realizza azioni pilota nei porti, ha una durata maggiore rispetto agli altri, proprio perché parallelamente alle attività degli altri progetti, raccoglie i risultati da essi conseguiti e li porta a conoscenza di tutti gli attori che operano lungo la catena di adozione del GNL.

V - Criticità

Le difficoltà sollevate dai partner di progetto sono di natura amministrativa, relative al rilascio di convenzioni e all'iscrizione al bilancio regionale. Tuttavia, esse sono state superate non pregiudicando la realizzazione delle attività.

VI – Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto EU

Sinergie con altri approcci/politiche nell'area di cooperazione

Le principali sinergie sono con i progetti del cluster GNL, all'interno del quale ognuno svolge un ruolo delineato (si veda panoramica "Cluster GNL")

PROMO GNL presenta delle connessioni con il progetto in corso GEECCTT-Iles, di cui l'ufficio dei trasporti della Corsica è capofila. Il progetto è finalizzato a potenziare i collegamenti marittimi tra le isole dell'area di cooperazione e garantire loro la continuità territoriale. In quest'ottica l'adozione del GNL rappresenta uno strumento capace di ridurre l'impatto ambientale delle attività marittime e di conseguire risparmi economici sui carburanti.

Sostenibilità dei risultati nel tempo

La sostenibilità del progetto si può leggere nel coinvolgimento degli attori chiave pubblici dell'area di cooperazione con l'appoggio della ricerca universitaria e industriale. La creazione di occasioni in incontro e confronto su un tema nuovo permetteranno di rafforzare la capacità dei soggetti competenti di pianificare la logistica per la distribuzione del GNL.

Valore aggiunto comunitario

Il valore aggiunto comunitario di questo progetto che, come detto struttura le sue attività e quindi i suoi risultati sinergicamente con gli altri progetti del cluster, può leggersi da una parte nel rafforzamento dei rapporti tra i partner appartenenti a 5 regioni diverse quindi della loro capacità di lavorare in rete. Dall'altra invece, la mutualizzazione di mezzi e risorse per affrontare una sfida comune, consente di ottenere economie di scala.

SIGNAL

I - Informazioni generali

Nome: Strategia Transfrontaliere per la valorizzazione del Gas Naturale Liquido

Tipologia di progetto: Semplice

Bando di riferimento: Il Avviso / Lotto 3 / Asse 3

Data Inizio: 15/03/2018

Data Fine: 14/09/2020

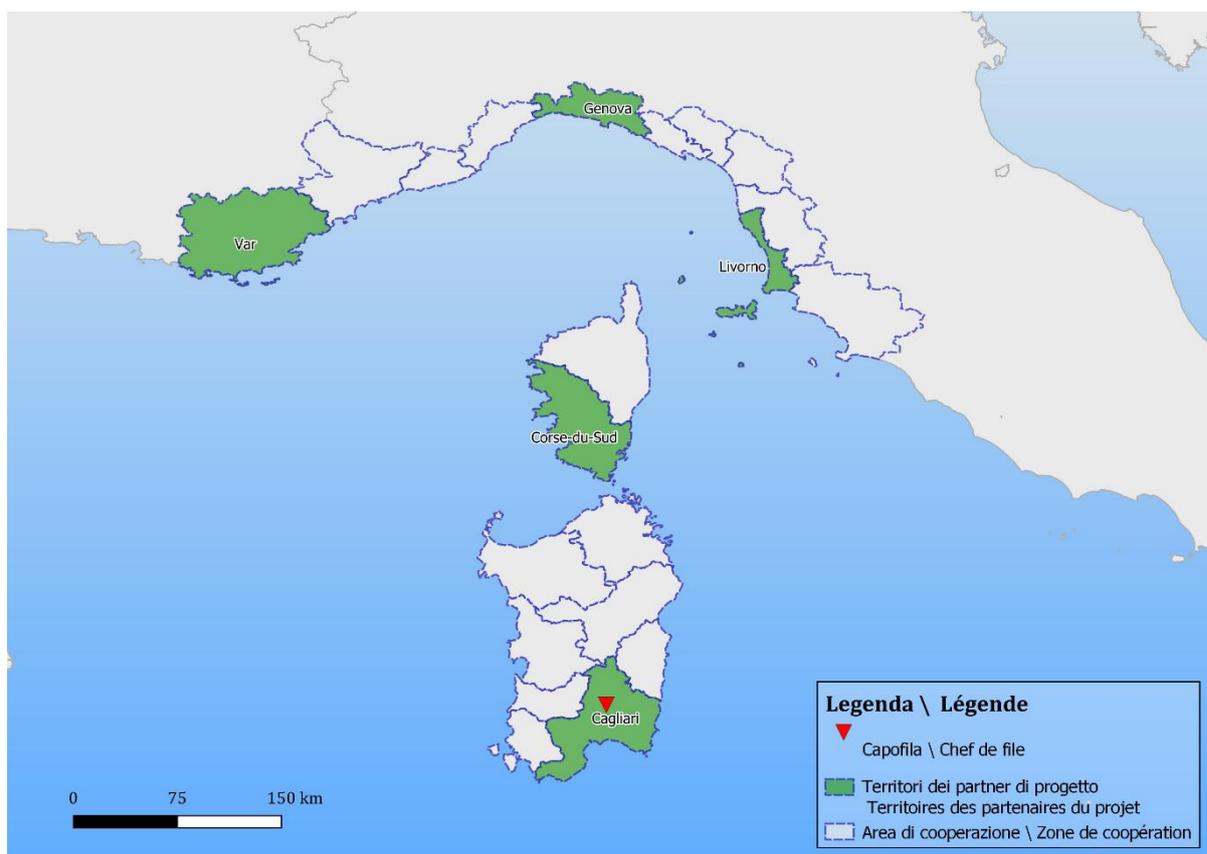
Budget totale	FESR	Co-finanziamento
1.898.417,21 €	1.613.654,63 €	284.762,61 €

Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	450.247,43 €	23,72 %
Spese d'ufficio e amministrative	67.537,11 €	3,56 %
Spese di viaggio e soggiorno	47.765,00 €	2,52 %
Consulenze e servizi	1.332.867,67 €	70,21 %

Fonte: Scheda progetto

I partner di progetto (tutti interni all'area di programma):

1. Regione autonoma della Sardegna, Assessorato dell'Industria, Servizio energia e economia verde – Cagliari, Regione Sardegna
2. CENTRALABS società consortile a.r.l. – Cagliari, Regione Sardegna
3. Office des Transports de la Corse (OTC) – Corsica-del-Sud, Regione Corsica
4. Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale (APL) – Livorno, Regione Toscana
5. Chambre de Commerce et d'Industrie du Var (CCIV) – Var, Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra
6. Università degli studi di Genova (UNIGE) – Genova, Regione Liguria
7. Regione Liguria, Dipartimento Territorio, Ambiente, Infrastrutture e trasporti – Genova, Regione Liguria



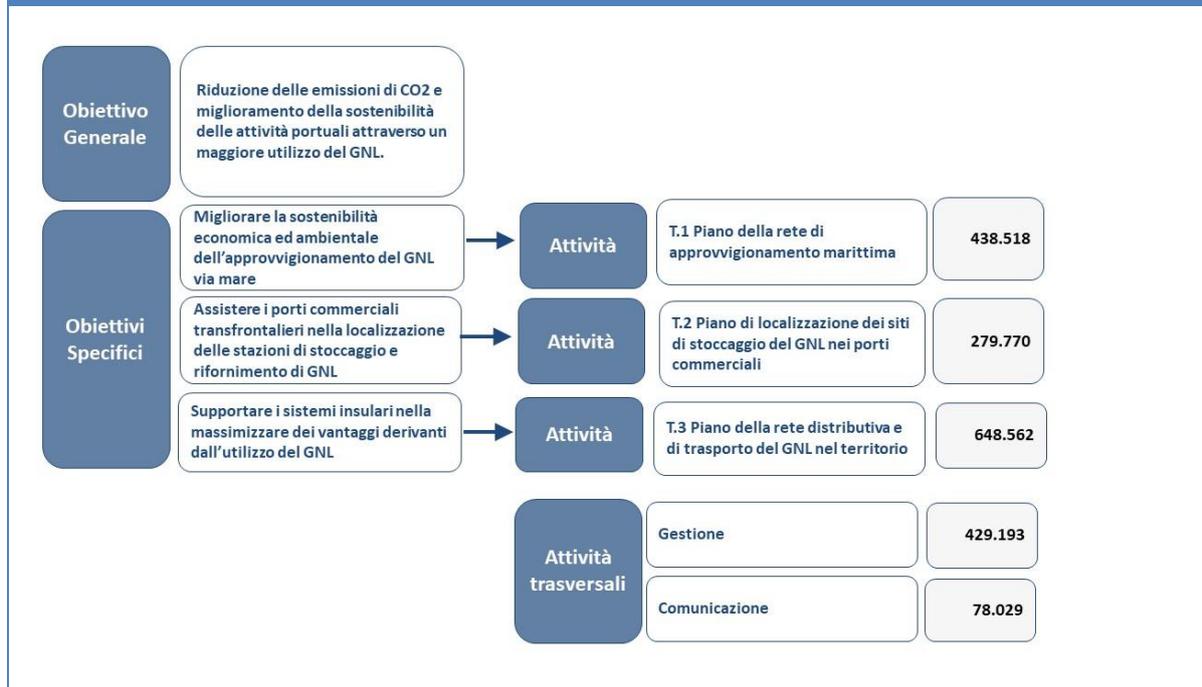
Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Capofila del progetto è la Regione Sardegna, attraverso la sua unità organizzativa competente in materia di energia, che è soggetto pianificatore delle politiche ambientali ed energetiche per la regione. Il partenariato è formato da 7 membri, 5 italiani e 2 francesi, che operano in tutto il territorio delineato dal programma, fatta eccezione che per la regione Toscana. Si tratta di un partenariato che riunisce i soggetti deputati alla programmazione delle politiche ambientali e dei trasporti – le regioni dal lato italiano e l’ufficio trasporti della Corsica da lato francese -, i gestori delle infrastrutture portuali (autorità portuale del Mar Tirreno Settentrionale), soggetti tecnico-scientifici - CENTRALABS che si occupa di innovazione per i trasporti e l’università di Genova – e infine la camera di commercio del Var.

II – Strategia di intervento

La strategia del progetto si sviluppa intorno al suo obiettivo principale, quello di ridurre le emissioni di CO2 e rendere, attraverso l’adozione del GNL, le attività portuali più sostenibili che si declina in tre obiettivi specifici, corrispondenti a tre attività principali.

Logica d'intervento



Fonte: Elaborazione propria della Scheda Progetto

Indicatore di Programma	R7C2 – Numero di porti commerciali coperti da piani congiunti per l’attuazione di misure per una navigazione marittima meno inquinante	
Indicatori di realizzazione	O7C3 – Numeri di piani d’azione per la realizzazione di stazioni di stoccaggio e rifornimento GNL (IS 3)	3
Output correlato	T1.1.1 – Piano di gestione degli approvvigionamenti via mare attraverso un modello di rappresentazione calibrato ad hoc	1
	T2.1.1 – Piano di localizzazione dei siti stoccaggio del GNL nei porti commerciali	1
	T3.1.1 – Piano di gestione della distribuzione del GNL nella rete interna	1

Fonte: Scheda Progetto

Gruppi target	Target
Organismi Pubblici (Autorità portuali, istituzioni pubbliche, gestori delle reti stradali principali)	15
Organismi Privati (operatori di trasporto marittimo, aziende che commercializzano il GNL)	7

Fonte: Scheda Progetto

III – Stato di avanzamento

Il progetto è iniziato a marzo 2018 e si concluderà a settembre del 2020. La spesa certificata al 31/12 è pari al 1.5%, in linea con il recente inizio delle attività previste.

Stato di avanzamento del progetto		n.	%
Spesa certificata al 31 Dicembre 2018		26.663 €	1.5 %
Output	T1 Piano di Gestione degli approvvigionamenti via mare attraverso un modello di rappresentazione calibrato ad hoc		IN CORSO
	T2 Piano di Localizzazione dei siti di stoccaggio del GNL nei porti commerciali		IN CORSO

	T3 Piano di gestione della distribuzione del GNL nella rete interna	NON COMINCIATA
--	---	----------------

Fonte: Sistema di monitoraggio Marittimo +

Le consultazioni con il capofila di progetto confermano di fatto il limitato stato di avanzamento e segnalano dei ritardi dovuti a tempistiche organizzative per predisporre le attività T1 e T2.

Le attività di comunicazione tuttavia sono cominciate, ritenute fondamentali per ottenere una legittimazione sociale su interventi infrastrutturali invasivi che possono impattare sulle aree marine e sulle zone abitate. A tal fine si sono realizzati due eventi, uno a Bastia a settembre 2018, che combaciava con il comitato di pilotaggio e il secondo a Cagliari nel dicembre 2018, dove sono stati coinvolti attori pubblici e privati operanti nel settore dei combustibili alternativi e dei trasporti ma allargati anche alla cittadinanza.

V - Risultati conseguiti di progetto

Come illustrato sopra, le realizzazioni del progetto si presentano ancora in uno stato preliminare di creazione di occasioni di incontro tra gli attori deputati alla pianificazione della rete per il rifornimento del GNL nell'area transfrontaliera. Parlare di risultati è dunque precoce.

VI - Criticità

Le criticità che hanno interessato i partner sono le seguenti:

- Difficoltà di coordinamento tra i partner interi del progetto e con quelli del cluster GNL;
- Difficoltà di trattare un tema nuovo in un contesto transfrontaliero che vede operare due quadri nazionali diversi.

VII – Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto EU

Sinergie con altri approcci/politiche nell'area di cooperazione

Le sinergie più significative sono quelle attive con gli altri tre progetti del cluster, con i quali è avvenuta ex-ante un'attività di ripartizione di ruoli per affrontare il tema nei suoi aspetti più strutturali.

Sinergie
<ul style="list-style-type: none"> • Progetto GAINN nell'ambito del quale il MIT coordina i porti italiani per lo sviluppo del GNL • Progetto BioMovLNG per la realizzazione nella Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra di stazioni di rifornimento GNL per camion e autocarri • Coerente con il progetto "Metano ed Energia" inserito nel Patto per la Sardegna • Progetto Cireneo in Corsica per la costruzione di una piattaforma di stoccaggio/rigassificazione

Fonte: Scheda progetto

Sostenibilità

La sostenibilità del progetto risiede nei 3 documenti di pianificazione per la distribuzione del GNL che rimarranno a disposizione dei partner, essi stessi deputati alla loro attuazione sui territori di competenze e in particolare:

- Il piano di approvvigionamento via mare verrà utilizzato per le decisioni strategiche delle aree coinvolte nel progetto, ma anche delle altre regioni consorziate, grazie alle caratteristiche di trasferibilità dello stesso modello di ottimizzazione della rete;
- Il piano di localizzazione dei siti di stoccaggio implementa un modello di normale uso di pianificazione della rete infrastrutturale e rappresenterà uno strumento di supporto per gli armatori, le autorità portuali, e i gestori dei depositi.
- Il piano di gestione di distribuzione invece scaturisce da un software di trasporto largamente utilizzato a livello internazionale, in quanto innovativo e quindi replicabile in qualunque contesto urbano e territoriale.

Valore aggiunto comunitario

Come detto la realizzazione di infrastrutture di GNL lungo le principali reti TEN-T internazionali è prerogativa della Direttiva europea 2014/94, per cui il progetto si presenta essere particolarmente orientato a questo obiettivo comunitario, avendo ad oggetto proprio la pianificazione della rete infrastrutturale. Inoltre, proprio a recepimento di questa direttiva, a livello nazionale esistono già degli investimenti in infrastrutture, a cui dunque i modelli di ottimizzazione del progetto si affiancano, contribuendo a migliorarne la capacità di pianificazione e a conseguire economie di scala.

MED NEW JOB

I - Informazioni generali

Nome: Piattaforma transfrontaliera per la promozione delle politiche attive del lavoro in aree/situazioni di crisi per la creazione di occupazione sostenibile e di qualità nel settore Nautica ed Economia del Mare

Tipologia di progetto: Semplice

Bando di riferimento: Avviso II / Lotto 2 / Asse 4

Data Inizio: 01/12/2017

Data Fine: 30/11/2020

Sito web: <http://interreg-maritime.eu/it/web/mednewjob/progetto>

Budget totale	FESR	Co-finanziamento
2.084.763,20 €	1.772.048,72 €	312.714,48 €

Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	652.787,49 €	31 %
Spese d'ufficio e amministrative	80.718,12 €	4 %
Spese di viaggio e soggiorno	139.480,00 €	7 %
Consulenze e servizi	1.123.277,59 €	54 %
Attrezzature	88.500,00 €	4 %

Fonte: Scheda progetto

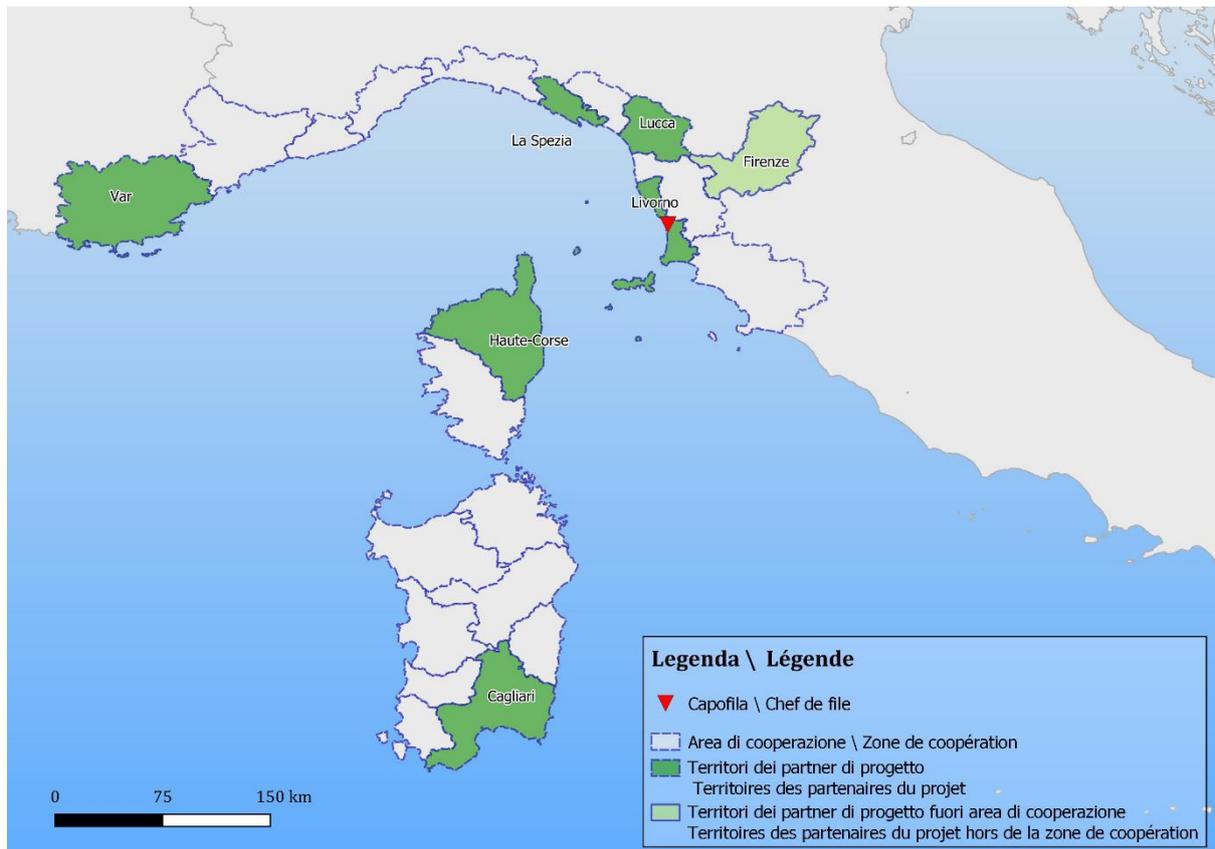
I partner di progetto:

Interni all'area di cooperazione

1. Provincia di Livorno – Livorno, Regione Toscana
2. NA.VI.GO scrl – Lucca, Regione Toscana
3. Agenzia Sarda per le politiche del lavoro (ASPAL) – Cagliari, Regione Sardegna
4. Distretto Ligure delle Tecnologie Marine scrl (DLTM) – La Spezia, Regione Liguria
5. Union Patronale du Var (UPV) – Var, Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra
6. Pôle Emploi Corse – Alta Corsica, Regione Corsica

Esterno all'area di programma

7. Regione Toscana, Direzione Lavoro – Firenze, Regione Toscana



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

La Provincia di Livorno ha coinvolto un partenariato composto da 7 membri, 5 italiani e 2 francesi, che insieme coprono tutta l'area di cooperazione e che hanno presentato il progetto grazie a pregresse collaborazioni di successo anche nell'ambito del PO Marittimo 2007-2014. La composizione del partenariato è strutturata in modo da riflettere la *mission* degli enti impegnati sul tema dell'occupazione, ovvero:

- Agenzie per il lavoro (Pôle Emploi per il lato francese, ASPAL e Agenzia Provincia di Livorno Sviluppo – in convenzione – per il lato italiano);
- Soggetti imprenditoriali innovativi (Navigo – a cui sono legati tutti i cantieri toscani – DLTM, Unione Patronale du Var) che assicurano il rapporto con le imprese del settore;
- Gestori di infrastrutture portuali (Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale – partecipazione in convenzione).

A notare che, il capofila di progetto non è la Provincia di Livorno, come indicato dalla scheda progetto, ma l'Agenzia Provincia Livorno Sviluppo Srl, partecipata per il 70% dalla Provincia di Livorno e per il 30% dall'autorità di Sistema Portuale de Mar Tirreno Settentrionale, ai quali fornisce assistenza tecnica.

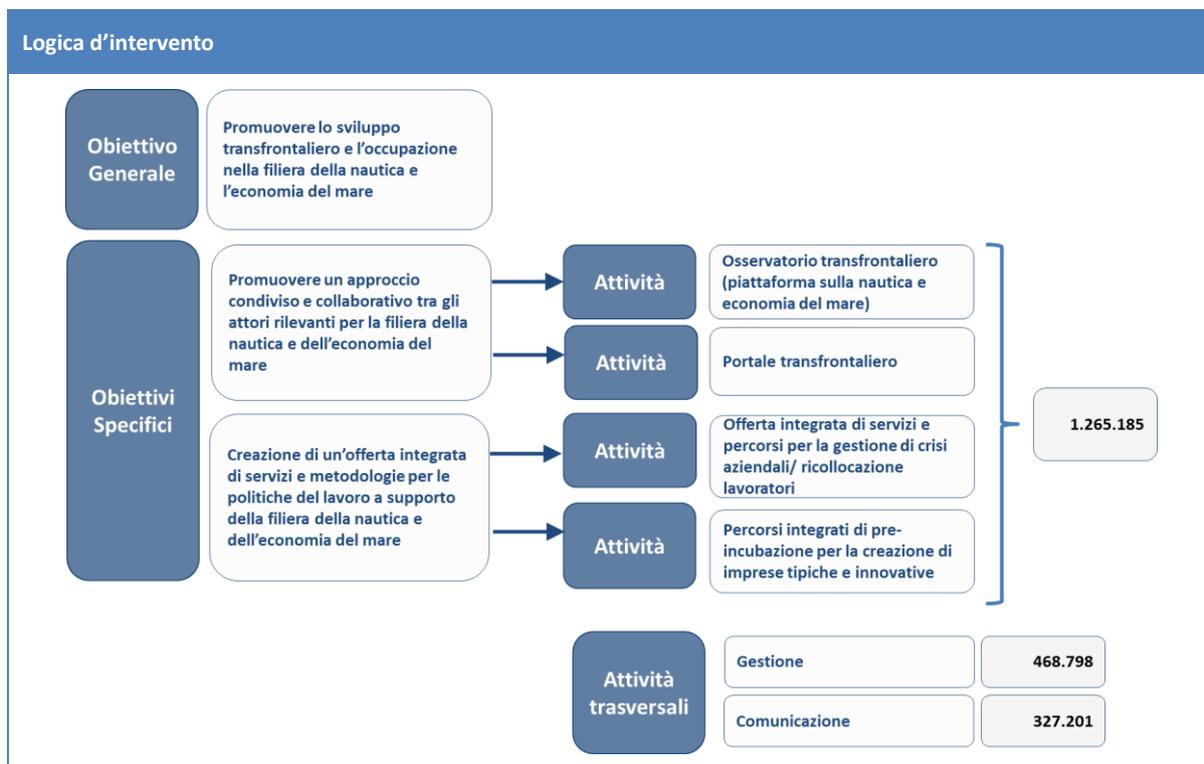
II – Contesto di intervento

La crisi iniziata nel 2008 ha colpito duramente i territori della zona di cooperazione producendo ripercussioni ancora attuali sull'occupazione, soprattutto quella giovanile, di tutta la filiera della nautica. Il progetto nasce dalle esigenze comuni ai territori francesi e italiani di rilanciare e rafforzare il settore economico della filiera blu, storicamente riconosciuta come un'eccellenza soprattutto nella cantieristica navale, industriale e artigianale, con la nautica di diporto.

Specificamente, in Toscana la crisi ha fortemente colpito l'area costiera con la destrutturazione della base produttiva storica (Piombino). Tuttavia, le misure di contrasto adottate hanno parzialmente contenuto l'impatto sociale: la filiera della nautica ha saputo ristrutturarsi e cogliere le nuove tendenze della domanda confermando la propria leadership a livello globale (Unioncamere e Censis 2015). In Liguria, la filiera è cresciuta intorno alla grande cantieristica pubblica e ha sviluppato un indotto che si caratterizza per l'elevato standing qualitativo e tecnologico. Nella Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra, la filiera è fortemente avvantaggiata dalla dotazione infrastrutturale e dall'andamento anticiclico del turismo. In Sardegna la nautica è in espansione e l'intervento regionale sulle infrastrutture portuali e turistiche (PRS) determina opportunità d'insediamento e sviluppo soprattutto di alcune componenti della filiera. La Corsica condivide con la Sardegna questo potenziale, avvantaggiandosi peraltro dalla cantieristica da diporto di Corsica Voile e di Calvi.

III – Strategia di intervento, risultati attesi

Per promuovere l'occupazione nella filiera nautica e l'economia del mare, il progetto sviluppa due obiettivi: promuovere un approccio condiviso e collaborativo tra gli attori rilevanti per la filiera della nautica e creare un'offerta integrata di servizi e metodologie a disposizione delle aziende per la creazione di imprese innovative e per la gestione di crisi aziendali.



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Indicatore di Programma	R8A1 – Numero di occupati auto imprenditori a livello NUTS 2	
Indicatore di realizzazione	OC1 – Numero di studi congiunti realizzati	4
Output correlati	T1.3.1 – Le buone pratiche territoriali	1
	T1.4.1 – Proposta di un offerta integrata di servizi e percorsi per la ricollocazione professionale	1
	T.5.1 – Linee guida per un percorso integrato di pre-incubazione di nuova impresa	1
	T1.6.2 – Linee guida per lo sviluppo di servizi innovativi di supporto al management/workers by out e agli spin off	1
Indicatore di realizzazione	CO44 – Numero di partecipanti alle iniziative locali congiunte per l'occupazione e le attività di formazione congiunta (IC 44)	700
Output correlati	T1.7.1 – Piano d'azione congiunto per la realizzazione della sperimentazione pilota dell'offerta di servizi e percorsi per la ricollocazione professionale	500
	T1.1.1 – Osservatorio Transfrontaliero	200

Fonte: Scheda progetto

Gruppi target	Target
Organismo di Diritto Pubblico	125
Organismo Privato	75
Altro (lavoratori, imprenditori/manager, interessati da interventi di ricollocazione professionale e dai servizi di pre-incubazione per la creazione di micro imprese e imprese sociali della filiera nautica ed economia del mare)	500

Fonte: Scheda progetto

IV – Stato di avanzamento

Iniziato nel dicembre 2017, il progetto presenta un avanzamento nella spesa certificata corrispondente al 5% del budget totale, di cui circa il 70% sono spese destinate a coprire costi di consulenze.

Stato di avanzamento del progetto		n.	%
Spesa certificata al 31 Dicembre 2018		104.861,84 €	5%
Output	T1. Promozione di un approccio condiviso per lo sviluppo e l'occupazione nella filiera della nautica e l'economia del mare	IN CORSO	

Fonte: Sistema di monitoraggio Marittimo+

La consultazione con il capofila ha permesso di tracciare i progressi fatti nelle attività progettuali e di verificare la loro coerenza con lo stato di avanzamento finanziario. Le attività in questione sono sette e sono racchiuse tutte sotto un'unica componente T1, che contribuiscono all'obiettivo generale del progetto di aumentare le possibilità di impiego, di ricollocare lavoratori espulsi dal mercato del lavoro e di sostenere l'autoimprenditorialità nella filiera prioritaria. Al momento il progetto sta lavorando sulla creazione dell'Osservatorio transfrontaliero che permetterà di potenziare la capacità di previsione dei trend micro e macro-economici nella filiera nautica. Il primo incontro reale di stakeholder si svolgerà Bastia il 13 marzo 2019.

V - Risultati conseguiti di progetto

Lo stato di avanzamento del progetto non permette di misurare risultati concreti, soprattutto alla luce della logica d'intervento del progetto stesso che prevede una serie di attività propedeutiche l'una dell'altra, anche da un punto di vista cronologico. Tuttavia, è confermata l'impostazione strategica del progetto e i suoi risultati attesi.

VI - Criticità

Le maggiori criticità incontrate dai partner interessano l'attivazione delle procedure dei relativi canali finanziari, dal lato italiano ma soprattutto dal lato francese. Infatti, la consultazione con il Pôle Emploi Corse, quale partner di progetto, ha messo in luce la pesantezza amministrativa, le difficili relazioni con l'organismo di controllo (lentezza delle azioni, documenti non in fase con l'organizzazione interna del partner), o l'inadeguatezza degli strumenti di contabilità (in particolare quelli online), al punto rendere meno ovvia la loro futura partecipazione al programma.

VII – Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto EU

Sinergie con altri approcci/politiche nell'area di cooperazione

MED NEW JOB ha attivato sinergie con i progetti strategici LIST e BEST, finanziati nell'ambito del FSE 2014-2020 e che lavorano sui temi della logistica e della nautica. Vanno menzionate inoltre le esperienze dei progetti in cui la Provincia di Livorno è capofila o partner ed in particolare Nectemus, Circumvectio, Sedriport, Mare di Agrumi, Aliem, GritAccess, Quali Porti, Mobimart.

Sinergie

- *Del programma Marittimo 2007-2013: Serena e Serena 2.0; Porti; Innautic; Mistral e Mistral +; VENTO PORTI E MARE*
- *BEST (POR FSE Toscana 2014-2020);*
- *Establishing a partnership to set up a Youth Guarantee scheme inTuscany (Garanzia Giovani dalla Toscana);*
- *SMARTinMED (MED Programme);*
- *Egrejob (2007-2013 ENPI CBC Mediterranean Sea Basin Programme);*
- *MESEATIES (ENPI CBCMED 2007-2013);*
- *Somain (Regione Toscana);*
- *Tour4Med (Por Lazio)*

Fonte: Scheda progetto

Sostenibilità dei risultati nel tempo

La sostenibilità del progetto è affidata all'utilizzo e all'aggiornamento dell'Osservatorio, quale strumento strategico di consultazione e confronto dove confluiranno i dati su quelle variabili esterne critiche (servizi professionali e credito) a sostegno della creazione sostenibile di nuove imprese e spin-off nel settore della nautica. Inoltre, i risultati di MED NEW JOB saranno trasferiti negli obiettivi del suo "successore", il progetto MARE, finanziato nell' III Avviso, che darà seguito alle attività di MED NEW JOB con obiettivi e azioni orientate alla blue economy.

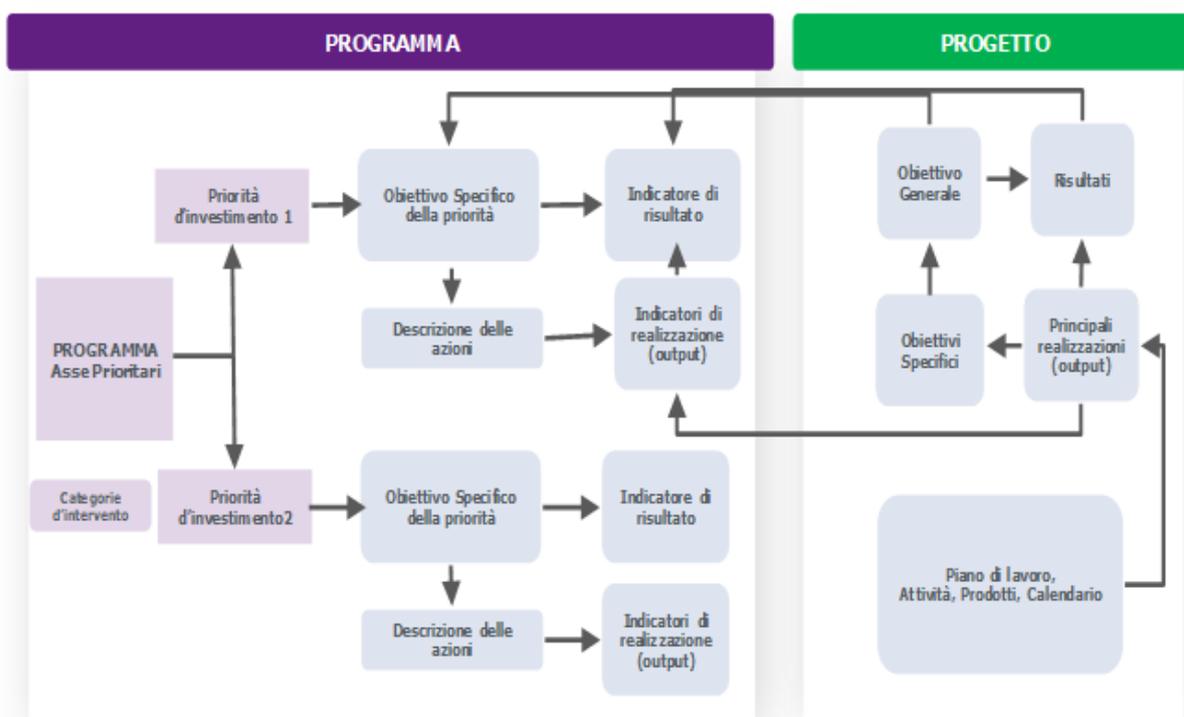
Valore aggiunto comunitario

Il carattere transfrontaliero conferisce al progetto la capacità di intervenire in maniera concreta sulla mobilità dei lavoratori, anche giovani, legati alla filiera della nautica, settore in cui riveste un ruolo determinante sia recuperare la tradizione (si pensi all'artigianato) sia propendere per servizi sempre più innovativi in grado di rispondere alle esigenze di utenti che di fatto sono alla ricerca di prodotti d'eccellenza. Il fattore comune "mare" dunque, insieme alla vicinanza geografica delle regioni, possono contribuire alla creazione di canali di scambio di lavoratori, di conoscenze, di capacità ad innovare e quindi di competitività.

Allegato 1 – Terminologia e quadro logico di analisi dei casi studio

La terminologia utilizzata nelle schede progetti e le analisi riportate nel rapporto di valutazione dell'impatto sono coerenti con lo schema Interact riportato nel glossario del programma.

Figura 10: Schema del quadro logico Interact



Fonte: Interact

- **Risultato di progetto:** Il risultato del progetto descrive i vantaggi della realizzazione di un'operazione e il cambiamento che si prevede di avere a seguito della sua implementazione rispetto alla situazione iniziale. I risultati sono a collegare agli obiettivi specifici di progetto.
- **Output e realizzazioni di progetto:** Gli output/realizzazioni del progetto danno conto delle realizzazioni concrete derivate dall'implementazione del progetto. E' il risultato tangibile ottenuto dalla realizzazione dell'insieme delle attività progettuali previste (T1, T2 e T3).
- **Sostenibilità:** capacità del progetto a produrre effetti anche dopo la sua chiusura, in termini di soggetti coinvolti, trasferibilità dei risultati conseguiti, permanenza nell'erogazione dei servizi e capitalizzazione da parte del territorio o soggetti interessati.

- **Valore aggiunto:** Da un punto di vista più operativo, l’Agenzia esecutiva per i Consumatori, la salute, l’agricoltura e la sicurezza alimentare (CHAFEA) evidenzia un insieme di 7 criteri utili a valutare il contributo di un intervento al valore aggiunto UE. Questi criteri si applicano bene ad un’analisi degli interventi in un contesto transfrontaliero. I criteri proposti sono: 1) l’implementazione della normativa comunitaria; 2) le possibili economie di scala; 3) la promozione di buone pratiche; 4) gli esempi di buona governance; 5) la mitigazione di minacce transfrontaliere; 6) il movimento di persone; 7) il lavoro in rete¹⁷.
- **Ciclo della politica:** secondo l’approccio del ciclo della politica gli interventi finanziati dal programma sono da analizzare in funzione del loro collegamento ad una catena di decisione/realizzazione che parte dall’individuazione del problema su cui intervenire alla sua risoluzione con degli interventi a beneficio della popolazione/territori.

Figura 11: Ciclo della politica degli interventi del PC



Fonte: Interact

Allegato 2– Illustrazione dell’approccio ‘Cluster’

I cluster di progetti nel programma Marittimo

I tre ‘cluster’ sono:

- Cluster “GNL” formato da 4 progetti – TDI RETE GNL, SIGNAL, PROMO GNL e GNL FACILE, che si presenta come il cluster più organizzato in quanto ogni progetto capitalizza le realizzazioni degli altri per svolgere un ruolo ben definito ex ante all’interno del cluster (per esempio SIGNAL realizza piani d’azione per la distribuzione sulla base di studi di fattibilità amministrativa, logistica ed economica eseguiti da TDI RETE GNL).
- Cluster “Sicurezza marittima” formato da 2 progetti, SICOMAR Plus e IMPACT, che condividono le stesse infrastrutture radar in Toscana e Liguria per il monitoraggio delle acque volto a migliorare la gestione dei rischi della navigazione (SICOMAR Plus) e tutelare le aree marine protette delle zone portuali (IMPACT).

¹⁷ Agenzia esecutiva per i consumatori, la salute, l’agricoltura e la sicurezza alimentare (CHAFEA), “Fitness check for EU added value”: http://ec.europa.eu/health/programme/docs/ev_20120503_eu_added_value_en.pdf

- Cluster “Rischio Alluvioni” formato da 3 progetti, ADAPT, PROTERINA-3 e T.R.I.G.EAU, che realizzano interventi fisici quali detombamenti, infrastrutture *flood proof* per gli edifici pubblici e pavimentazioni drenanti, per mettere in sicurezza i contesti urbani dell’area di cooperazione più esposti al rischio di alluvioni.

Da notare che il concetto di ‘cluster’ non è stato definito quale strumento di attuazione specifico nell’ambito del programma¹⁸; ma emerge sostanzialmente da una confrontazione tra portatori di interesse. I tre cluster sono caratterizzato da modalità di cooperazione specifiche. Questa collaborazione si materializza in particolare attraverso la condivisione di infrastrutture, l’integrazione di interventi fisici diversi su uno stesso territorio, la collaborazione di partner comuni a più progetti che permettono una capitalizzazione delle esperienze e risultati da progetto a livello complessivo del cluster.

Il cluster GNL

L’area di cooperazione possiede il dimensionamento ideale per potersi proporre come polo integrato del GNL in ambito Mediterraneo, non solo per quanto concerne gli aspetti legati alla navigazione e/o all’utilizzo “diretto” del combustibile in ambito trasportistico, ma anche per il soddisfacimento di una quota di fabbisogno energetico e termico in ambito industriale e civile, nonché per supportare le esigenze di salvaguardia ambientale delle numerose aree sensibili afferenti alle regioni costiere o insulari. Quest’area infatti, potendo contare su un numero rilevante di porti (e relativi collegamenti marittimi transfrontalieri di corto e medio raggio), piattaforme logistiche, aree di interesse non solo industriale, manifatturiero e agricolo, ma anche civile e turistico, rappresenta un terreno fertile per l’adozione del GNL in quanto da una parte, esso permette di ridurre le intense emissioni di carbonio che caratterizzano le zone portuali, dall’altra di conseguire risparmi notevoli sul costo del carburante.

L’approccio transfrontaliero è dunque imposto dalla densità di servizi marittimi con origine/destinazione nell’area e dalla necessità di disporre di impianti con caratteristiche tecnologiche omogenee.

Quadro normativo di riferimento:

- Direttiva 2014/94/EU (DAFI) relativa alla realizzazione di una infrastruttura di GNL lungo le principali direttrici internazionali (rete TEN-T)
- Unione Europea
- Direttiva 2014/94/UE Infrastrutture per i combustibili alternativi
- Programma TEN-T, bandi CEF (Connecting Europe Facility)
- Strategia europea per il GNL e lo stoccaggio
- Strategia europea per la decarbonizzazione dei trasporti Italia
- Decreto legislativo n.257/2016 di recepimento direttiva 2014/94/UE

¹⁸ L’approccio cluster a livello di progetto è da distinguere dalla nozione di cluster di imprese definiti nell’ambito del programma (si veda glossario di programma)

- Quadro Strategico nazionale per il GNL e il GNC
- Decreti MIT con incentivi per mezzi di trasporto alimentati a GNL
- Progetti SSLNG finanziati dai bandi CEF nell'ambito del programma UE TEN-T
- Nuova SEN e Piano nazionale energia e clima 2030 Sardegna
- Piano Energetico Ambientale Regionale 2015-2030 19

Fonte: Scheda progetto

Il cluster GNL è nato per iniziativa della regione Corsica con l'obiettivo di riunire 4 progetti distinti per competenze, ruoli e missioni, e di farli operare in maniera sinergica per incentivare l'adozione del GNL, quale carburante innovativo, nella zona di cooperazione. Le consultazioni con i partner dei 4 progetti hanno consentito di comprendere che la proposta di presentare 4 progetti distinti ma legati da obiettivi integrati tra loro, ha rappresentato una vera e propria scommessa sulla loro ammissibilità al finanziamento da parte del programma.

In totale il cluster è composto di 11 partner coinvolti per un budget totale di 5.390.627,00 €.

Tabella 1: Progetti del cluster GNL

Progetto	Capofila	Principale attività	Budget
TDI RETE GNL	Università di Genova	Analisi di fattibilità tecnologica sulla rete di GNL	749.335€
SIGNAL	Regione Sardegna	Piani d'azione per stoccaggio e distribuzione	1.898.417€
PROMO GNL	Ufficio trasporti Corsica	Promozione e informazione per attori e decisori	749.069 €
GNL FACILE	Autorità portuale del Mar Tirreno Settentrionale	Azioni pilota nei porti	1.993.806 €

Fonte: Schede progetti

I progetti condividono una serie di partner, il coinvolgimento dei quali viene motivato in ragione dell'obiettivo generale di ciascun progetto.

Tabella 2: Partner dei progetti del cluster GNL

Partner	SIGNAL	PROMO GNL	FACIL GNL	TDI-RETE GNL
Ufficio trasporti Corsica	X	X	X	X
Regione Liguria	X	X		
Regione Sardegna	X	X		
Centralabs - Centro di competenza della Sardegna dei trasporti	X	X		
Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale	X	X	X	
Università di Pisa		X		X
Università degli Studi di Genova	X			X
Università di Cagliari				X
Chambre de Commerce et d'Industrie du Var	X		X	X
Autorità di sistema portuale Mar Ligure Occidentale			X	
Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna			X	

Fonte: Schede progetti

Allegato 3 - Lista CF intervistati

Tabella 3: Lista Capifila intervistati

Progetto	Capofila	Nome dell'intervistato	Ruolo dell'intervistato
RETIC	Lucca Innovazione e Tecnologia S.R.L.	Domenico CERRI	Direttore operativo
BLUE CONNECT	Pôle Mer Méditerranée – Toulon Var Technologies	Clémence LE CORFF	Project Manager Europa
FRINET 2	Unioncamere Liguria	Raffaella BRUZZONE	Dirigente del settore “Sostegno alle imprese e affari europei”
S.MAR.T.I.C	Cooperativa Itinera	Gabriele BENUCCI	Direttore del progetto S.MAR.T.I.C.
MAREGOT	Dirigente Settore Ecosistema Costiero e acque, Regione Liguria	Ilaria FASCE	Dirigente, responsabile della struttura
ADAPT	Associazione Nazionale Comuni Italiani Toscana	Elena CONTI	Responsabile Ufficio Europa
PROTERINA 3	Fondazione CIMA – Centro Internazionale in Monitoraggio Ambientale	Marina MORANDO	Ricercatrice, Project Leader
TRIG-Eau	Consorzio di Bonifica 5 Toscana Costa	Alessandro FABBRIZZI	Dirigente Area Amministrativa
SICOMAR Pus	Regione Toscana	Gilda RUBERTI	Responsabile di settore, Tutela della natura e del mare
IMPACT	Istituto di Scienze Marine – Consiglio Nazionale delle Ricerche	Marcello MAGALDI	Ricercatore, fisico oceanografo
ISOS	Dipartimento del Var	Aude PALMARO	Project manager nell'ambito del programma Marittimo
GIREPAM	Regione Autonoma della Sardegna, Direzione Generale della Difesa Ambiente	Diego CORRIAS	Assessorato della difesa dell'ambiente
GEREMIA	Università degli Studi di Genova	Alessandro STOCCHINO	Professore associato, dipartimento di ingegneria civile, chimica e ambientale
GEECCTT-Iles	Ufficio dei Trasporti della Corsica	José BASSU	Responsabile Europa
DECIBEL	Camera di Commercio e di Industria di Haute-Corse	Marie-Madeleine GUIDICELLI	Coordinatrice generale dei porti di Bastia e Ile Rousse
TDI RETE GNL	Università degli Studi di Genova	Giovanni SATTA	Responsabile Scientifico Professore

GNL FACILE	Autorità di Sistema Portale del Mar Tirreno Settentrionale	Ivano TONI	Collaboratore, Direzione sviluppo, programmi europei e innovazione
PROMO GNL	Ufficio dei Trasporti della Corsica	José BASSU	Responsabile Europa
SIGNAL	Regione Autonoma della Sardegna – Assessorato dell’Industria	Stefano PIRAS	Dirigente, Servizio energia ed economia verde
MED NEW JOB	Provincia di Livorno	Maria Giovanna LOTTI	Responsabile di Provincia di Livorno Sviluppo Srl (società partecipata da Provincia di Livorno e Autorità Portuale Livorno)

Fonte: Elaborazione propria

Allegato 4 - Lista Partner contattati

Tabella 4: Lista Partner contattati

Progetto	Organizzazione del partner	Nome dell’intervistato	Ruolo dell’intervistato
RETIC	Camera di Commercio e d’Industria di Nizza Costa Azzurra	Nadège BOUGET	Project Manager
BLUE CONNECT	Promocamera	Luigi CHESSA	Direttore tecnico
S.MAR.T.I.C	Camera di Commercio Italiana per la Francia di Marsiglia	Antonella DONADIO	Segretario Generale
MAREGOT	Dipartimento del Var	Jean-Louis LOEUILLARD	Responsabile dell’unità ingegneristica nel campo dell’acqua/direzione dell’ingegneria territoriale
TRIG-Eau	EA Eco-Entreprises	Cristina CASIAN e Lounis MEBAK	Project manager Europa e Project manager Innovazione
IMPACT	LECOB-CNRS	Katell GUIZIEN	Direttrice di ricerca
ISOS	Regione Autonoma della Sardegna, Direzione Generale della Pianificazione urbanistica e vigilanza edilizia	Giorgio COSTA	Assessorato degli enti locali, finanze e urbanistica
GIREPAM	Ufficio dell’ambiente della Corsica	Gianluigi CANCEMI	Biologo marino, responsabile scientifico del Parco Marino Internazionale delle Bocche di Bonifacio
GEREMIA	Università di Tolone	Véronique LENOBLE	Docente

GEECCTT-Iles	Regione Autonoma della Sardegna	Alessandra ZOPPEDDU	Collaboratrice, Servizio per le Infrastrutture, la pianificazione strategica e gli investimenti nei trasporti
DECIBEL	Università di Genova	Corrado SCHENONE	Professore associato, Ricerca nell'ambito dell'energetica ambientale e dell'acustica applicata
TDI RETE GNL	Ufficio dei Trasporti della Corsica	José BASSU	Responsabile Europa
GNL FACILE	Camera di Commercio e dell'Industria del Var	Marine MAINTENAY	Project manager europei, transizione energetica
PROMO GNL	Camera di Commercio e dell'Industria del Var	Marine MAINTENAY	Project manager europei, transizione energetica
SIGNAL	Ufficio dei Trasporti della Corsica	José BASSU	Responsabile Europa
MED NEW JOB	Pôle emploi Ajaccio	Brigitte GARDERES	Coordinatrice di programmi europei

Fonte: Elaborazione propria

Allegato 5 – Questionari

Questionario “corto” preliminare ai capifila

1) Tipologia di prodotto/output di progetto: cosa fa il progetto concretamente? (segnare anche più di un'opzione con una X).

- Investimenti (strumentazione, macchinari, ...)
- Infrastrutture (interventi fisici sul territorio)
- Attività di formazione del partenariato
- Rafforzamento delle capacità amministrative (pianificazione, monitoraggio)
- Rafforzamento modalità di cooperazione tra soggetti (codificazione, condivisione, ...)
- Miglioramento delle modalità di comunicazione/diffusione dell'informazione.
- Altro (precisare)

Osservazioni -----

2) Risultati conseguiti/da conseguire con il progetto nell'area transfrontaliera (segnare anche più di un'opzione con una X):

- Fa crescere le conoscenze
- Migliora la strategia/capacità di intervento (a livello di politiche)
- Migliora il monitoraggio dei fenomeni/flussi
- Migliora il lavoro in rete (in ambito transfrontaliero)
- Incrementa la produttività delle organizzazioni/persone
- Impatta sull'organizzazione del mercato del lavoro
- Innova nei processi organizzativi/produttivi
- Crea nuove opportunità/prodotti servizi
- Altro (precisare)

Osservazioni -----

3) Gruppi target diretti beneficiari dei risultati di progetto (segnare anche più di un'opzione con una X):

- Enti locali
- Altre amministrazioni pubbliche
- ONG
- Imprese
- Residenti
- Gruppi specifici di popolazione (precisare se donne, migranti, gruppi svantaggiati)
- Altro (precisare)

Osservazioni -----

4) Territori coperti dai risultati (segnare anche più di un'opzione con una X)

- Parte dell'area di progetto
- Tutta l'area di progetto
- L'area di cooperazione Marittimo
- Ampia diffusione (nazionale, europea, ...)

- Principalmente le isole
- Principalmente le aree interne

- Principalmente le aree costiere marine

Osservazioni -----

5) Sostenibilità a lungo termine assicurata attraverso (segnare anche più di un'opzione con una X):

- Disponibilità di strumenti/infrastrutture
- Diffusione materiale, informazioni ad altri soggetti/territori (trasferibilità)
- Siti/pagine web create/aggiornate dopo fine progetto
- Disponibilità/approvazione/applicazione di piani strategici
- Pubblicazioni scientifiche
- Potenziamento di reti di monitoraggio operative
- Diffusione di nuovi prodotti e servizi operativi (introduzione innovazioni)
- Assunzione di personale/creazione posti di lavoro
- Altro (precisare)

Osservazioni -----

6) Criticità nel conseguimento dei risultati a lungo periodo (segnare anche più di un'opzione con una X):

- Insufficienza di risorse disponibili (finanziarie, umane)
- Mancanza conoscenze/dati
- Coinvolgimento del partenariato insufficiente
- Cambiamento di contesto, che rende meno ovvi i risultati dell'intervento
- Debole coinvolgimento delle parti politiche (mancate decisioni politiche in materia)
- Scarso interesse da parte della società civile
- Altro (precisare)

Osservazioni -----

--

7) Valore aggiunto comunitario del progetto (segnare anche più di un'opzione con una X):

- Consente di conseguire obiettivi comunitari (a livello EU)
- Consente di ottenere economie di scala (e.g. riduzione costi di intervento)
- Promuove buone pratiche (o prodotti/servizi)
- Promuove una buona governance (e.g. semplificazione/pianificazione/formazione)
- Consente di affrontare minacce comuni (es. adattamento ai cambiamenti climatici)
- Facilita il movimento di merci e/o di persone
- Consente il lavoro in rete
- Altro (precisare)

Osservazioni -----

Questionario per intervista ai capofila

Informazioni generali

- *Quale è il processo che ha condotto alla presentazione del progetto?*
- *Come avete impostato la partnership del progetto e quale è la logica di individuazione dei partners e l'attribuzione dei differenti compiti (per competenze, capacità a attuare i cambiamenti attesi, responsabilità, copertura geografica)?*

Contesto di intervento

- *Il quadro di contesto è cambiato nel corso dell'attuazione del progetto?*
- *Quale è l'aspetto il più rilevante del contesto a fine del conseguimento degli obiettivi di progetto?*

Strategia di intervento, risultati attesi

- *Quali sono i problemi specifici che si vogliono affrontare con il progetto nell'area di riferimento e perché (responsabilità da normativa, competenze specifiche, altro)?*
- *E' confermata la strategia di progetto (i.e. obiettivi, attività, indicatori) così come da scheda progetto?*
- *(se pertinente) Il carattere "strategico tematico/territoriale" del progetto come si concretizza?*

Stato di avanzamento

- *Quale è lo stato di realizzazione delle attività previste?*
- *Quali sono stati i risultati conseguiti fino ad'ora?*
- *Quali sono le maggiori criticità incontrate in fase di attuazione:*
 - *Nel coinvolgimento del partenariato?*
 - *Nella mobilitazione delle risorse previste?*
 - *Nella realizzazione delle attività?*
 - *Nella spesa (rendicontazione, controlli)?*
 - *Altra criticità in fase di attuazione?*

Sinergie

- *Si sono verificate/attuate le sinergie con agli progetti o programmi così come da scheda progetto? Ci sono ulteriori sinergie attuate? Se sì con chi? Criticità riscontrate nell'attivazione delle sinergie?*

Sostenibilità a lungo termine

- *Come verrà attuata la strategia transfrontaliera una volta concluso il progetto?*
- *Che tipo di azioni concrete prevedete per garantire la trasferibilità (oltre l'area geografica coperta) e la capitalizzazione dei risultati/buone pratiche del progetto (per la loro diffusione ad altri target group)?*

- *Quali sarebbero le fasi successive da compiere per registrare cambiamenti sostanziali nel futuro, nel contesto di riferimento?*

Valore aggiunto comunitario

- *In che misura il carattere transfrontaliero del progetto è da considerare come un valore aggiunto?*

Questionario partner

Informazioni generali

- *Quale è il suo ruolo all'interno del partenariato?*
- *In che modo le vostre competenze contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi di progetto?*

Stato di avanzamento

- *Quale è lo stato di realizzazione delle attività previste di sua competenza?*
- *Quali sono le maggiori criticità incontrate in fase di attuazione:*
 - *Nel raggiungimento degli obiettivi prefissati?*
 - *Nella realizzazione delle attività di vostra competenza?*
 - *Nell'interazione con i membri del partenariato?*
 - *Nella spesa (rendicontazione, controlli)?*
 - *Altra criticità in fase di attuazione?*

Sostenibilità a lungo termine

- *Che tipo di azioni concrete prevedete per garantire la trasferibilità (oltre l'area geografica coperta) e la capitalizzazione dei risultati/buone pratiche del progetto (per la loro diffusione ad altri target group)?*
- *Quali sarebbero, a suo avviso, le fasi successive da compiere per registrare cambiamenti sostanziali in futuro, nel contesto di riferimento?*

Valore aggiunto comunitario

- *Quale è la sua percezione del valore aggiunto del carattere transfrontaliero del progetto?*