

# Valutazione in itinere del Programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020

**Aggiornamento 2021**

## **Fascicolo 2: Casi studio, indagine ‘rischi naturali’**

Luglio 2021

t33 Srl - [www.t33.it](http://www.t33.it)  
via Calatafimi I, 60121 Ancona (Italia)  
Tel.+39 071 9715460 - Fax +39 0719715461  
E-mail: [info@t33.it](mailto:info@t33.it)

# SOMMARIO

---

<b>1</b>	<b>Introduzione.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Casi-studio: un’analisi d’insieme.....</b>	<b>5</b>
2.1	LOCALIZZAZIONE E TEMATICA DI RIFERIMENTO.....	5
2.2	PARTENARIATO, GRUPPI E TERRITORI TARGET .....	6
2.3	REALIZZAZIONI E RISULTATI.....	7
2.4	SOSTENIBILITÀ E VALORE AGGIUNTO .....	9
2.5	CRITICITÀ A LUNGO TERMINE .....	10
<b>3</b>	<b>Schede progetto .....</b>	<b>12</b>
3.1	PROMETEA.....	13
3.2	MED-FORESTE.....	20
3.3	LOSE+ .....	27
3.4	PORT 5R.....	34
3.5	EASYLOG .....	42
3.6	MOBIMARTPLUS.....	49
3.7	ME.CO.....	56
3.8	MA.R.E.....	62
3.9	BLUECONNECT2.....	69
3.10	SE.D.RI.PORT .....	74
<b>4</b>	<b>Indagine rischi ‘naturali e ambientali’ .....</b>	<b>81</b>
4.1	SINTESI DEI RISULTATI.....	81
4.2	LE RISPOSTE IN CIFRE.....	83
<b>5</b>	<b>Allegati.....</b>	<b>91</b>

# I Introduzione

Il secondo fascicolo è composto da due parti: la prima, divisa in due sezioni, è dedicata alla presentazione dei casi studio realizzati nel quadro del rapporto di valutazione 2021, mentre la seconda presenta i risultati dell'indagine volta ad individuare le caratteristiche dei progetti legati ai rischi naturali e ambientali, in un'ottica di supporto alla Programmazione 2021-27. Le due parti sono indipendenti l'una dall'altra.

## Casi Studio

Dieci progetti sono stati scelti come casi studio. Si tratta di un complemento delle analisi svolte in precedenza e pubblicate nel rapporto di valutazione del 2019, che non copriva l'integralità dei bandi e degli Obiettivi Specifici del Programma. La scelta dei casi studio riflette l'organizzazione del Programma (suddiviso in 4 assi), le tematiche affrontate (innovazione e competitività, ambiente e rischi, trasporti, mercato del lavoro), le 2 tipologie di progetto finanziate (semplici e strategici).

Tabella 1: Casi studio per asse e OS

Asse 1	Asse 2	Asse 3	Asse 4
OS 3A2	OS 5A1	OS 7B1	OS 8A1
BlueConnect2	MED-FORESTE SE.D.RI.PORT	EASYLOG MobimartPlus	Me.Co
OS 3D1	OS 5B1		OS 8CTE1
PROMETEA	LOSE+		MA.RE
	OS 6C2		
	PORT - 5R		

Il parco progetti analizzato è composto da progetti conclusi e da progetti in corso di attuazione al 31 dicembre 2020. Nel caso di progetti in corso di attuazione, le schede riportano i risultati conseguiti o attesi alla data dell'intervista. Complessivamente sono state realizzate 10 interviste ai capofila (CF) e sono stati raccolti i punti di vista di 9 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" incentrato su realizzazioni/resultati di progetto. I partner sono stati consultati sia direttamente attraverso le interviste, che attraverso la compilazione di un questionario specifico. I tre questionari sono riportati in allegato.

### Indagine rischi 'naturali e ambientali'

La tematica dei rischi naturali ed ambientali è centrale per il Programma Marittimo; questa è la ragione per cui è stata oggetto di approfondimento. Il questionario è stato inviato ai capifila e ai partner dei 25 progetti che si occupano di gestione dei rischi naturali ed ambientali, a valere sugli assi 2 e 3 del Programma. Il questionario copre le fasi di preparazione e implementazione dei progetti e affronta tematiche relative alla Programmazione 2021-27. Le 27 risposte ricevute hanno permesso di coprire complessivamente un numero di 22 progetti.

<b>Progetto</b>	<b>Numero di risposte</b>	<b>Progetto</b>	<b>Numero di risposte</b>
SICOMAR plus	2	SEDITERRA	1
ALACRES2	1	INTERMED	1
GIAS	0	MED-Star	3
ISIDE	0	MEDCOOPFIRE	2
OMD	1	MED-FORESTE	1
SINAPSI	2	MED PSS	2
LOSE+	1	Geremia	1
ADAPT	4	Splash!	1
T.R.I.G - Eau	3	MON ACUMEN	1
PROTERINA3	3	REPORT	2
GRAMAS	0	Rumble	1
MAREGOT	5	TRIPLO	1
SE.D.RI.PORT	1		

## 2 Casi-studio: un'analisi d'insieme

---

L'analisi riportata in questo capitolo è stata effettuata principalmente sulla base delle 12 risposte ai questionari 'brevi' (nove provenienti da capofila e tre da partner).

### 2.1 LOCALIZZAZIONE E TEMATICA DI RIFERIMENTO

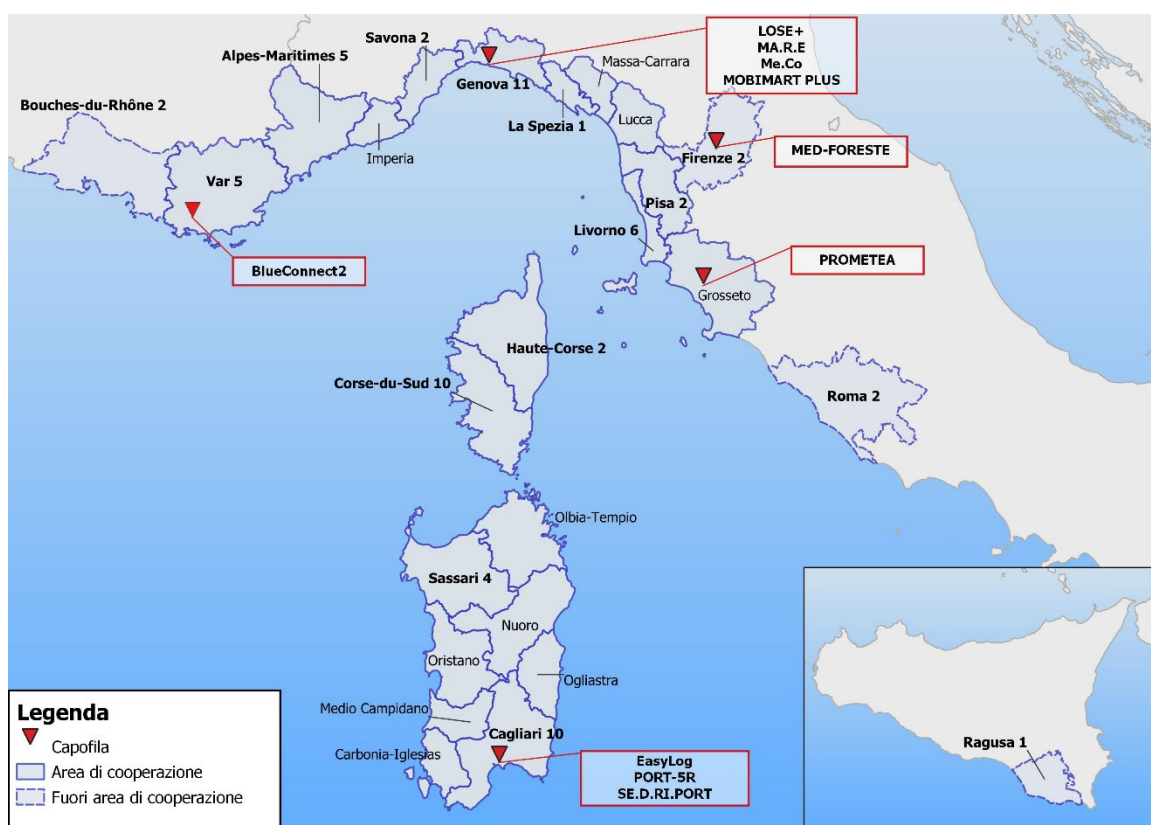
Su dieci progetti oggetto dei casi studio selezionati, nove sono progetti semplici e uno è un progetto strategico (M.A.R.E.), in particolare:

- i progetti BlueConnect2 e PROMETEA rientrano nell'Asse 1 e coprono la tematica relativa alla promozione della competitività delle imprese.
- I progetti MED-FORESTE, PORT-5R, SE.D.RI.PORT, LOSE+ fanno capo all'Asse 2 e sono connessi alle tematiche della preservazione delle risorse naturali e della gestione dei rischi.
- I progetti EasyLog e MobimartPlus fanno capo all'Asse 3 e rispondono all'Obiettivo Specifico (OS 7BI).

Infine, i progetti Me.Co. e M.A.R.E. rientrano nell'Asse 4 relativo alle tematiche del lavoro e della crescita occupazionale. I progetti analizzati coprono tutta l'area di cooperazione, fatta eccezione per la Corsica, come si evince dalla mappa sottostante.

Il budget allocato al progetto strategico (**M.A.R.E.**) ammonta a € 7.051.086,48. Per i progetti semplici, invece, il budget allocato in media per ciascun progetto è pari a € 1.512.196,41.

Mapa 1: Area di cooperazione coperta dai progetti analizzati



Fonte: Elaborazione t33

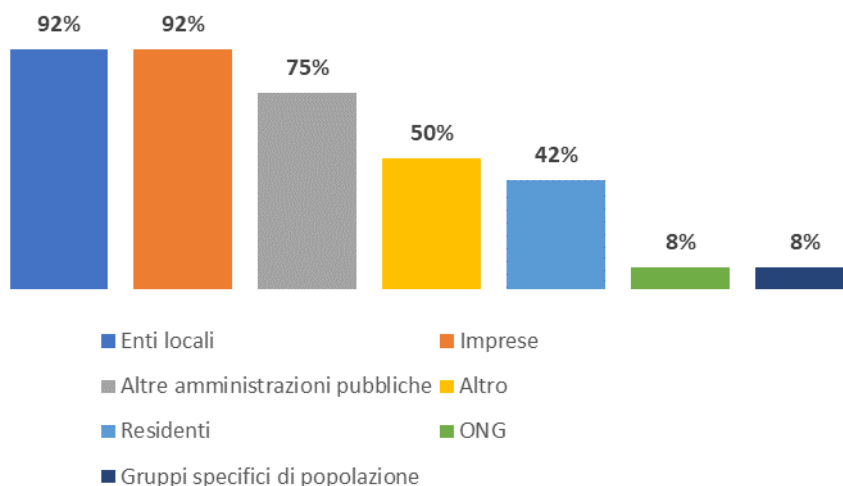
## 2.2 PARTENARIATO, GRUPPI E TERRITORI TARGET

Dall'analisi dei progetti esaminati emerge che sono stati coinvolti 77 partner, di cui 8 esterni all'area di cooperazione, ovvero l'11%. Di questi, tre hanno la propria sede a Firenze e due a Marsiglia, capoluoghi di due Regioni coinvolte nel Programma ma localizzati al di fuori dell'area di cooperazione. I partner sono ripartiti come segue: 16% in Toscana, 27% in Liguria, 25% in Sardegna, 16% in Région SUD-PACA e 15% in Corsica.

Qualche elemento di dettaglio sui gruppi e territori target:

- Le amministrazioni e le imprese sono i principali target dei progetti oggetto dei casi-studio. I progetti Me.Co, BlueConnect2 o MA.R.E si rivolgono in modo specifico alle imprese;
- La maggior parte dei progetti intende generare impatti su larga scala. Circa la metà dei progetti dichiara di avere impatti su scala nazionale o europea. La stragrande maggioranza dei progetti intervistati dichiara di attendersi risultati sull'intero territorio del progetto (75%) o sull'intera area di cooperazione (58%). Solo il 17% dichiara che risultati interesseranno una porzione circoscritta del territorio.

Figura 1: Gruppi target



Fonte: Elaborazione t33

## 2.3 REALIZZAZIONI E RISULTATI

Si osserva come la maggior parte **delle realizzazioni** sono di natura ‘immateriale’; mirano al rafforzamento delle dinamiche di cooperazione tra soggetti e allo scambio di buone pratiche (67% dei rispondenti). È il caso del progetto M.A.R.E, che mira a rafforzare il mercato del lavoro transfrontaliero, e di PROMETEA, che sviluppa una rete di operatori nel settore dell’agro-turismo. I progetti contribuiscono anche al rafforzamento delle capacità amministrative, nonché al miglioramento delle modalità di comunicazione (50%). La formazione del partenariato è citata da un terzo dei rispondenti. Le realizzazioni di carattere materiale, come gli investimenti, sono meno menzionate (50%), mentre le piccole infrastrutture interessano un terzo dei progetti (LOSE+, MED-Foreste, Port 5R).

Figura 2: Tipologia di prodotto/output di progetto



Fonte: Elaborazione t33

Per quanto riguarda i risultati, i progetti hanno consentito di:

- Far crescere le conoscenze su una specifica tematica non conosciuta o poco conosciuta (ad esempio la tematica dell'insabbiamento dei porti in un contesto mediterraneo nell'ambito del progetto SE.D.RI.PORT);
- Migliorare il lavoro in rete, la strategia e la capacità di intervento (67% dei rispondenti), in particolare attraverso il networking (ad esempio gli scambi di informazione tra porti dell'area di cooperazione nel quadro del progetto EasyLog);
- Introdurre processi organizzativi/produttivi innovativi nel mondo imprenditoriale, oppure assicurare un migliore controllo (monitoraggio) dei fenomeni collegati ai rischi ambientali (come nell'ambito del progetto MED-FORESTE).

Il numero di progetti che impattano sul mercato del lavoro è piuttosto limitato, ma questo era già stato riportato nei precedenti rapporti di valutazione: solo il 7% dei rispondenti considera che il progetto abbia un impatto sull'occupazione; mentre l'8% intende promuovere un cambiamento nell'organizzazione del mercato del lavoro (solo il progetto MA.R.E si dedica interamente alla tematica).

Figura 3: Risultati attesi



Fonte: Elaborazione t33



## 2.4 SOSTENIBILITÀ E VALORE AGGIUNTO

La **sostenibilità** del progetto nel tempo, ovvero la capacità di produrre risultati al di là del suo periodo di attuazione, sarà verificata principalmente attraverso attività di comunicazione e diffusione di materiale informativo (75% dei rispondenti). Una percentuale rilevante di rispondenti dichiara inoltre la permanenza di strumenti o infrastrutture dopo la chiusura del progetto, come le aree di carenaggio sviluppate dal progetto PORT 5R. Inoltre, la sostenibilità verrà assicurata dalla diffusione delle tecnologie e dei prodotti sviluppati, dalle pubblicazioni scientifiche (progetto EasyLog), o dallo sviluppo di siti web e portali online, come ad esempio nel progetto PROMETEA. Infine, alcuni progetti (33% dei rispondenti) hanno sviluppato nuovi piani strategici per il futuro, mentre pochi assicureranno la loro sostenibilità attraverso la creazione di nuovi posti di lavoro.

Secondo i progetti considerati, il principale **valore aggiunto** transfrontaliero consiste nello scambio di buone pratiche (75%) su scala transfrontaliera. I progetti considerati sottolineano come la partecipazione a progetti nell'ambito del Programma Marittimo permetta di sviluppare il lavoro in rete (58%) a livello transfrontaliero. Inoltre, per la metà dei rispondenti, il valore aggiunto transfrontaliero si traduce nello sviluppo di soluzioni comuni che si concretizzano nella promozione di una buona governance, nel far fronte a minacce comuni all'area di cooperazione o nel raggiungimento di obiettivi comunitari come gli obiettivi di EUROPA 2020. Infine, anche se in maniera più limitata, vi è anche il valore aggiunto legato alla facilitazione dei movimenti transfrontalieri in termini di merci e/o di persone (un terzo dei rispondenti), mentre risulta marginale il valore aggiunto legato al raggiungimento di economie di scala (25%).

L'approccio strategico integrato promosso dal Programma è anche considerato fonte di benefici: il 75% dei rispondenti indica che favorisce sinergie con altri progetti (75% dei rispondenti), ma anche che rafforza l'impatto sul territorio (58%). Pur trattandosi di una percentuale limitata, si può notare come l'8% dei progetti consideri la Programmazione integrata una complicazione nella corretta attuazione delle attività progettuali. Tuttavia, nessuno dei rispondenti nega che tale approccio rappresenti un valore aggiunto per la progettazione.

Figura 4: Sostenibilità dei risultati sul lungo termine

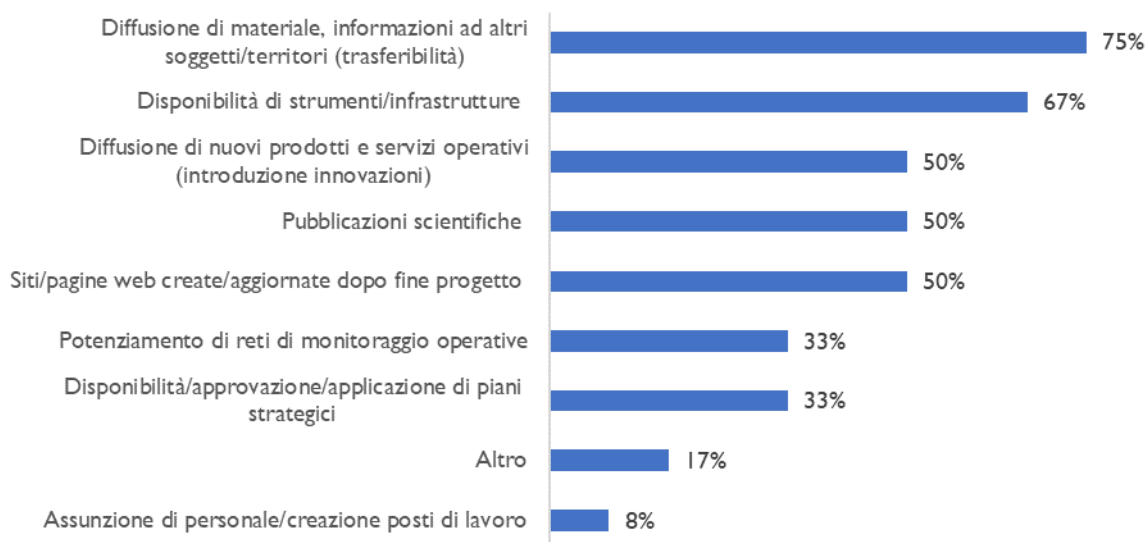


Figura 5: Valore aggiunto comunitario



Fonte: Elaborazione t33

## 2.5 CRITICITÀ A LUNGO TERMINE

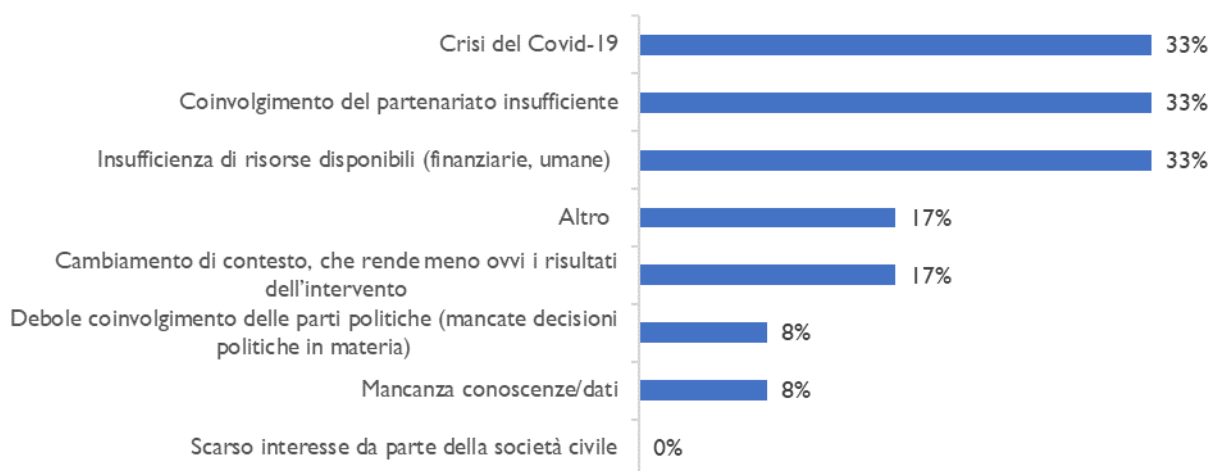
Il sopraggiungere della crisi legata al Covid-19 iniziata a marzo 2020, le cui conseguenze rimangono incerte, rappresenta uno dei maggiori fattori di criticità (33% dei rispondenti). Alle problematiche attese legate al Covid-19 se ne aggiungono altre che minano il conseguimento dei risultati dei progetti a lungo termine, in particolare:

- L'insufficiente coinvolgimento del partenariato (33% delle risposte), che riflette la difficoltà di mantenere stretti rapporti con l'insieme dei partner;
- L'insufficienza delle risorse finanziarie e umane disponibili; un terzo dei rispondenti considera che la mancanza di finanziamenti, dopo il progetto, costituisce una difficoltà per la sostenibilità degli impatti sul lungo termine;

- Il cambiamento di contesto che riduce l'interesse su una determinata tematica (17%), oppure il debole coinvolgimento dei politici dell'area di cooperazione o la mancanza di dati che limita i progetti (8% dei rispondenti).

Infine, i progetti che considerano altre tipologie di criticità (17%) si riferiscono alla difficoltà di sviluppare e mantenere modelli condivisi su alcune tematiche come quella del lavoro (con normative e competenze regionali e nazionali diverse tra i due paesi), come sottolineato dal progetto MA.R.E; oppure percezioni o interessi diversi, ad esempio per quanto riguarda le 'cooperative di comunità' (il progetto Me.Co).

Figura 6: Criticità nel conseguimento dei risultati sul lungo termine



Fonte: Elaborazione t33





## 3 Schede progetto

---

Ciascuna scheda progetto presentata è strutturata in modo da evidenziare: (I) le 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 oltre a quella del COVID-19, e infine (VII) le sinergie con altre iniziative, la sostenibilità di lungo periodo e il valore aggiunto comunitario.

## 3.1 PROMETEA

### Informazioni generali

	<b>Nome:</b> Promozione della multifunzionalità del settore agro-turistico <b>Tipologia di progetto:</b> Semplice <b>Avviso:</b> I
	<b>Asse I:</b> Promozione della competitività delle imprese nelle filiere prioritarie transfrontaliere <b>Obiettivo Specifico:</b> 3DI-Aumento della competitività internazionale delle micro e PMI nelle filiere prioritarie transfrontaliere legate alla crescita blu e verde
	<b>Data inizio:</b> 31/01/2017 <b>Data fine:</b> 30/01/2019
	<b>Pagina web:</b> <a href="http://interreg-maritime.eu/web/prometea">http://interreg-maritime.eu/web/prometea</a>



Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	507.897, 88€	31%
Spese d'ufficio e amministrative	76.184, 68€	5%
Spese di viaggio e soggiorno	124.280, 00€	8%
Consulenze e servizi	914.751, 19€	56%
Attrezzature	19.400, 00€	1%

Fonte: Scheda progetto

## I partner di progetto

### Interni all'area di Programma

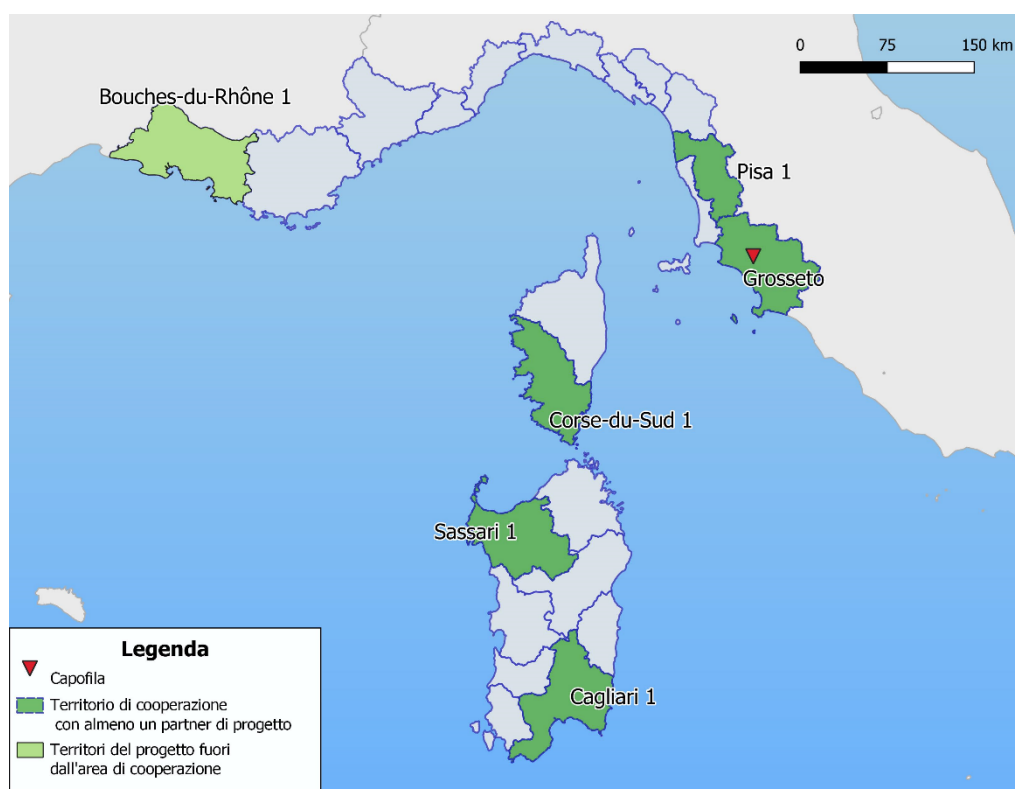
1. Direzione Agricoltura e Sviluppo Rurale/Settore Gestione della Programmazione LEADER della Regione Toscana – Regione Toscana (Capofila)
2. QUINN - Consorzio universitario in ingegneria per la qualità e l'innovazione – Regione Toscana
3. Uniss DipNET - Università di Sassari – Dipartimento di Scienze della Natura e del Territorio -Regione Sardegna
4. Agenzia Laore Sardegna – Servizio Supporto Politiche Sviluppo Rurale – Regione Sardegna
5. CCOSD - Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale d'Ajaccio et de la Corse du Sud – Direction de l'Action Economique et des Entreprises – Corsica

### Esterni all'area di Programma

6. Agence des Villes et Territoires Méditerranéens (AVITEM) – Regione SUD-PACA

Il partenariato si compone quasi esclusivamente di organismi pubblici, fatta eccezione per il Consorzio universitario in ingegneria per l'innovazione, di natura privata. Vi sono poi l'Università di Sassari, la Camera di Commercio della Corsica del Sud, due Agenzie (Agenzia Laore Sardegna e AVITEM) e un ente pubblico regionale capofila del progetto, la Regione Toscana.

Mappa 2 Partner del progetto PROMETEA



Fonte: Scheda progetto

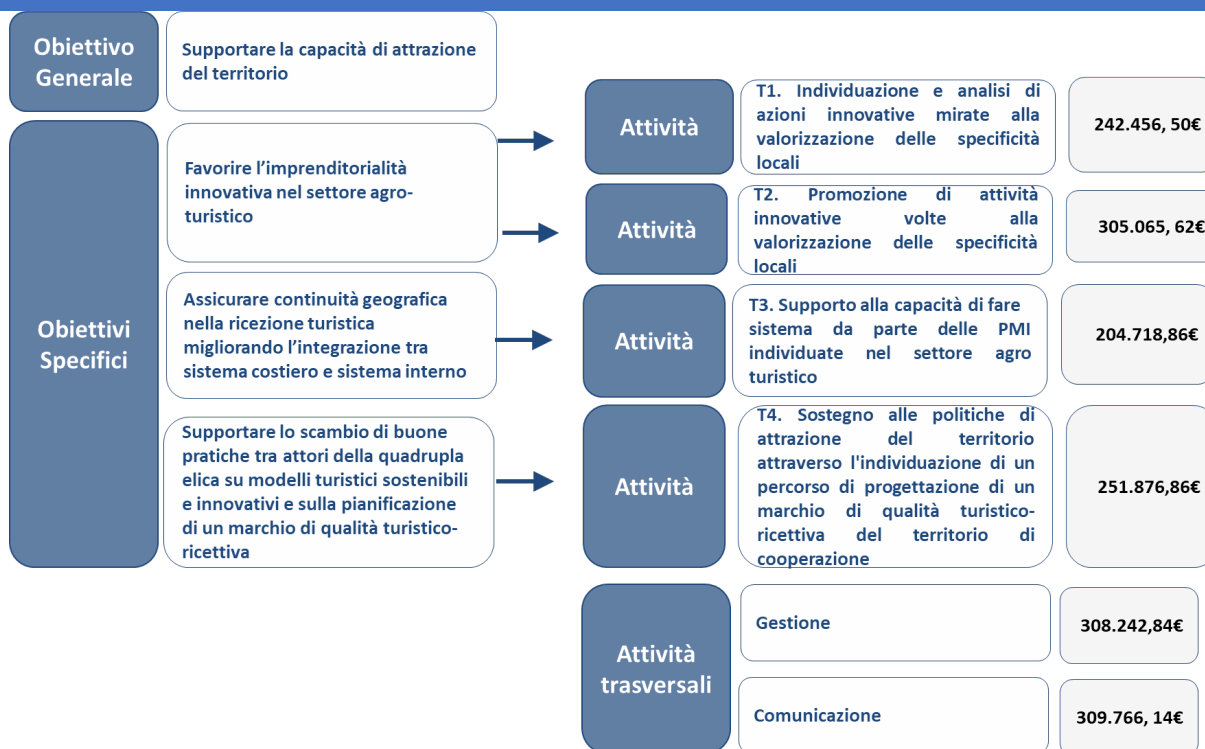
## **Contesto di intervento**

Il progetto è incentrato sullo sviluppo delle aree rurali del territorio di cooperazione, attraverso la promozione dell'agro-turismo, grazie al potenziamento della rete dei trasporti e alle tecnologie dell'informazione. Si tratta di cogliere le nuove tendenze verso un turismo di tipo "esperienziale", che si traduce nella riscoperta del patrimonio locale e nella ricerca di aree meno congestionate, seguendo la logica del "mangiare-visitare-dormire". Rispetto alle nuove esigenze della domanda turistica l'offerta disponibile dell'area di Programma appare scarsa, necessitando quindi di un adattamento delle competenze e delle strutture già esistenti, nonché della promozione dell'imprenditorialità giovanile e femminile.

## **Strategia e logica di intervento**

Il progetto PROMETEA si era prefissato tre obiettivi specifici da raggiungere in corso d'attuazione, ovvero: (1) favorire l'imprenditorialità innovativa nel settore agro-turistico, (2) assicurare la continuità geografica nella ricezione turistica migliorando l'integrazione tra sistema costiero e sistema interno, e (3) Supportare lo scambio di buone pratiche tra attori su modelli turistici sostenibili e innovativi e sulla pianificazione di un marchio di qualità turistico-ricettiva. Sono quattro le tipologie di azioni pianificate al fine di raggiungere gli obiettivi prefissati (si veda il box sottostante, 'Logica di intervento'). Le prime tre (T1, T2, T3) sono state confermate dal capofila da progetto, mentre l'attività T4 è stata oggetto di rivalutazione. Infatti, a causa dell'impossibilità di sviluppare un marchio turistico comune su scala interregionale e transfrontaliera, si è ritenuto più opportuno concentrarsi sulla promozione in maniera coordinata dei marchi turistici già esistenti sul territorio, con l'idea di "fare sistema" tra gli attori settoriali, in particolare le PMI del settore agro-turistico.

## Logica di intervento



Fonte: Scheda progetto

<b>Indicatore di risultato</b>	<b>R3D2 – Numero di arrivi di turisti non residenti nelle regioni transfrontaliere</b>	
<b>Indicatore di realizzazione</b>	<b>O3D2 – Numero di strategie congiunte per migliorare la competitività e la capacità d'innovazione delle imprese</b>	
<b>Output</b>	T1.1.1 Piano d'azione comune per la promozione di modelli di imprenditorialità multifunzionale nel settore agro-turistico	
<b>Indicatore di realizzazione</b>	<b>O3D3 – Numero di marchi turistici comuni dello spazio del Marittimo per i prodotti ecoturistici</b>	
<b>Output</b>	T4.1.1 Piano d'azione per la promozione di un processo di co-progettazione funzionale alla creazione di un marchio di qualità turistico-ricettiva transfrontaliero	

<b>Gruppi target</b>	<b>Target</b>
PMI del settore agro-turistico	300
Start up del settore agro-turistico	30



Tour Operators	12
Rural users	3.000
Associazioni di imprese/reti di filiere	15
GAL	8
Amministratori pubblici	45
Università/Istituti di ricerca	12
Cittadini organizzati/organizzazioni sportive e/o ludiche	20
Giovani ricercatori, assegnisti e dottorandi	600
Camere di commercio	6
Associazioni regionali del commercio e delle cooperative agroalimentari e sociali e loro consorzi	9
Autorità locali e regionali	8

Fonte: Scheda progetto

## Stato di avanzamento

Il progetto PROMETEA si è chiuso all'inizio del 2019, raggiungendo solo una parte dei suoi obiettivi prefissati, cioè prevalentemente lo sviluppo di un piano d'azione comune per la promozione di modelli di imprenditorialità multifunzionale del settore agro-turistico. L'attività T4.I.I riguarda lo sviluppo di un network di marchi preesistenti e non la creazione di un marchio unico transfrontaliero.

Avanzamento finanziario		
Spesa certificata al 30/04/2019	1.407.375,73	85%

Fonte: Sistema di Monitoraggio Marittimo+

## Risultati di progetto

Tra i risultati raggiunti può essere citata la migliorata consapevolezza delle nuove pratiche turistiche di tipo turistico-esperienziale. Questo accrescimento della consapevolezza ha permesso lo sviluppo di nuovi prodotti turistici sul territorio, in particolare la creazione di un catalogo sviluppato dai partner del progetto che consente di elencare i luoghi di 'agro-turismo' nell'area di cooperazione.

Inoltre, si osserva la condivisione di buone pratiche mediante il coinvolgimento dei partner e la messa in rete delle imprese del settore. Da citare in particolare le attività di formazione (laboratorio di innovazione Innovation WAY®, scuola di autunno), i focus group e i seminari sull'imprenditorialità organizzati dai partner sul loro territorio.

In generale e relativamente agli indicatori di Programma e gruppi target:

- Il progetto contribuisce direttamente all'indicatore di risultato 3D2 "numero di arrivi di turisti non residenti nelle regioni transfrontaliere", che tuttavia non è oggetto di monitoraggio specifico;
- L'intervista ha evidenziato l'impossibilità di realizzare l'idea originaria di un marchio turistico comune (indicatore O3D3); il progetto ha inoltre contribuito allo sviluppo di una strategia transfrontaliera comune (indicatore O3D2);
- I gruppi target selezionati nell'ambito del progetto (imprenditori, università e istituzioni) sono stati coinvolti nelle attività di formazione, capitalizzazione e promozione del territorio (ma il raggiungimento dei target rimane da precisare).

## Criticità

Il progetto ha incontrato difficoltà a creare un marchio turistico-ricettivo comune all'area di cooperazione. Al fine di superare questa problematica, il partenariato ha scelto di favorire le interconnessioni fra marchi esistenti, creando un network con marchi già presenti sul territorio.

## Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto

### Sinergie con altri progetti

Il capofila di progetto ha confermato le sinergie con il progetto VIVIMED (Interreg VA Marittimo), incentrato sull'accoglienza turistica nelle aree interne. PROMETEA può essere considerato come propedeutico ad altri progetti come TERRAGIR3 (promozione del territorio per la competitività delle PMI del turismo green & Blu dello spazio transfrontaliero), che è focalizzato alla valorizzazione dei siti di prenotazione turistica (ad es. Booking), o CamBioVia (Cammini e Biodiversità: Valorizzazione Itinerari e Accessibilità per la Transumanza).

### Sinergie

- o Progetti finanziati da Interreg IV A Italia Francia Marittimo 2007-2013 (Martè+, Innolabs, Bampè, OltreBampè)
- o Progetto finanziato dal Seventh Framework Programme (FP7) (Progetto ERNEST – European Research Network on Sustainable Tourism)
- o Interreg IV B Med 2007-2013 (Progetto MITOMED – Modelli di turismo integrato nel Mediterraneo)
- o ENPI CBC MED 2007-2013 (Progetto SHMILE2 e MEET – Mediterranean experience of ecotourism)

Fonte: Scheda progetto

## Sostenibilità

Alcune Regioni partner hanno adottato un approccio di promozione della 'multifunzionalità' nelle loro politiche di sviluppo rurale/aree interne, come ad esempio la Regione Toscana nella sua decisione 59 del 2020, che

definisce le linee Programmatiche per lo sviluppo dei “centri di competenze”, ovvero lo sviluppo di luoghi di valorizzazione delle produzioni locali. Il catalogo sviluppato dal progetto sulla valorizzazione delle produzioni agricole locali ha permesso di creare una rete di produttori sostenibili.





Per quanto concerne la capitalizzazione dei risultati, il progetto PROMETEA è stato coinvolto nelle attività del polo tematico 2 del Programma, cioè ‘Promozione del turismo sostenibile’, e più nello specifico del cluster relativo al turismo sostenibile assieme ai progetti FRONTIT, F&W Market Place e Terragir3 che mirano allo sviluppo di reti di imprese e di servizi per lo sviluppo congiunto e la commercializzazione di prodotti turistici.

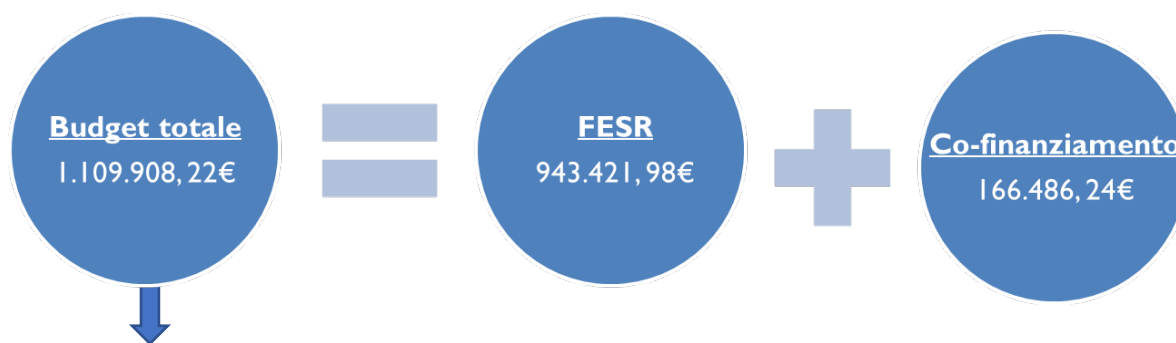
### **Valore aggiunto comunitario**

Il progetto PROMETEA ha soprattutto sviluppato una governance comune, anche attraverso la promozione congiunta dei marchi presenti sul territorio. Il valore aggiunto transfrontaliero è tuttavia difficile da rilevare, considerando l’assenza dello sviluppo di un marchio comune. I marchi presenti sul territorio sono in gran parte già sostenuti da strumenti regionali ed in alcuni casi entrano nel quadro dei Piani di Sviluppo Rurale (cofinanziati dal FEASR).

## 3.2 MED-FORESTE

### Informazioni generali

	<b>Nome:</b> Gestione degli ecosistemi forestali per la riduzione del rischio incendi boschivi <b>Tipologia di progetto:</b> Semplice <b>Avviso:</b> III
	<b>Asse:</b> 2 Protezione e valorizzazione delle risorse naturali e culturali e gestione dei rischi <b>Obiettivo Specifico:</b> 5A1 Migliorare la capacità delle istituzioni pubbliche di promuovere, in forma congiunta, la prevenzione e la gestione di alcuni rischi specifici dell'area derivanti dal cambiamento climatico: rischio idrologico/alluvioni, erosione costiera, incendi
	<b>Data inizio:</b> 01/03/2019 <b>Data fine:</b> 28/02/2022
	<b>Pagine web:</b> <a href="http://interreg-maritime.eu/it/web/med-foreste/progetto">http://interreg-maritime.eu/it/web/med-foreste/progetto</a>



Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	343.916,71 €	31%
Spese d'ufficio e amministrative	51.587,51 €	5%
Spese di viaggio e soggiorno	47.776,00 €	4%
Consulenze e servizi	561.925,00 €	51%
Attrezzature	104.703,00 €	9%

Fonte: Scheda progetto

## I partner di progetto

### Interni all'area di Programma

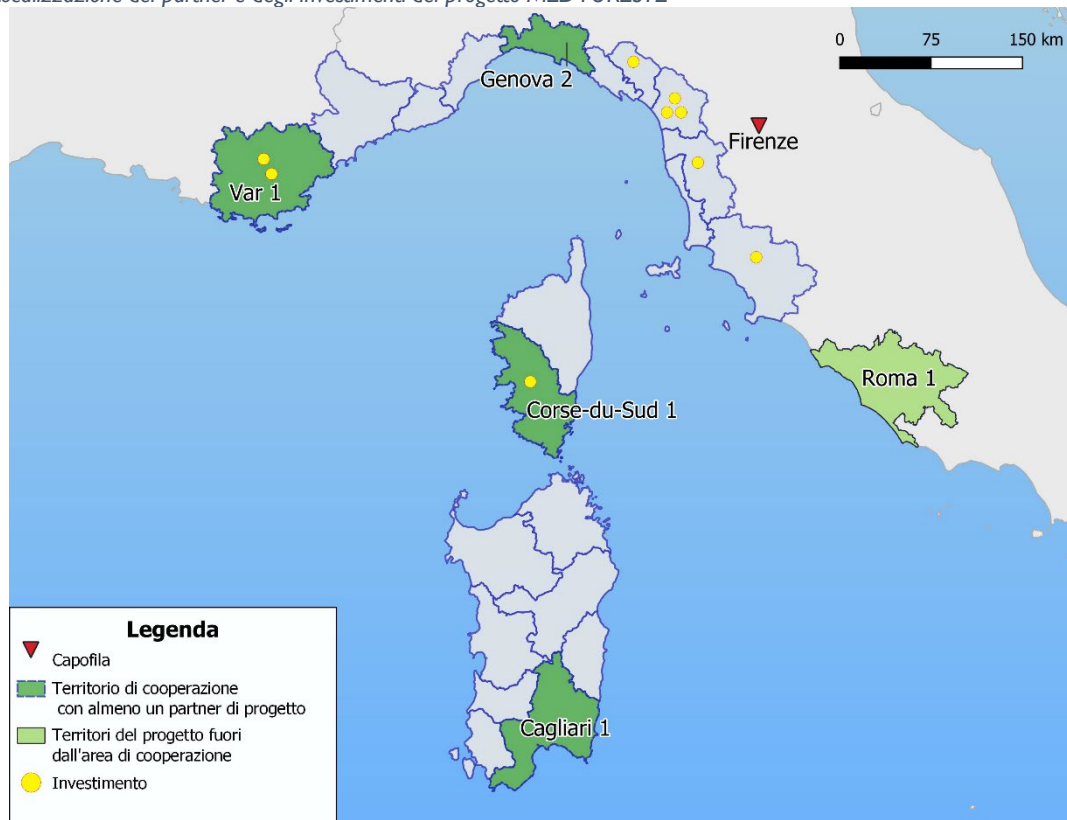
1. Office national des Forêts (ONF) –Corsica
2. Parc national de Port-Cros – Regione SUD-PACA
3. Regione Liguria
4. Associazione Nazionale Comuni Italiani Liguria (ANCI Liguria) – Regione Liguria
5. Agenzia forestale regionale per lo sviluppo del territorio e l'ambiente della Sardegna – Fo.Re.S.T.A.S – Regione Sardegna
6. Istituto di Biometeorologia IBIMET-Sede di Sassari – Regione Sardegna

### Esterni all'area di Programma

7. Associazione Nazionale Comuni Italiani Toscana (ANCI Toscana) – Regione Toscana (Capofila)

Il partenariato del progetto MED-FORESTE si compone di 7 partner localizzati sui 5 territori NUTS2 del Programma di cooperazione, oltre alla presenza di due partner fuori dell'area di cooperazione (l'ANCI Toscana che ha sede a Firenze). Il partenariato si compone principalmente di soggetti pubblici con competenze di vario livello nella gestione dei rischi (amministrazione regionale, associazione di comuni, agenzie specializzate e un parco naturale), nonché di un centro di ricerca specializzato in biometeorologia. Nella composizione del partenariato si possono quindi osservare una dimensione politica ed una operativa relativamente ben bilanciate.

Mappa 3: Localizzazione dei partner e degli investimenti del progetto MED-FORESTE



Fonte: Scheda progetto

## Contesto di intervento

Il progetto MED-FORESTE si occupa del rischio incendi cui risulta esposto il territorio di cooperazione. I cambiamenti climatici e il progressivo abbandono delle attività agricole e silvo-pastorali hanno notevolmente incrementato la superficie forestale e, di conseguenza, il materiale combustibile a rischio incendio. Il progetto intende dunque promuovere una maggiore conoscenza e comprensione di questa criticità e contribuire agli obiettivi della “Nuova strategia forestale dell’UE: per le foreste e il settore forestale” (COM (2013)659), a complemento delle azioni finanziate attraverso il FEASR (Fondo Europeo per l’Agricoltura e lo Sviluppo Rurale) destinate alla ricostruzione del patrimonio forestale danneggiato dagli incendi precedenti.

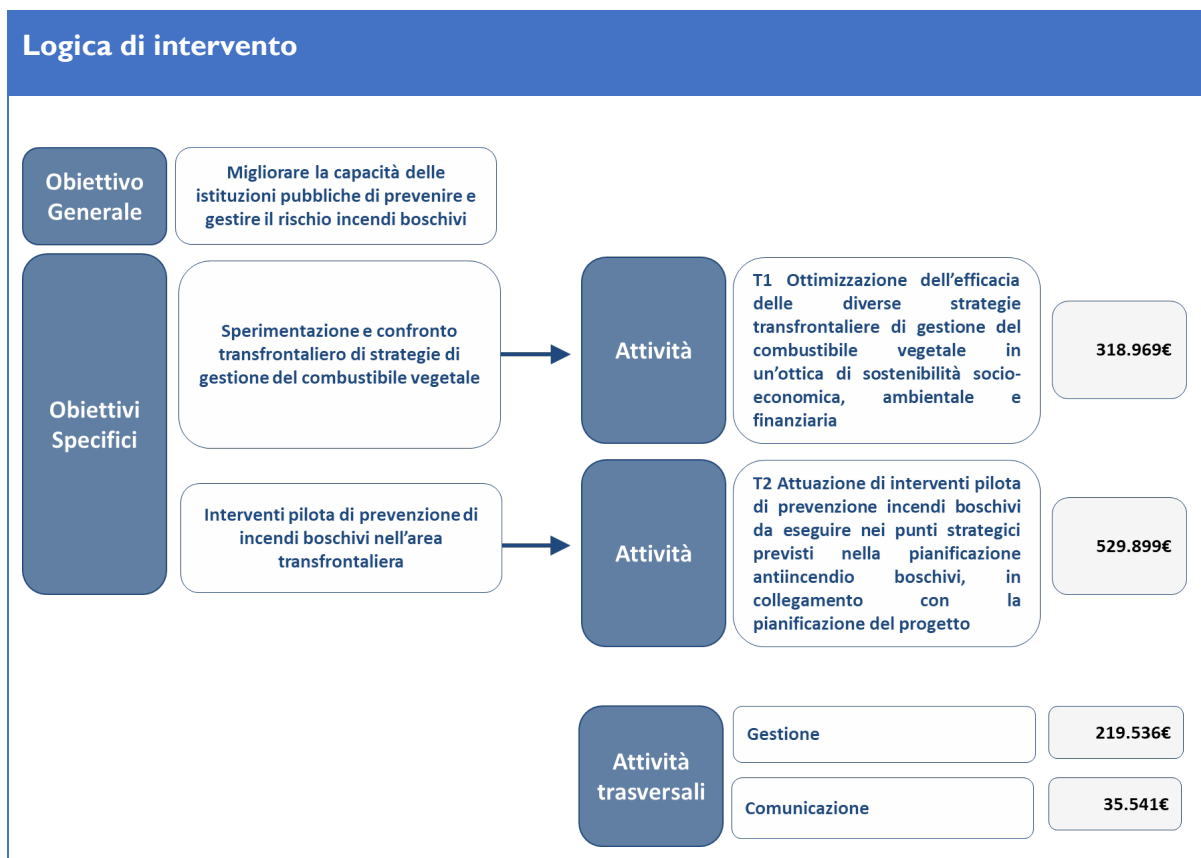
### Quadro normativo

- *Fondo Europeo per l’Agricoltura e lo Sviluppo Rurale (FEASR)*
- *Nuova strategia forestale dell’UE: per le foreste e il settore forestale (COM(2013)659)*
- *Relazione speciale della Corte dei conti Europea 24/2014*

Fonte: Scheda progetto

## Strategia e logica di intervento

L’obiettivo del progetto, confermato in sede d’intervista dal capofila, mira a migliorare la capacità di intervento delle istituzioni pubbliche nella prevenzione e nella gestione del rischio di incendi boschivi. Al tal fine, il progetto ha individuato due tipologie di azioni: la prima relativa alla sperimentazione e al monitoraggio di strategie di gestione del combustibile in aree boschive, con rielaborazione e sistematizzazione comparata transfrontaliera dei dati raccolti (componente T1); la seconda relativa alla realizzazione e al monitoraggio di interventi di prevenzione incendi boschivi (componente T2). Otto investimenti sono volti alla sperimentazione di nuove misure di prevenzione sul campo.



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

<b>Indicatore di risultato</b>	<b>R5A I-Numero di istituzioni pubbliche che adottano strategie e piani di azione congiunti per l'adattamento ai rischi prioritari (idrologico/alluvioni, erosione costiera, incendi)</b>	
<b>Indicatore di realizzazione</b>	<b>CO2I-Popolazione che beneficia delle misure di protezione contro gli incendi boschivi (IC 2I)</b>	22.500
<b>Output</b>	T1.1.1 Sperimentazione strategie di gestione del combustibile vegetale	7.500
	T2.1.1 Interventi pilota	15.000

Fonte: Scheda progetto

Gruppi target	Target
Organismo di diritto pubblico	250
Organismo pubblico	700
Organismo privato	200

Fonte: Scheda progetto

## Stato di avanzamento

Il progetto ha sviluppato finora le attività previste nell'ambito della componente T1. Le prime due versioni delle linee guida sono state già realizzate e si prevede di aggiornarle prima della fine del progetto. Diversi partner hanno realizzato le schede di monitoraggio, mettendole a disposizione delle loro organizzazioni. Tali

schede sono state poi sintetizzate in un'unica scheda dall'Università di Firenze. La messa a sistema e il confronto di queste informazioni permetteranno di svolgere le sperimentazioni previste in campo; può essere evidenziato che le attività individuate come rilevanti in questa prima fase sono in corso di sperimentazione da parte dell'ONF (Office National des Forêts).

A settembre 2020, il progetto aveva certificato il 17% della spesa (189.599€)

Investimenti		Localizzazione
11	Sperimentazione e confronto di strategie transfrontaliere per gestione del combustibile in zone marginali rurali o di alta quota	Versilia (LU), Mediavalle (LU), Garfagnana(LU)
12	Investimenti per l'attuazione di azioni pilota di pastoralismo	Var (siti da definire di seguito)
13	Attuazione di interventi nei punti strategici individuati nei piani di prevenzione	Complesso forestale Pinette Litoranee di Grosseto (Grosseto e Castiglione della Pescaia), Complesso forestale Monti Pisani (Calci)
14	Attuazione di interventi per la riduzione del rischio incendio di un'area boschiva ad elevata presenza antropica	Complesso forestale Massif de Bavella (Col de Bavella – sentier du Trou de la bombe), casa boschiva d'Arza
15	Attrezzature di primo intervento che mirino a ridurre la sensibilità del combustibile allo sviluppo di incendi	Siti pre-identificati vicino alle spiagge e sul bordo della foresta del Var
16	Attrezzature di monitoraggio per la vulnerabilità della foresta rispetto ai fuochi	Var (siti da definire di seguito)
17	Attuazione di interventi territoriali di riduzione del combustibile	Le aree precise e i territori coinvolti saranno definiti in seguito, rientrando comunque nell'area geografica delle province di Savona, Genova, Imperia e La Spezia)
18	Interventi selvicolturali di gestione forestale attiva per la riduzione del rischio di incendio e il miglioramento della resistenza e resilienza dei sistemi forestali a prevalenza di conifere	Sassarese e oristanese

Fonte scheda progetto

Avanzamento finanziario		
<b>Spesa certificata al 30/09/2020</b>	<b>189.599 €</b>	<b>17%</b>

Fonte: Sistema di Monitoraggio Marittimo+

## Risultati di progetto

Il progetto si trova ancora in una fase di attuazione che non permette l'identificazione di risultati finali conseguiti. Va notato tuttavia che:

- Attraverso le sue attività preliminari e la produzione di linee guida il progetto contribuisce direttamente all'indicatore di risultato R5A1 "istituzioni pubbliche che adottano strategie e piani di azione congiunti per l'adattamento ai rischi prioritari";
- Le interviste hanno confermato le attività di progetto hanno beneficiato circa 22.000 residenti dei comuni interessati dall'intervento. (catturati attraverso l'indicatore CO2I).
- I gruppi target fanno riferimento a enti pubblici, agenzie e organizzazioni private potenzialmente interessati dalla tematica e presenti nei territori oggetto di intervento.



## Criticità

La crisi del COVID-19 ha avuto un impatto parziale sulle attività progettuali. In particolare, le restrizioni imposte dal lockdown hanno impedito lo svolgimento di attività pianificate che richiedevano la presenza della squadra sul campo, la condivisione di mezzi di trasporto o di apparecchiature. Le attività che si basano su esperimenti che dipendono dai cicli vegetativi annuali sono state rinviate. L'organizzazione delle attività è stata quindi ripensata e, benché le attività siano ormai ripartite, il progetto ha perso circa un semestre di monitoraggio, che dovrebbe essere recuperato grazie allo spostamento della data di fine progetto.

Per quanto riguarda il coordinamento interno tra i partner, le modalità di gestione si sono adattate al contesto, con lo svolgimento da remoto dei Comitati di Pilotaggio (COFIL).

## Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto

### Sinergie con altri progetti

Come progetto semplice, MED-FORESTE allinea i suoi obiettivi e integra le sue realizzazioni con il progetto strategico MED-STAR, e con altri tre progetti semplici: MED-PSS (che si occupa di comunicazione), MED-INTERMERD (prevenzione degli incendi nelle zone d'interfaccia boschi-abitazioni) e MED- CooPFire (governance e mezzi di soccorso). Come da scheda progetto, sono state citate altre sinergie, in particolare con progetti attuati nel corso della precedente Programmazione, oppure nel quadro di altri programmi di cooperazione 2014-2020.

In riferimento alle attività di capitalizzazione realizzate nell'ambito del Programma, Il progetto MED-FORESTE rientra nella categoria 'gestione dei rischi legati ai cambiamenti climatici' e il suo polo tematico di appartenenza è quello dei 'rischi incendi', nel quale ritroviamo i progetti Med STAR, Med PSS, InterMed e MedCoop Fire.

### Sinergie

- *Interreg V A Italia Francia Marittimo 2014-2020 (Vivimed)*
- *Interreg V A Italia Francia ALCOTRA 2014-2020 (Informa Plus)*
- *Interreg IV A Italia Francia Marittimo 2007-2013 (PROTERINA C, PROTERINA\_DUE)*
- *Interreg IV B Med 2007-2013 (SMARTinMED)*
- *Interreg IV C 2007-2013 (European Fortest Fire Network)*
- *Mediterranean forest fire fighting training standardisation EU civil protection mechanism (MEFISTO)*
- *Intelligent Energy Europe Programme (Biomass Trade Centres)*

Fonte: Scheda progetto

### Sostenibilità

Le linee guida rappresentano l'eredità che il progetto intende lasciare a supporto dei decisori politici con competenze e responsabilità in materia di gestione del combustibile presente nelle foreste. Inoltre, le infrastrutture realizzate (ad esempio i corridoi parafuoco) saranno rese permanenti in futuro grazie agli enti locali e/o regionali. Infine, le attività di formazione sul campo, previste durante le fasi di sperimentazione, sono





indirizzate al personale delle amministrazioni, in una logica di diffusione e capitalizzazione delle conoscenze nel futuro.

### **Valore aggiunto comunitario**

Il valore aggiunto comunitario risiede maggiormente nell'attività T I, ovvero nella diffusione e condivisione delle buone pratiche metodologiche, operative e di governance degli interventi di prevenzione incendi.

### 3.3 LOSE+

#### Informazioni generali

	<b>Nome:</b> Logistica e Sicurezza del trasporto merci- Progetto Multiazione sulla gestione merci pericolose in ingresso e uscita dai porti nell'area di cooperazione <b>Tipologia di progetto:</b> Semplice <b>Avviso:</b> III
	<b>Asse 2:</b> Protezione e valorizzazione delle risorse naturali e culturali e gestione dei rischi <b>Obiettivo Specifico:</b> 5BI- Migliorare la sicurezza in mare contro i rischi della navigazione
	<b>Data Inizio:</b> 01/04/2019 <b>Data fine:</b> 31/03/2022
	<b>Pagina web:</b> <a href="http://interreg-maritime.eu/web/lose">http://interreg-maritime.eu/web/lose</a>



Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	400.262,00€	22%
Spese d'ufficio e amministrative	60.039,30€	3%
Spese di viaggio e soggiorno	88.800,00€	5%
Consulenze e servizi	881.950,00€	49%
Attrezzature	353.560,00€	20%
Infrastrutture	20.000,00€	1%

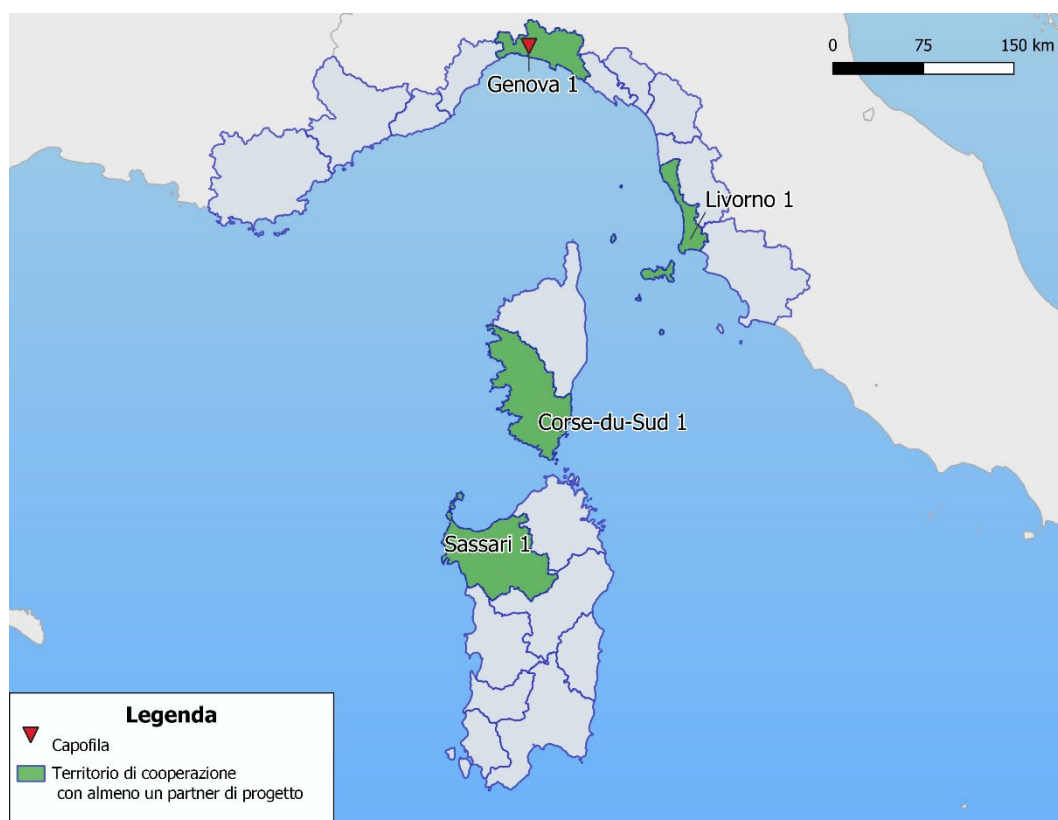
Fonte: Scheda progetto

## I partner di progetto

1. Università degli studi di Genova – Dipartimento di Informatica, Bioingegneria Robotica e Ingegneria dei Sistemi (DIBRIS) – Regione Liguria (Capofila)
2. Comune di Genova – Direzione sviluppo economico, progetti di innovazione e statistica - Regione Liguria
3. Provincia di Sassari – Settore VI Viabilità e trasporti Nord Ovets - Regione Sardegna
4. Provincia di Livorno – Servizio Sviluppo Strategico, Pianificazione, TPL – Regione Toscana
5. Chambre de Commerce et d'industrie Territoriale du Var – Direction des Ports CCIV - Regione Corsica

Il partenariato del progetto LOSE+ si compone esclusivamente di enti pubblici dei quali fa parte anche un ente scientifico in qualità di capofila: l'Università degli studi di Genova. Da notare la presenza di quattro amministrazioni tra cui una regionale (Direzione degli Affari Europei ed Internazionali della Corsica), due provinciali (Province di Sassari e di Livorno), ed una locale (Comune di Genova). La composizione del partenariato assicura la presenza di 4 dei 5 territori NUTS2 dell'area di cooperazione (non è presente alcun partner della Regione SUD-PACA).

Mappa 4 Localizzazione dei partner LOSE+



Fonte: Scheda progetto

## Contesto di intervento

Il progetto LOSE+ nasce dall'esperienza sviluppata nell'ambito del progetto LOSE. Quest'ultimo era stato pensato come una risposta all'incidente di Viareggio (provincia di Lucca) del 29 giugno del 2009, quando il deragliamento di un treno merci ed il derivato danneggiamento di una cisterna contenente GPL, provocò un'esplosione che uccise 32 persone e ne ferì un centinaio. Rispetto all'accaduto, il progetto LOSE si era quindi proposto di migliorare la gestione dei rischi legati al trasporto di merci pericolose, focalizzandosi sull'aspetto tecnologico. Sulla base delle risultanze del progetto LOSE, LOSE+ intende agire su un insieme di azioni congiunte che mirano a definire sistemi informativi, tecnologici e formativi rispetto al monitoraggio, alle procedure di trasporto delle merci pericolose, ma anche ai protocolli di intervento per la gestione delle emergenze.

Dall'analisi della scheda progetto emerge che LOSE+ agisce in coerenza con le normative europee vigenti come il Regolamento 1080/2006, e con la strategia di Lisbona e di Göteborg per quanto concerne l'esigenza di coniugare lo sviluppo industriale e i trasporti marittimi con la tutela ambientale e la biodiversità, tematiche sulle quali insiste altresì il Programma Horizon2020.

### Quadro normativo

- *Regolamento 1080/2006, Relativo alla promozione e il miglioramento della protezione e della gestione congiunta delle risorse naturali e culturali nonché delle prevenzioni dei rischi naturali e tecnologici*
- *Strategia di Lisbona, punto 3.3.2 Facilitare l'innovazione, l'adozione delle TIC e l'uso sostenibile delle risorse*
- *Strategia di Göteborg*

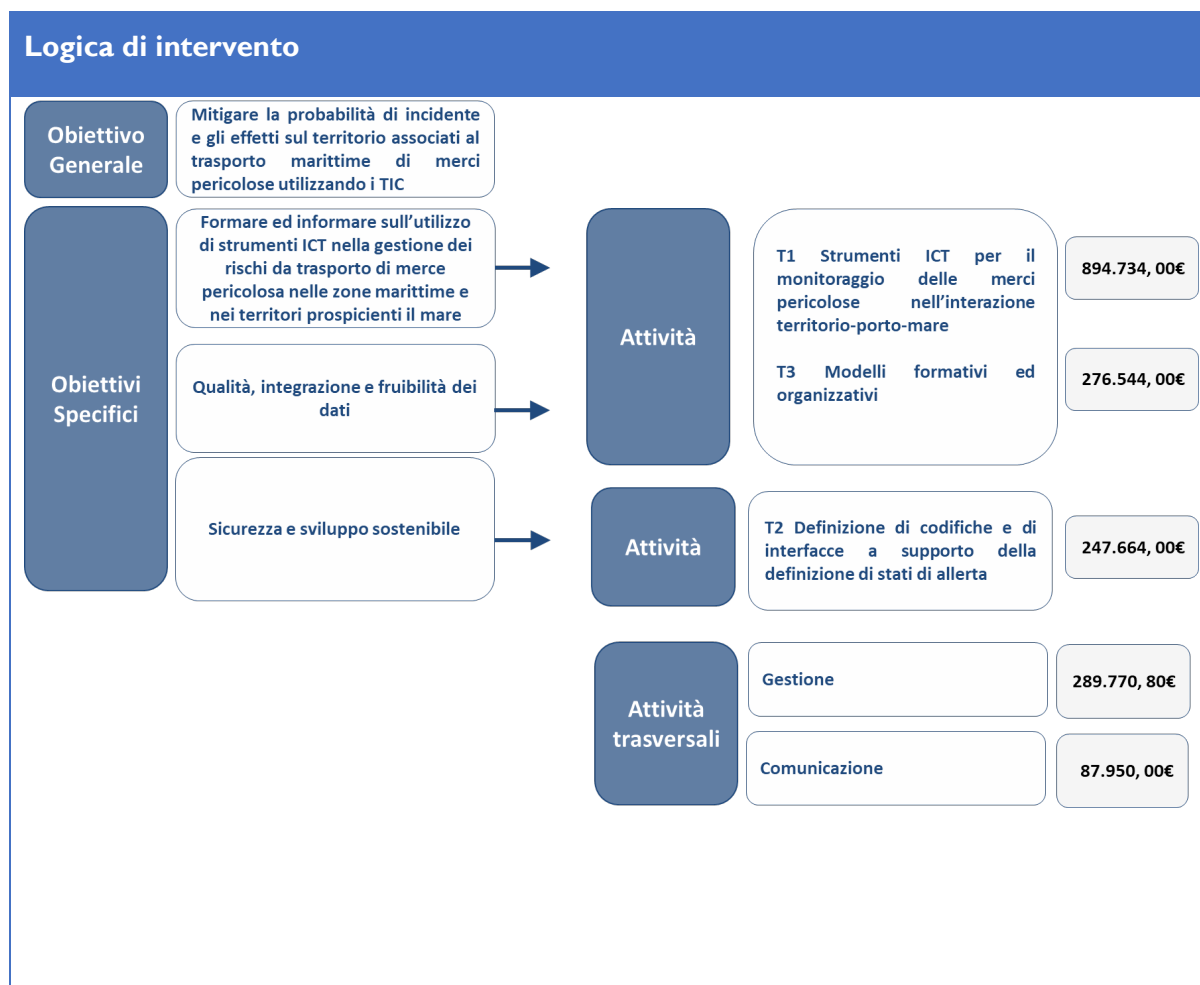
Fonte: Scheda progetto

## Strategia e logica di intervento

La strategia di intervento del progetto, confermata in sede di intervista, si pone come principale obiettivo di limitare la probabilità di incidenti e gli effetti sul territorio associati al trasporto marittimo di merci pericolose attraverso l'uso delle ICT. Il progetto intende declinare tale obiettivo generale attraverso tre obiettivi specifici: 1) formare ed informare sull'utilizzo di strumenti ICT nell'ambito della gestione dei trasporti di merci pericolose nelle zone marittime e nei territori prospicienti al mare; (2) migliorare la qualità, l'integrazione e la fruibilità dei dati attraverso due tipologie di intervento: l'utilizzo di strumenti ICT per il monitoraggio delle merci pericolose (nell'interazione territorio-porto-mare) e lo sviluppo di modelli formativi ed organizzativi; (3) favorire la sicurezza e lo sviluppo sostenibile attraverso la definizione di codifiche ed interfacce a supporto della definizione di stati di allerta.

Queste azioni sono finalizzate allo sviluppo di una piattaforma transfrontaliera comune per la sicurezza, dove confluiranno le quattro piattaforme sviluppate in ciascun territorio, allo scopo di facilitare la comunicazione tra i soggetti operanti nel campo del trasporto di merci pericolose (vigili del fuoco, autorità portuali, comuni e imprese private). In aggiunta alla piattaforma comune per la sicurezza si costituirà un laboratorio

interregionale transfrontaliero per la formazione di tali soggetti che saranno istruiti sull'uso di una piattaforma e-learning con lo scopo di accrescerne la conoscenza sul trasporto delle merci pericolose.



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Indicatore di Risultato	RSBI-Numero di sinistri marittimi nella zona che coinvolgono viaggiatori, lavoratori o merci	
Indicatore di realizzazione	O5BI-Numero di sistemi comuni per la sicurezza della navigazione e del monitoraggio delle merci pericolose (IS I)	7
Output	T1.1.2 Strumenti ICT	4
	T1.2.1 Analisi dei flussi lato terra e mare di merce pericolosa in prossimità delle zone portuali	1
	T2.1.1 Codifiche ed interfacce richieste ai sistemi	1
	T3.2.1 Ambiente ICT a supporto della formazione	1
Indicatore di realizzazione	OCI-Numero di piani d'azione congiunti predisposti	3

<b>Output</b>	T2.2.1 Definizione di workflow operativi integrati tra sistemi ICT esistenti	1
	T3.3.1 Corso di formazione	1
	T3.4.1 Gestione dei flussi di lavoro a livello interregionale	1
<b>Indicatore di realizzazione</b>	O5B3-Numero di Laboratori per migliorare la gestione delle emergenze (sicurezza dei passeggeri, evitare sversamenti in mare) (IS 3)	3
<b>Output</b>	T3.1.1 Laboratorio congiunto interregionale per la formazione	1

Fonte: Scheda progetto

Gruppi target	Target
Organismo pubblico (Capitaneria di Porto di Genova; 5 Sistemi di autorità portuali regionali Comune di Genova, Polizia Municipale (GE), Comune di Ajaccio, Provincia di Livorno, Provincia di Sassari, 2 Ministeri Infrastrutture e Trasporti, 5 Regioni)	37
Organismo internazionale (diverse istituzioni potrebbero essere interessate all'impatto formativo e organizzativo).	2
Organismo privato (La componente T3 ha sicuramente forte impatto sui privati). Un minimo di 4 organismi privati per Regione verrà coinvolto in T3; 20 privati interessati agli standard di comunicazione)	40
EEIG. GECT (1 laboratorio di formazione verrà formalizzato alla fine del progetto come EEIG, altrimenti l'accordo verrà realizzato solo tra organismi pubblici)	1

Fonte: Scheda progetto

## Stato di avanzamento

A settembre 2020 il progetto LOSE+ registrava una spesa certificata ancora bassa, circa il 16% del proprio budget. Inoltre, le attività legate alla T3, ovvero quelle legate alla formazione gestita dalla Provincia di Sassari, sono state lanciate in formato di *e-learning*, e sono attualmente in corso di sperimentazione. Queste formazioni, centrate sugli aspetti normativi, sono aperte all'insieme degli stakeholder interessati del territorio coperto dal progetto.

Avanzamento finanziario		
<b>Spesa certificata al 30/09/2020</b>	<b>287.153,89</b>	<b>16%</b>

Fonte: Sistema di Monitoraggio Marittimo+

## Risultati di progetto

Il progetto è attualmente in corso d'attuazione e non ha ancora raggiunto i risultati che si era prefissato. Può tuttavia essere evidenziato che, allo stato attuale, la copertura prevista dei gruppi target è confermata. Le attività previste consentiranno di:

- Contribuire alla riduzione dei sinistri marittimi (indicatore R5B1) grazie al miglioramento della conoscenza e della gestione del trasporto di merci in entrata ed uscita dei porti;
- Elaborare soluzioni ICT (indicatore O5B1) per assicurare la sicurezza marittima, mantenere tali soluzioni a lungo termine grazie all'adozione di protocolli comuni (OCI), ed assicurare la formazione a lungo termine grazie allo sviluppo dell'EEIG (O53B);
- I gruppi target sono principalmente amministrazioni pubbliche (tra le quali le autorità responsabili delle aree portuali). I soggetti privati provengono in prevalenza dal settore della comunicazione.

## Criticità

Per quanto concerne la problematica interna, si sottolinea che il partner francese del progetto (il Comune di Ajaccio) non ha potuto collaborare come previsto da scheda progetto. Tale impossibilità ha richiesto una nuova ripartizione delle attività tra i membri del progetto, soprattutto per quanto riguarda le attività della TI, che sono state affidate in gran parte al Comune di Sassari (Sardegna). In assenza del partner francese, incaricato della raccolta dati utili all'elaborazione della valutazione dei rischi e del piano di intervento, i dati sono stati reperiti da altre fonti internazionali meno dettagliate.

La crisi legata alla pandemia di COVID-19 ha avuto impatti rilevanti seppur transitori su alcune attività del progetto. In particolare, il Comune di Genova non ha potuto pubblicare i bandi previsti, né firmare i contratti previsti nell'ambito della TI.2. Tale problematica dovrebbe tuttavia essere temporanea.

## Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto

### Sinergie con altri progetti

Il progetto Interreg Marittimo VA OMD (*Osservatorio Merci Pericolose*), che si occupa del trasporto marittimo delle merci pericolose, è complementare al progetto LOSE+ che si focalizza sul trasporto terrestre.

Al di là del Programma Marittimo, possono essere individuate delle sinergie con altre dinamiche sviluppate dall'Università degli studi di Genova che, sin dal 2005, ha avviato degli accordi con altri partner europei nell'ambito del Programma ENI MED, grazie ai quali ha maturato esperienze di monitoraggio del trasporto e della valutazione del rischio. Sul versante francese, si sono consolidati dei rapporti con il polo universitario di Sofia Antipolis, i quali hanno favorito lo sviluppo di sinergie con ulteriori progetti finanziati nell'ambito del Programma Interreg VA Italia-Francia ALCOTRA



## Sinergie

- *Interreg IV A Italia Francia ALCOTRA 2007-2013 (SECTRAM, TMD-NIS)*
- *SCUTUM VIPF*
- *Interreg III B Baltic Sea Region (DAGOB)*

Fonte: Scheda progetto

## Sostenibilità

Il partenariato, almeno per quanto riguarda il versante italiano, potrebbe far confluire le risultanze del progetto LOSE+ in un GEIE (*Gruppo Europeo di Interesse Economico*), che sarebbe in grado di erogare servizi di formazione a beneficio di soggetti operanti nell'ambito del trasporto di merci pericolose nel medio/lungo termine.

Il progetto LOSE+ fa parte del Polo tematico 3 (*Gestione dei rischi legati ai cambiamenti climatici*) e nello specifico del cluster relativo alla sicurezza della navigazione e della gestione delle emergenze in mare, di cui fanno parte altri 6 progetti (SICOMARPlus, SINAPSI, ISIDE, GIAS, OMD, ALACRES2).

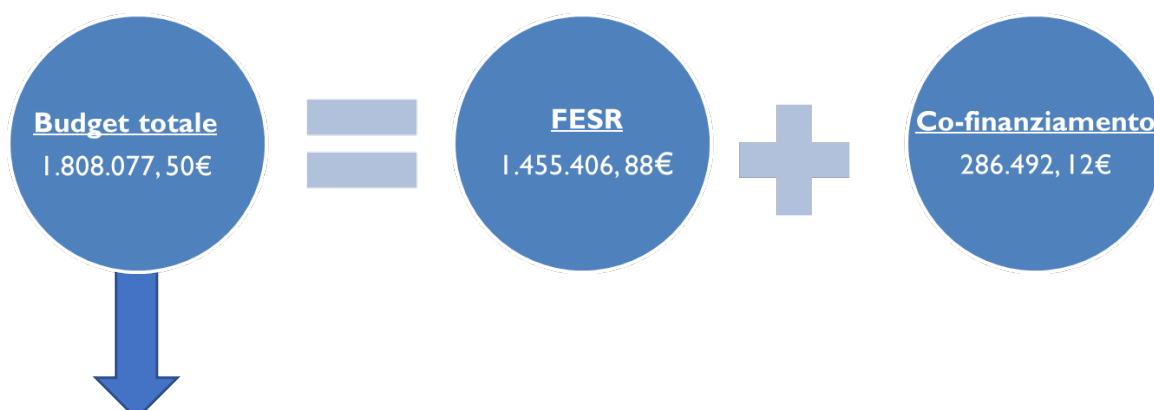
## Valore aggiunto comunitario

Il ritiro dal partenariato dal lato francese pone qualche limite al valore aggiunto transfrontaliero delle attività sviluppate dal progetto finora, anche se la pertinenza rispetto alla dimensione transfrontaliera, relativa alla gestione dei flussi di merci tra i due paesi, non è rimessa in discussione.

## 3.4 PORT 5R

### Informazioni generali

	<b>Nome:</b> PORT-5R Per una gestione sostenibile dei rifiuti nei porti del Mediterraneo <b>Tipologia di progetto:</b> Semplice <b>Avviso:</b> II
	<b>Asse:</b> 2 Protezione e valorizzazione delle risorse naturali e culturali e gestione dei rischi <b>Obiettivo Specifico:</b> 6C2-Accrescere la protezione delle acque marine nei porti
	<b>Data Inizio:</b> 10.10.2017 <b>Data fine:</b> 09.10.2019 prorogato fino al 19.08.2020
	<b>Pagina web:</b> <a href="https://www.facebook.com/InterregPort5R/">https://www.facebook.com/InterregPort5R/</a>



Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	701.380,00 €	39%
Spese d'ufficio e amministrative	105.207,00 €	6%
Spese di viaggio e soggiorno	60.500,00 €	3%
Consulenze e servizi	825.700,00 €	46%
Attrezzature	115.290,50 €	6%

Fonte: Scheda progetto

### I partner di progetto

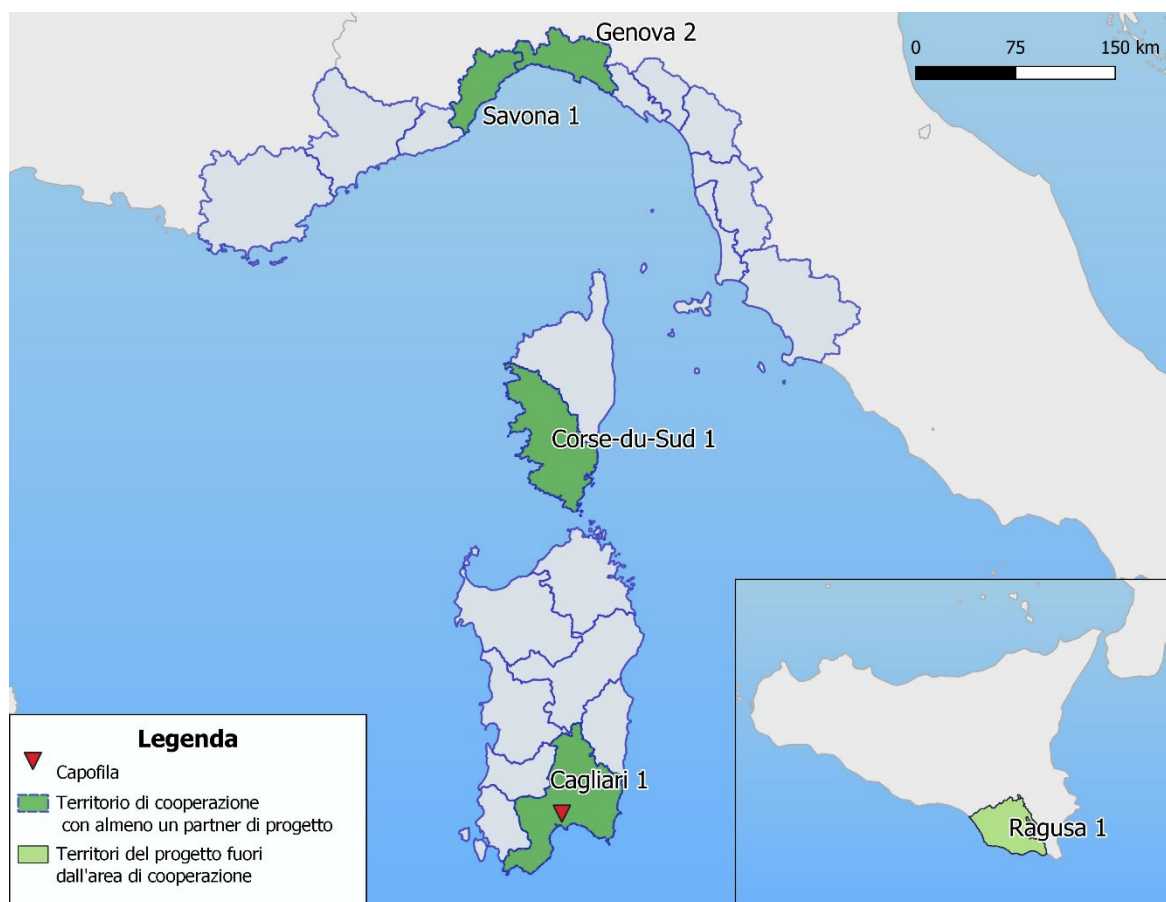
#### Interni all'area di Programma

1. Istituto Tecnico Superiore MO.So.S – FONDAZIONE Mobilità Sostenibile Sardegna – Regione Sardegna (Capofila)
2. Università degli Studi di Genova – Regione Liguria
3. Assonautica provinciale di Savona – Regione Liguria
4. ELGI S.r.l – Centro Studi Mediterraneo – Regione Liguria
5. Ville d'Ajaccio – Corsica
6. Karalis Yacht Services Srl – Marina di Cagliari – Regione Sardegna

Esterni all'area di Programma

7. EKSO srl – Regione Sicilia

Il progetto PORT-5R è attuato da sette partner, che coprono tre dei cinque territori di cooperazione. Da notare la presenza della società EKSO, ubicata a Ragusa (Regione Sicilia). La compagine del partenariato è prevalentemente privata (gli unici partner pubblici sono l'Università degli Studi di Genova e la Città di Ajaccio) con competenze ed esperienze nel mondo della ricerca, della formazione, dell'associazionismo e dell'imprenditoria, con l'obiettivo dichiarato di rappresentare quanto più possibile le realtà territoriali. Il capofila di progetto, la fondazione MO.So.S, lavora da sempre sulle tematiche relative alla sostenibilità delle attività portuali.



Source: Scheda progetto

## Contesto di intervento

Il progetto PORT-5R affronta le problematiche legate alla gestione delle attività portuali e degli impatti che esse producono sulle aree di interesse naturalistico. Si inserisce in un quadro normativo ricco che comprende in particolare la Direttiva quadro sull'acqua e la Direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino. Infatti, l'area di cooperazione è ricca di infrastrutture portuali, che a seconda della loro dimensione, dei volumi di traffico o della loro stessa natura (se porto turistico, industriale o di passeggeri) determinano potenziali impatti ambientali negativi sul territorio circostante.

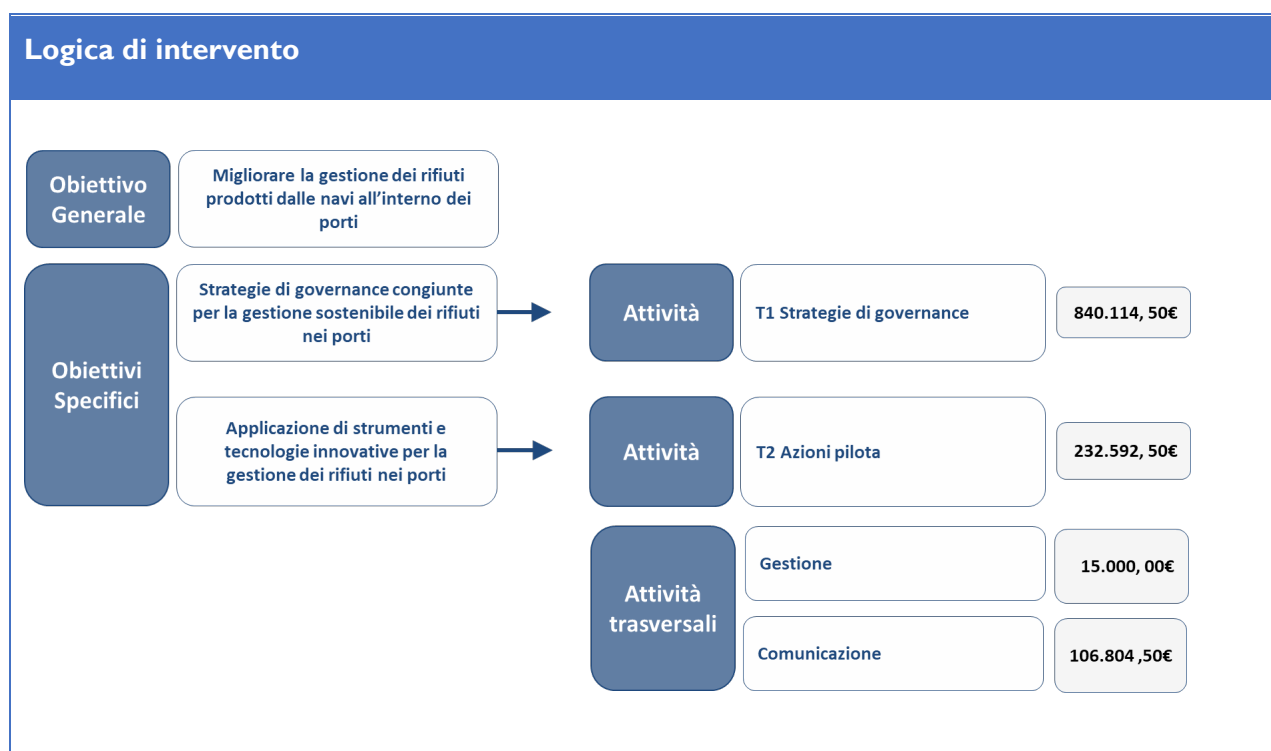
### Quadro normativo

- *Strategia Europa 2020*
- *Direttiva 2000/59/CE (acque)*
- *Direttiva quadro 2008/56/CE (strategia per ambito marino)*
- *Piani Operazionali (FESR, FSE, FEASR) delle Regioni coinvolte*

Fonte: Scheda progetto

## Strategia e logica di intervento

Il progetto PORT-5R si è prefissato l'obiettivo generale di migliorare la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi all'interno dei porti, attraverso lo sviluppo della strategia delle 5 R (Riduzione, Riuso, Riciclo, Raccolta, Recupero). Nel merito, il progetto ha individuato due obiettivi specifici: 1) sviluppare strategie di governance congiunte per la gestione sostenibile dei rifiuti nei porti, a cui corrisponde la componente T1 con la quale si elaborerà un piano congiunto dell'area transfrontaliera; 2) applicare strumenti e tecnologie innovative per la gestione dei rifiuti nei porti, a cui corrisponde la componente T2 con cui si finanzieranno azioni pilota in coerenza con il piano congiunto elaborato nella precedente fase.



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Indicatore di Risultato	R6C2 – Concentrazioni di ossigeno disciolto in acque marine	
Indicatore di realizzazione	<b>OC1 – Numero di piani d'azione congiunti predisposti (IS 5)</b>	4
<b>Output</b>	T1.1.1 Piano congiunto per la gestione sostenibile dei rifiuti	4
Indicatore di realizzazione	<b>O6C4- Numero di porti che adottano misure di gestione dei rifiuti (IS 6)</b>	4
<b>Output</b>	T2.1.1 Azioni pilota rifiuti	4
Indicatore di realizzazione	<b>O6C5- Numero di porti che adottano misure di gestione di reflui (IS 5)</b>	4
<b>Output</b>	T2.2.1 Azioni pilota reflui	4

Fonte: Scheda progetto

Gruppi target	Target
Organismo pubblico (scuole, comuni, enti locali, autorità portuali)	115
Organismo privato	440

Fonte: Scheda progetto

La strategia è stata confermata durante l'intervento, senza registrare sostanziali cambiamenti nella sua logica. Si possono tuttavia menzionare alcune modifiche alle azioni pilota programmate, rese necessarie in seguito ad alcune turbolente mareggiate che hanno causato un dissesto delle banchine del porto di Savona. Con il supporto dell'AdG che ha approvato ben 5 variazioni di budget, il progetto ha rivisto le azioni pilota senza intaccare sostanzialmente la sua logica di intervento. Il Capofila afferma che la composizione del partenariato è stato l'elemento chiave per non compromettere il raggiungimento degli obiettivi del progetto.

## Stato di avanzamento

Il progetto si è concluso nell'estate del 2020 e, dalle interviste con i partner, è emerso chiaramente come gli output previsti si siano realizzati interamente, in particolare per quanto riguarda la realizzazione di piani di azione (indicatore OCI), il numero di porti coinvolti (O6C4) e il numero di porti che adottano misure per la gestione dei rifiuti (O6C5).

Avanzamento finanziario		
Spesa certificata al 30/09/2020	1.176.581,37	77%

Fonte: Sistema di Monitoraggio Marittimo+

## Risultati di progetto

In ordine ai risultati programmati e realizzati si evidenzia che:

- L'azione pilota svolta nel porto di Cagliari, guidata da EKSO (operatore per il risanamento di condotte), ha permesso il risanamento di una condotta gravemente intasata e quasi collassata in un tratto, tramite un sistema tecnologico (CIPP: Cured in Place Pipe – Risanamento con tubi reticolari in sito) di sonde che evitano i lavori di scavo troppo invasivi. L'impiego di questa tecnologia ha consentito di ridurre il consumo di carburanti fossili nelle operazioni di scavo, ma anche di riutilizzare interamente la condotta, senza produrre ulteriori rifiuti;
- L'azione pilota nel porto di Savona invece ha visto l'installazione di sistemi di pronto intervento al verificarsi della dispersione di inquinanti, per esempio a seguito di una mareggiata. Le tecniche messe in atto si rivelano di facile riutilizzo in altri contesti simili;

- Sempre nel porto di Savona, sono stati installati dei compattatori per la plastica e delle bocche d'acqua filtrata ad uso della comunità con lo scopo di ridurre il consumo della plastica. Compattatori e distributori dell'acqua sono collegati ed è stato istituito un meccanismo di incentivazione secondo cui, ad una certa quantità di bottiglie compattate, il cittadino riceve una borraccia. Oltre a ciò, una banchina del porto in plastica è stata sostituita con una in legno;
- Infine, nel porto di Ajaccio è stata installata una stazione di filtraggio dell'acqua.

Per quanto riguarda i gruppi target di progetto, emerge che:

- Così come previsto nel progetto sono stati coinvolti porti e autorità competenti in materia di gestione delle infrastrutture portuali; inoltre, attraverso attività di divulgazione a cui il progetto ha preso parte (Forum organizzati a Cagliari, Savona e Parigi) sono state indirettamente coinvolte altre strutture pubbliche e private potenzialmente interessate alla materia (ad es. agenzie marittime, società di bunkeraggio, pompieri);
- Le scuole sono state coinvolte nelle attività di divulgazione ed informazione; inoltre, il progetto ha partecipato all'International Job day, organizzato da ASPAL Sardegna per favorire il contatto tra le offerte formative, i liberi professionisti ed i centri per l'impiego.

Da notare che i numeri indicati nei gruppi target raggiunti risultano da una stima dei soggetti coinvolti e non da un monitoraggio operativo sistematico.

## Criticità

Le criticità incontrate dal progetto hanno riguardato:

- La composizione del partenariato. In particolare, il partner francese si è ritirato per ragioni organizzative interne, e il rispettivo suo budget è stato assegnato al capofila. Tale variazione ha comportato la cancellazione di attività di animazione nel territorio corso. Dalle interviste con il capofila è emerso che il coinvolgimento della Rete di Porti della Corsica è avvenuto tramite la stipula di un contratto con la fondazione capofila in quanto l'AdG non ha accettato il coinvolgimento come partner ufficiale. In aggiunta un partner ha concluso in anticipo il progetto non rendendo possibile la realizzazione di una parte delle azioni pilota nel porto di Cagliari.
- Ostacoli amministrativi. Ad esempio si sono incontrate delle resistenze da parte delle autorità portuali (in particolare quella di Savona) per mettere a disposizione i compattatori di plastica o i distributori dell'acqua;
- Questioni normative che hanno impedito la realizzazione di un'azione pilota. Il progetto aveva programmato un'azione pilota per lo smaltimento di razzi di segnalazione esausti e scaduti, ma la classificazione dei razzi scaduti entro il 2016 come rifiuti pericolosi ha complicato il loro smaltimento. Il partner di progetto Assonautica, pertanto, ha potuto provvedere solo a censirli. Per il superamento

di tali ostacoli è in atto un tavolo di confronto con un'associazione nazionale francese con competenze in materia.

L'emergenza Covid-19 non ha impattato sulle attività di progetto in quanto la maggior parte di esse (circa il 70%) erano già state precedentemente realizzate.

## Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto

### Sinergie con altri progetti

Il progetto PORT-5R presenta diverse sinergie con i piani di raccolta dei rifiuti elaborati dalle singole autorità portuali dell'area di cooperazione. Inoltre, il progetto rappresenta un'azione di capitalizzazione rispetto alle attività svolte da due progetti della passata programmazione (2007-2013): -ACTI.VE che ha fornito delle linee guida per lo sviluppo di un piano d'azione congiunto, e il progetto Tourisme Ports Environnement (TPE) per la sua esperienza in materia di miglioramento dei sistemi di gestione ambientale, di condivisione degli standard ambientali e di sviluppo di nuovi indicatori. PORT-5R si ispira inoltre alle azioni sviluppate nell'ambito del progetto MED-3R (ENPI CBC MED 2007-2013), e nell'ambito del progetto CLEANSEA finanziato tramite il FP7 e relativo ai rifiuti marini.

Sinergie
<ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Interreg IVA Italia Francia Marittimo 2007-2013 (ACTI.VE, TPE)</i></li><li>• <i>ENPI CBC MED 2007-2013 (MED-3R)</i></li><li>• <i>FP7 (CLEANSEA)</i></li><li>• <i>Piani di raccolta dei porti coinvolti</i></li><li>• <i>Progetto sperimentale del porto di Genova</i></li></ul>

Fonte: Scheda progetto

### Sostenibilità

La sostenibilità dei risultati di progetto nel tempo può osservarsi:

- Nella permanenza dei lavori di rifacimento delle aree portuali, nonché nell'installazione di piccole infrastrutture durante lo svolgimento delle azioni pilota;
- Nella firma di un protocollo comune tra i partner di progetto per raccogliere l'impegno futuro di proseguire con la strategia 5R e le attività di protezione del mare;
- Nell'attivazione di un corso professionalizzante, riconosciuto in entrambi i lati della frontiera (vedasi paragrafo successivo);
- Nella attiva partecipazione del progetto alle attività di capitalizzazione del Programma, con la presentazione di un nuovo progetto.





### Valore aggiunto comunitario



Il valore aggiunto transfrontaliero risiede nel contributo ad una gestione più sostenibile del mare come risorsa comune. Inoltre, dalle interviste con il capofila è emerso che quest'ultimo è impegnato nello sviluppo di professionalità transfrontaliere di interesse marittimo, i cui titoli possano essere riconosciuti sia in Italia che in Francia. È stato dunque attivato dalla fondazione MO.Sos un corso per Tecnico Superiore per la Gestione dei Porti Turistici 4.0, che risponde alla richiesta di creare nuovi profili in linea con la 'green economy' e con il Piano Ministeriale Industria 4.0.

## 3.5 EASYLOG

### Informazioni generali

	<b>Nome:</b> Logistica ottimizzata per i porti e il trasporto intermodale <b>Tipologia di progetto:</b> Semplice <b>Avviso:</b> II
	<b>Asse 3:</b> Miglioramento della connessione dei territori e della sostenibilità delle attività portuali <b>Obiettivo Specifico:</b> 7BI-Sviluppare sistemi di trasporto multimodali per migliorare la connessione dei nodi secondari e terziari dell'area di cooperazione alle reti TEN-T.
	<b>Data inizio:</b> 16/07/2018 <b>Data fine:</b> 15/01/2021
	<b>Pagine web:</b> <a href="http://interreg-maritime.eu/web/easylog">http://interreg-maritime.eu/web/easylog</a>



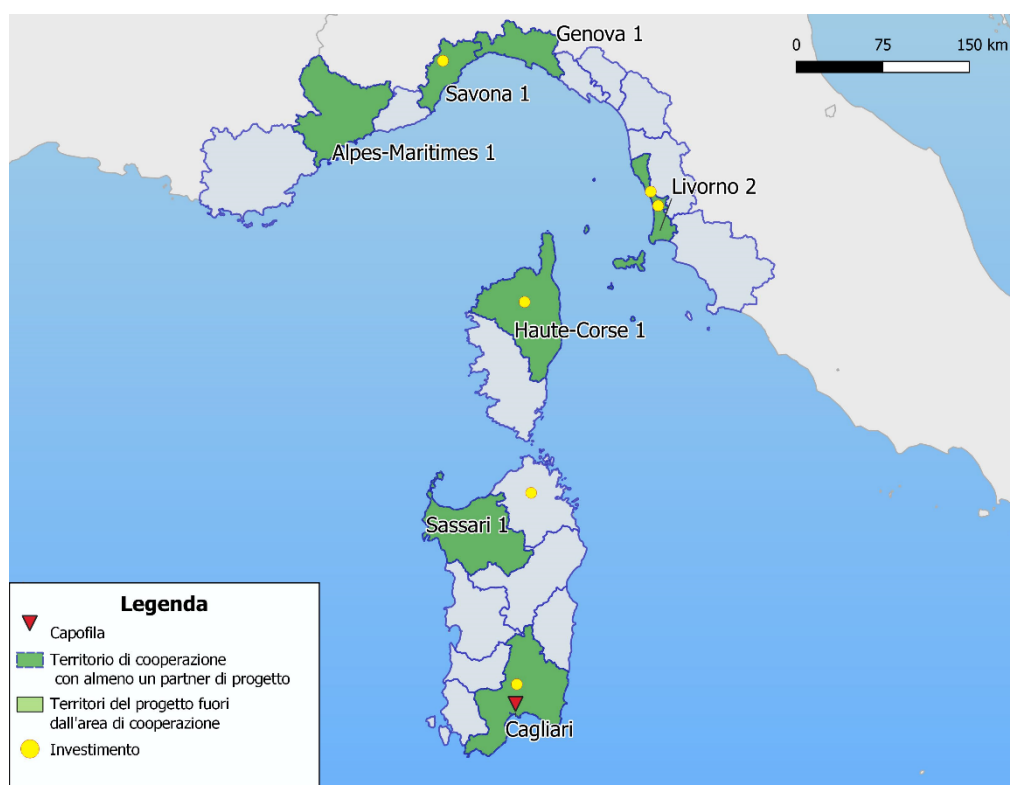
Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	465.025,60€	28%
Spese d'ufficio e amministrative	69.753,84€	4%
Spese di viaggio e soggiorno	78.242,50€	5%
Consulenze e servizi	1.084.477,74€	63%

Fonte: Scheda progetto

## I partner di progetto

1. Università degli Studi di Cagliari – Dipartimento Scienze Economiche e Aziendali – CIREM – Regione Sardegna (Capofila)
2. Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura (CCIAA) di Sassari – Regione Sardegna
3. Camera di Commercio Industria Artigianato Agricoltura (CCIAA) della Maremma e del Tirreno – Regione Toscana
4. Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Settentrionale (AdSPMTS) – Direzione Sviluppo ed Innovazione – Regione Toscana
5. Università degli Studi di Genova – Centro Italiano di eccellenza sulla logistica, i trasporti e le infrastrutture (CIELI) – Regione Liguria
6. Camera di Commercio Industria e Artigianato (CCIAA) Riviera di Liguria – Area Sviluppo Economico – Regione Liguria
7. Groupement d'Intérêt Public pour la Formation et l'Insertion professionnelle de l'Académie de Nice – Regione SUD-PACA
8. Chambre de Commerce de Bastia et de Haute-Corse (CCI 2B) – Corsica

Mappa 6: Ripartizione dei partner del progetto PORT-5R



Fonte: Scheda progetto

## Contesto di intervento

L'idea progettuale nasce dal progetto Go SMarT Med, finanziato nell'ambito del I avviso del Programma Interreg VA Marittimo, di cui l'Università degli studi di Cagliari era già capofila, e che mirava a sviluppare una

rete marittima logistica integrata fra i porti. Easylog si concentra sull'implementazione di tecnologie atte a registrare il passaggio delle merci al fine di facilitare gli interscambi. Il progetto intende quindi rispondere al problema legato alla frammentazione del sistema di trasporti nell'area di cooperazione, che provoca un aumento dei costi logistici impedendo di assicurare una buona accessibilità dei territori. Tali problematiche generano a loro volta un dislivello di competitività tra le isole (difficilmente accessibili) e il resto dell'area di cooperazione.

La tabella sottostante illustra il quadro normativo nel quale si inseriscono le attività progettuali.

<b>Quadro normative e programmatico</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <i>OT 4 e 7 della strategia EU2020</i></li><li>▪ <i>Libro Bianco sui Trasporti (2011)</i></li><li>▪ <i>Strategia UE sulla crescita blu</i></li><li>▪ <i>Strategie UE per la Politica Marittima Integrata per il Mediterraneo</i></li><li>▪ <i>Art. 4 del Regolamento (UE) n. 1315/2013</i></li><li>▪ <i>Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (Italia)</i></li><li>▪ <i>La LOTI (Francia)</i></li><li>▪ <i>POR FESR regionali</i></li></ul>

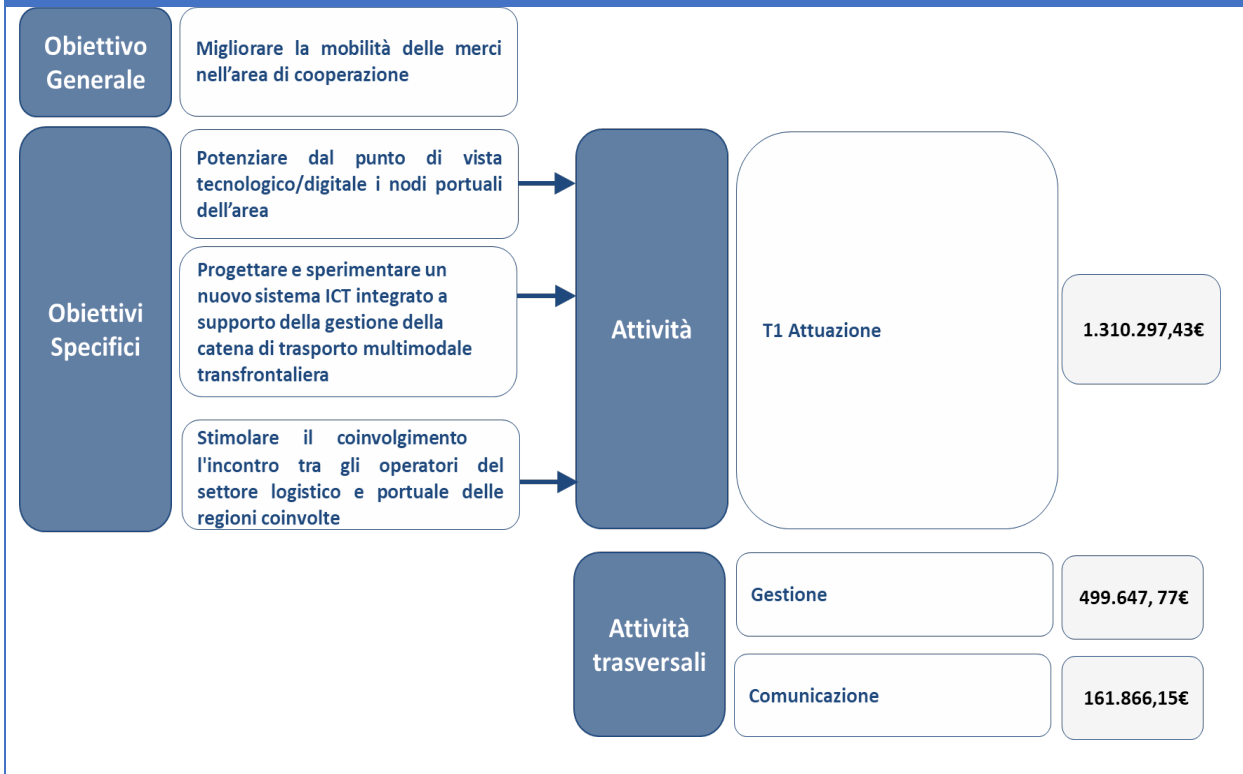
Fonte: Scheda progetto

## **Strategia e logica di intervento**

L'obiettivo generale del progetto è quello di migliorare la mobilità delle merci nell'area di cooperazione. Al fine di perseguire tale obiettivo, il progetto si struttura attorno a tre obiettivi specifici: (1) potenziare dal punto di vista tecnologico/digitale i nodi portuali dell'area; (2) progettare e sperimentare un nuovo sistema ICT integrato a supporto della gestione della catena di trasporto multimodale transfrontaliera; (3) stimolare il coinvolgimento e l'incontro tra gli operatori del settore logistico e portuale delle regioni coinvolte.

Si deve tuttavia notare che il progetto è stato rimodulato, sostituendo la creazione di un'unica piattaforma per i cinque porti con cinque piattaforme distinte che collaborano tra di loro e sono in grado di scambiarsi informazioni.

## Logica di intervento



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Indicatore di Risultato	R7B1-Indice di accessibilità potenziale multimodale	
Indicatore di realizzazione	O7B2-Numero di porti che realizzano investimenti e servizi per migliorare la connessione alle reti TEN-T(IS 2)	5
Output	T1.1.1 Piattaforma sistemica ICT comune e integrata	5
	T1.2.1 n°5 varchi portuali automatizzati	0

Fonte: Sistema di Monitoraggio

Gruppi target	Target
Rappresentanti delle TPME dell'economia blue in particolare nei settori del yatching, la logistica, le crociere ed i ferries	120
Manager dei porti commerciali e di porti turistici (160 porti turistici, e 14 commerciali identificati nell'area di cooperazione transfrontaliera)	174
Collettività territoriale dell'area di Programma di cooperazione (Regioni, Provincie, Dipartimenti, Comunità d'agglomerazione)	20
Organismi specializzati nei servizi qualificati di accompagnamento delle TPME	50

Fonte: Scheda progetto

Investimenti	Localizzazione
I1 Piattaforma sistemica ICT comune e integrata	Sardegna (nonostante la piattaforma sia a beneficio dell'intero partenariato)
I2 Varco portuale automatizzato ad Olbia	Porto di Olbia
I3 Varco portuale automatizzato a Bastia	Porto di Bastia
I4 Varco portuale automatizzato a Livorno e Piombino	Porti di Livorno e di Piombino
I5 Varco portuale automatizzato a Savona	Porto di Savona

Fonte: scheda progetto

## Stato di avanzamento

Nonostante lo slittamento della data di chiusura da gennaio 2021 a giugno 2021, il progetto EasyLog è ormai giunto alle battute finali. Tuttavia, da quanto emerge dall'intervista al capofila, i cinque varchi portuali sono stati automatizzati. Nello specifico, i due varchi portuali di Bastia e Livorno, già presenti, hanno subito solo un'opera di automatizzazione. Per quanto riguarda invece i porti di Olbia, Piombino e Savona, si evidenzia sia la realizzazione che l'automatizzazione dei varchi portuali (T1.2.1). Inoltre, dall'intervista emerge che le cinque piattaforme previste nell'ambito della T1.1.1 sono state messe a punto (ma non registrate nel sistema di monitoraggio).

Avanzamento finanziario		
Spesa certificata al 15/07/2020	475.059,19€	24%

Fonte: Sistema di Monitoraggio Marittimo+

## Risultati di progetto

La lettura automatica della targa dei camion permette di limitare le code in entrata dei porti. Le informazioni raccolte sono inviate alle piattaforme interconnesse e trasmesse ai porti di destinazione. Queste informazioni includono l'identità del trasportatore, la tipologia di merce, la sua provenienza e destinazione. Da notare che, in seguito alla crisi del COVID-19, una parte dei fondi del progetto sono stati riallocati alla realizzazione di varchi passeggeri con degli scanner "covid oriented".

Con l'installazione dei varchi portuali, il progetto rende possibile l'interscambio di informazioni sugli spostamenti delle merci tra i porti. Questo rappresenta un passo avanti importante, considerato che le autorità portuali sono spesso in concorrenza e difficilmente cooperano. Tali attività porteranno quindi a:

- Facilitare gli interscambi tra i porti grazie all'automatizzazione nello scambio di dati e, per l'effetto, favorire l'intermodalità nell'area di cooperazione (indicatore R7B1);

- I porti coinvolti nel progetto procederanno all'installazione (o all'automatizzazione) dei varchi portuali contribuendo ad aumentare il numero di porti nell'area di cooperazione che realizzano investimenti volti a migliorare le connessioni (indicatore O7B2).

## Criticità

Oltre alla rimodulazione derivante dal COVID-19, il progetto ha dovuto rinunciare allo sviluppo di una piattaforma unica a causa delle differenze dei sistemi tra i diversi porti. La questione della sostenibilità della piattaforma era dibattuta, poiché il suo mantenimento avrebbe necessitato di una definizione nella sua forma giuridica, il che non rientrava nelle attività previste dal progetto.

## Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto

### Sinergie con altri progetti

Da evidenziare il forte legame con il progetto Go SMarT Med dal quale emerge l'idea progettuale di EasyLog. Vanno sottolineate inoltre le sinergie sviluppate con il progetto Mobimart, essendo EasyLog beneficiario diretto della raccolta dati operata da quest'ultimo. Altre sinergie, benché meno dirette, possono essere evidenziate con i progetti GNL ed ImpattiNo, che condividono gli stessi beneficiari (porti) del progetto EasyLog.

Sinergie
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Interreg VA Italia-Francia Marittimo 2014-2020 (GODMARTTMED, CIRCUMVECTIO, GEECCTT-Iles)</i></li> <li>• <i>Interreg IVA Italia-Francia Marittimo 2007-2013 (3i, 3i plus, Lose, NoFarAcces, In.Porto, Pimex e Sic)</i></li> <li>• <i>Interreg IVB MED 2007-2013 (OPTIMIZED, FUTURMED, MEDITA, MEDITRACKNET)</i></li> <li>• <i>ENPI CBC MED 2007-2013 (OPTIMED)</i></li> <li>• <i>Short Sea Shipping (SSS)</i></li> <li>• <i>Autostrade del Mare</i></li> <li>• <i>Rete TEN-T (Tiger, Tiger Demo)</i></li> </ul>

Fonte: Scheda progetto

### Sostenibilità

L'automatizzazione dei varchi sarà permanente, così come il loro utilizzo, grazie ai corsi di formazione organizzati dal progetto rivolti agli utenti.

La problematica che si oppone a un uso durevole più intenso si riscontra sul versante italiano, in quanto il 60% delle imprese di trasporto è composto da MPMI, con meno di cinque camion, il che riflette dunque un sistema parcellizzato. Questa caratteristica moltiplica e complica le comunicazioni (su base cartacea) tra le autorità portuali e le imprese. Sul versante francese, invece, dovendosi interfacciare con un sistema più omogeneo, caratterizzato da grandi società che gestiscono la rete dell'autotrasporto, la comunicazione avviene in maniera più fluida.

Infine, il progetto fa parte del Polo Tematico 6 (Promozione delle connessioni per ridurre le distanze), in particolare del cluster riferito alle “piattaforme logistiche interoperabili e sistema di governance comune” condiviso con i progetti CIRCUMVECTIO, Nectemus, GoSMARTMed.





### **Valore aggiunto comunitario**

Attraverso la facilitazione del trasporto delle merci tra i porti, il progetto presenta un forte valore aggiunto transfrontaliero. Complessivamente, il progetto introduce innovazioni nelle modalità di gestione dei flussi di merci che partecipano al miglioramento della rete di trasporti multimodali nell'area di cooperazione.



## 3.6 MOBIMARTPLUS

### Informazioni generali

	<b>Nome:</b> Mobilità e bigliettazione intelligente mare terra <b>Tipologia di progetto:</b> Semplice <b>Avviso:</b> IV
	<b>Asse:</b> 3 Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete <b>Obiettivo Specifico:</b> 7BI Sviluppare sistemi di trasporto multimodali per migliorare la connessione dei nodi secondari e terziari dell'area di cooperazione alle reti TEN-T.
	<b>Data inizio:</b> 01.02.2020 <b>Data fine:</b> 31.01.2023
	<b>Pagine web:</b> n/c



Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	467.737,63 €	21%
Spese d'ufficio e amministrative	70.160,65 €	3%
Spese di viaggio e soggiorno	90.106,32 €	4%
Consulenze e servizi	1.464.668,10 €	67%
Attrezzature	89.000,00 €	4%
Infrastrutture	0,00 €	0%

Fonte: Scheda progetto

## **I partner di progetto**

### Interni all'area di Programma

1. Regione Liguria (Capofila)
2. Regione Autonoma della Sardegna
3. Comune di Genova – Regione Liguria
4. Chambre de Commerce et d'Industrie du Var – Regione SUD-PACA
5. Office des Transport de la Corse – Corsica
6. Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur – Regione SUD-PACA

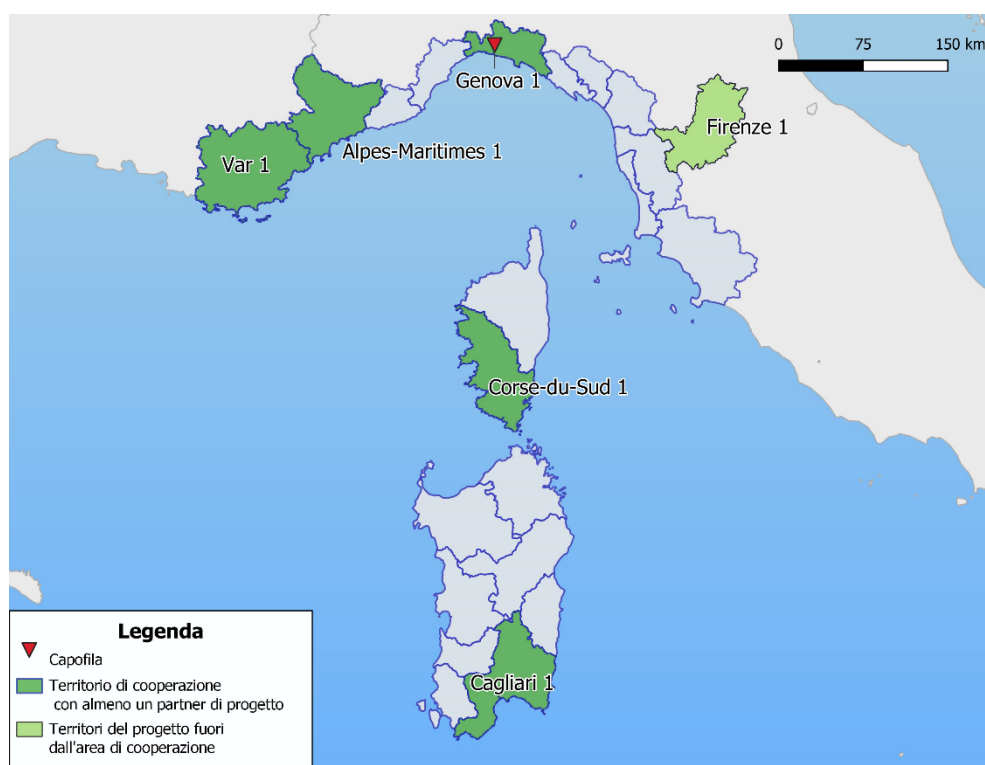
### Esterna all'area di Programma

7. Regione Toscan

Il partenariato del progetto MOBIMART PLUS si costituisce di una rete di sette partner ubicati sui territori dei cinque NUTS2 che partecipano al Programma. L'unico partner esterno all'area di cooperazione è la Regione Toscana, la cui presenza è dovuta alle sue competenze in materia di trasporti. Quanto alla natura giuridica, i partner sono quasi esclusivamente organismi pubblici.

Il progetto intende sviluppare una visione sistemica del trasporto multimodale di persone e del territorio di riferimento, attraverso una forte cooperazione istituzionale, facendo emergere un ambiente favorevole alla facilitazione della cooperazione tra operatori pubblici e privati. Ad esempio, il settore trasporto e mobilità della Camera di Commercio e d'Industria Nizza Costa Azzurra è stato coinvolto per le sue competenze in termini di pianificazione territoriale in relazione con le altre autorità (regionale, provinciale, locale), oltre al suo ruolo di co-gestore di infrastrutture del territorio (aeroporto, porto).

Mapa 7: Ripartizione dei partner del progetto MOBIMART PLUS



Fonte: Scheda progetto

## Contesto di intervento

MOBIMART PLUS costituisce un ulteriore sviluppo al progetto MOBIMART. Il progetto si focalizza principalmente sugli aspetti tecnologici e regolamentari della messa a disposizione di un sistema di bigliettazione comune, considerato come una vera e propria lacuna nell'area di cooperazione. Coerentemente con le politiche europee sulla tematica, il progetto contribuisce in particolare ad assicurare una maggiore multi-modalità del trasporto di passeggeri su scala transfrontaliera.

### Quadro normative e programmatico

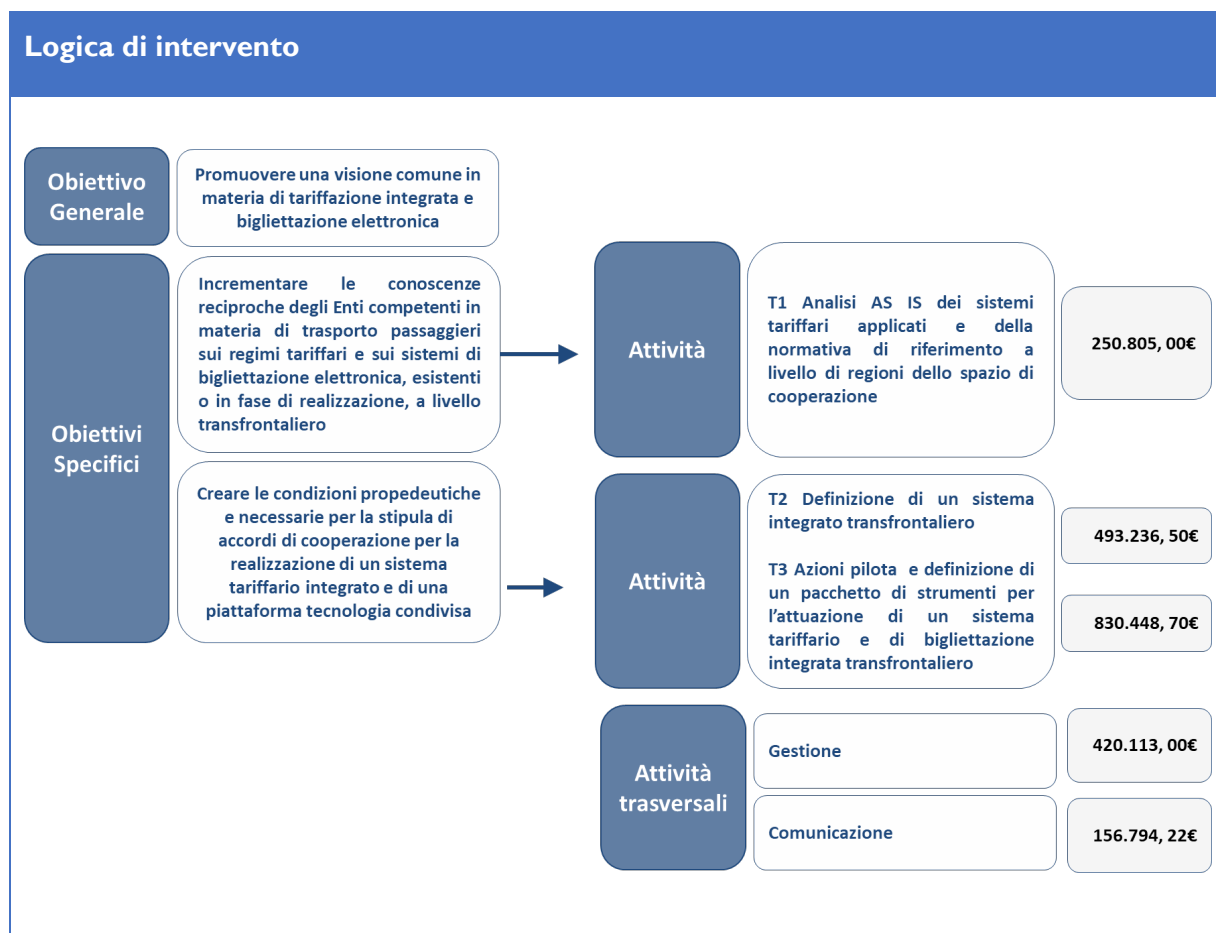
- *Libro bianco "la politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" (COM(2001)370)*
- *Piano d'azione per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti in Europa (COM(2008)886 def)*
- *Strategia Europa 2020 (COM (2010)2020 def)*
- *Direttiva 2010/40/UE*

Fonte: Scheda progetto

## Strategia e logica di intervento

Al fine di promuovere una visione comune in materia di tariffazione integrata e bigliettazione elettronica, il progetto MOBIMART PLUS si è prefissato due obiettivi specifici, ovvero: (I) Incrementare le conoscenze

reciproche degli Enti competenti in materia di trasporto passeggeri in ordine ai regimi tariffari ed ai sistemi di bigliettazione elettronica esistenti o in fase di realizzazione a livello transfrontaliero; (2) creare le condizioni propedeutiche e necessarie per la stipula di accordi di cooperazione per la realizzazione di un sistema tariffario integrato e di una piattaforma tecnologica condivisa. La strategia d'intervento del progetto è stata confermata durante l'intervista con il Capofila di progetto.



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

<b>Indicatore di risultato</b>	<b>R7BI – Indice di accessibilità potenziale multimodale</b>	
<b>Indicatore di realizzazione</b>	<b>OCI – Numero di studi congiunti realizzati</b>	<b>3</b>
<b>Output</b>	T1.1.2 Studio dei sistemi tariffari applicati nell'area di cooperazione	1
	T2.1.1 Studio dei sistemi di bigliettazione elettronica dell'area di cooperazione	1
	T3.1.1 Strumenti per l'attuazione di un sistema tariffario e di bigliettazione integrati a livello transfrontaliero	1

Fonte: Scheda progetto

Gruppi target	Target
T1 Organismo pubblico (Dirigenti e funzionari di Enti pubblici: Regioni, Città Metropolitane, Province, Comuni, Autorità Portuali)	21
T2 Organismi di Diritto Pubblico (Gestori del trasporto pubblico, Camere di Commercio, Agenzie ed enti per la promozione turistica)	21
T2 Organismo Pubblico (Dirigenti e funzionari di Enti pubblici: Regioni, Città Metropolitane, Province, Comuni, Autorità Portuali)	21
T2 Organismo privato (Personale degli organismi privati che svolgono servizio di trasporto pubblico o privato, associazioni rappresentative dell'utenza, agenzie turistiche)	28
T3 Organismo di diritto pubblico (Gestori del trasporto pubblico, Camere di Commercio, Agenzie ed enti per la promozione turistica)	21
T3 Organismo pubblico (Dirigenti e funzionari di Enti pubblici: Regioni, Città Metropolitane, Province, Comuni, Autorità Portuali)	21
T3 Organismo Privato (Personale degli organismi privati che svolgono servizio di trasporto pubblico o privato, associazioni rappresentative dell'utenza, agenzie turistiche)	28
T3 Altro (Cittadini residenti dell'area di cooperazione, pendolari e turisti)	1.000

Fonte: Sistema di monitoraggio

## Stato di avanzamento

Sebbene l'inizio del progetto fosse previsto per febbraio 2020, l'avvio è stato posticipato di due mesi a causa dell'emergenza COVID-19. L'evento organizzato in forma congiunta con il PITEM CLIP (Interreg ALCOTRA) e il progetto PRIMAS (Interreg Europe) si svolgerà online, secondo le nuove modalità organizzative che sono state adottate. Dall'avvio del progetto si sono svolte tre riunioni del Comitato di Pilotaggio, di cui una dedicata all'emergenza COVID.

Avanzamento finanziario		
Spesa certificata al 30/11/2020	896,35€	0%

Fonte: Sistema di Monitoraggio Marittimo+

## Risultati di progetto

Il progetto è in fase di implementazione. Tuttavia, da quanto emerge dalle interviste i risultati attesi, in termini di indicatori di risultati e output nonché di gruppi target raggiunti, sono confermati, come segue:

- Le attività di progetto permetteranno, grazie allo sviluppo della biglietteria comune, di facilitare gli spostamenti nell'area di cooperazione, e quindi di contribuire direttamente all'accessibilità multimodale dell'area di cooperazione (indicatore R7B1);

- È confermato lo sviluppo di tre studi congiunti (indicatore OCI) che permetteranno di elaborare un sistema di biglietteria comune; tuttavia è lecito attendersi diagnosi territoriali diverse viste le differenze tra sistemi tariffari, normative e organizzazione amministrativa delle regioni coinvolte;
- I gruppi target del progetto sono principalmente degli attori dei trasporti, sia gestori (soggetti pubblici), che aziende (soggetti privati). Da notare inoltre il coinvolgimento degli utenti di questi servizi (cittadini).

Il progetto mira anche allo sviluppo di nuove modalità di trasporto tra le isole e il continente, attraverso la messa in servizio di “navi bus” franco-italiane; il che pone alcune sfide in termini di sostenibilità di lungo periodo dovute allo statuto giuridico di tale operazione (pubblico o privato?), alle incertezze sul rendimento economico (trattasi di attività stagionale) e alla presenza di ostacoli dovuti alla pluralità di soggetti attuativi (cioè nella pianificazione nazionale e nella gestione regionale).

## Criticità

La crisi del COVID-19 ha avuto impatti diretti sul lancio del progetto (spostato da febbraio ad aprile 2020), benché tale slittamento non abbia portato a modifiche nella logica di intervento.

## Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto

### Sinergie con altri progetti

Il progetto MOBIMART PLUS intende sviluppare sinergie con i progetti attuati dal PITEM CLIP (Interreg VA ALCOTRA), il quale propone un sistema di biglietteria elettronica basata sulla tecnologia CALYPSO sviluppata dalla Regione SUD-PACA, e con il progetto PRIMA (Interreg Europe VC). In termini generali, il progetto mostra complementarità con le politiche regionali e locali in materia di trasporti, che si sviluppano spesso a livello di agglomerazioni territoriali.

### Sinergie

- *Direttiva 2010/40/UE*
- *Strategie Europea per le Alpi (EUSALP)*
- *Decreto del Ministro Italiano delle infrastrutture e dei trasporti del 01 febbraio 2013.*
- *Legge regionale ligure 33/2013*
- *Piano di Mobilità Urbana Sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di Genova*
- *Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità (PRIM) della Regione Toscana*
- *POR FESR 2014-2020 Regione Sardegna*
- *Strategia nazionale francese sulla mobilità sostenibile (SDMP)*
- *SDREI21 della Regione SUD-PACA*
- *Strategia per il territorio della Città Metropolitana Nizza Costa Azzurra*
- *Piano di trasporto pubblico della Collettività della Corsica*

Fonte: Scheda progetto

## **Sostenibilità dei risultati nel tempo**





Da notare il carattere ancora preliminare del progetto. Ad ogni modo, per diventare operativa e superare gli ostacoli amministrativi, giuridici e economici nella sua implementazione, la biglietteria automatica dovrà essere accompagnata da altre iniziative nel futuro.

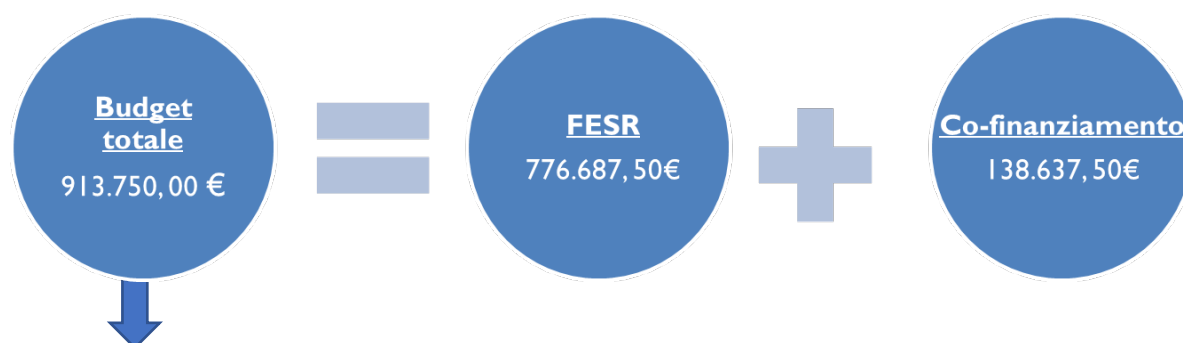
## **Valore aggiunto comunitario**

Il valore aggiunto transfrontaliero è legato all'abbattimento delle barriere tariffarie, amministrative e giuridiche che limitano lo sviluppo dei trasporti transfrontalieri.

## 3.7 ME.CO

### Informazioni generali

	<b>Nome:</b> Mentoring e Comunità per lo sviluppo eco-sostenibile <b>Tipologia di progetto:</b> Semplice <b>Avviso:</b> II
	<b>Asse:</b> 4 Promuovere un'occupazione sostenibile e di qualità e sostenere la mobilità dei lavoratori <b>Obiettivo Specifico:</b> 8A1 Promuovere l'occupazione sostenendo l'autoimprenditorialità, la microimpresa e l'imprenditorialità sociale nelle filiere prioritarie transfrontaliere legate alla crescita blu e verde.
	<b>Data inizio:</b> 01/05/2018 <b>Data fine:</b> 30/04/2021
	<b>Pagine web:</b> <a href="http://www.coopdicomunita.eu">http://www.coopdicomunita.eu</a>



Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	365.511,00 €	40%
Spese d'ufficio e amministrative	54.826,65 €	6%
Spese di viaggio e soggiorno	49.450,00 €	5%
Consulenze e servizi	443.692,35 €	49%
Attrezzature	0,00 €	0%
Infrastrutture	0,00 €	0%

Fonte: Scheda progetto



## **I partner di progetto**

### Interni all'area di Programma

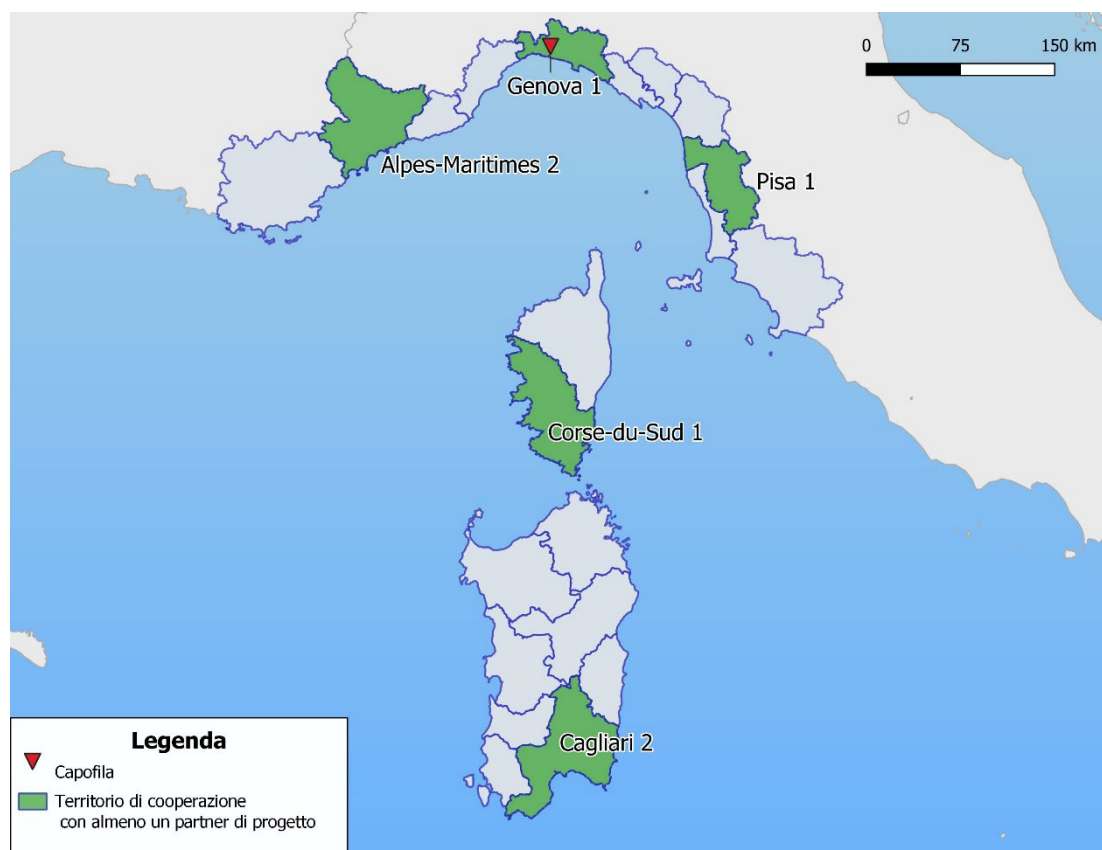
1. Università degli Studi di Genova – Regione Liguria (Capofila)
2. Legacoop regionale Sardegna – Regione Sardegna
3. Lega Ligure delle Cooperative e Mutue – Regione Liguria
4. Gruppo di Interesse Pubblico per la Formazione e l'Inserimento Professionale dell'Accademia di Nizza (GIP Fipan) – Regione SUD-PACA
5. Polo Navacchio SPA – Regione Toscana
6. Regione Autonoma della Sardegna – Regione Sardegna
7. Groupement d'intérêt Public Formation et Insertion Professionnelle de l'Académie de Corse (GIPACOR) – Corsica

### Esterni all'area di Programma

8. Délégation Régionale des SCOP PACA et Corse– Regione SUD-PACA

Il progetto Me.Co poggia su una rete di 8 partner localizzati sui 5 territori NUTS2, partner del Programma di cooperazione. È presente un unico partner ubicato oltre i confini dell'area di cooperazione, cioè la Delegazione Regionale Creazione Formazione Gestione degli SCOP della PACA Corsica, con sede a Marsiglia. Il partenariato si compone di organismi pubblici e privati. La presenza dei partner sopracitati unisce il mondo tecno-scientifico (Università di Genova, GIP FIPAN) con il mondo operativo delle associazioni (Legacoop Liguria e Sardegna per il versante italiano e la Delegazione regionale degli SCOP PACA Corsica sul versante francese).

Mapa 8: Ripartizione dei partner del progetto



Source: Scheda progetto

## Contesto di intervento

Il progetto nasce dall'idea di sviluppare le 'cooperative di comunità' sul territorio transfrontaliero con l'obiettivo di promuovere percorsi di imprenditorialità (*start-up*) nei settori dell'economia blu e verde. Il concetto di cooperativa di comunità poggia su un approccio *bottom-up* che vuole rispondere ai fabbisogni della comunità sviluppando una rete di soggetti privati che si impegnano a collaborare nella fornitura di beni e servizi. Queste azioni possono tradursi, ad esempio, nello sviluppo di nuovi servizi a chiamata, nella gestione di un agriturismo o di sportelli informativi per le aziende agricole che vendono i loro prodotti. L'ente pubblico presente in questa tipologia di organizzazione sociale svolge un ruolo di facilitatore e permette dunque di mediare ed incrementare le dinamiche partecipative dei soggetti. Il concetto di cooperativa di comunità nasce da pregresse esperienze sviluppate in Puglia e in Emilia-Romagna. Il progetto si integra in politiche europee più ampie e fornisce un contributo agli obiettivi di Europa 2020 per una crescita inclusiva e, in senso lato, rafforza la coesione in aree rurali.

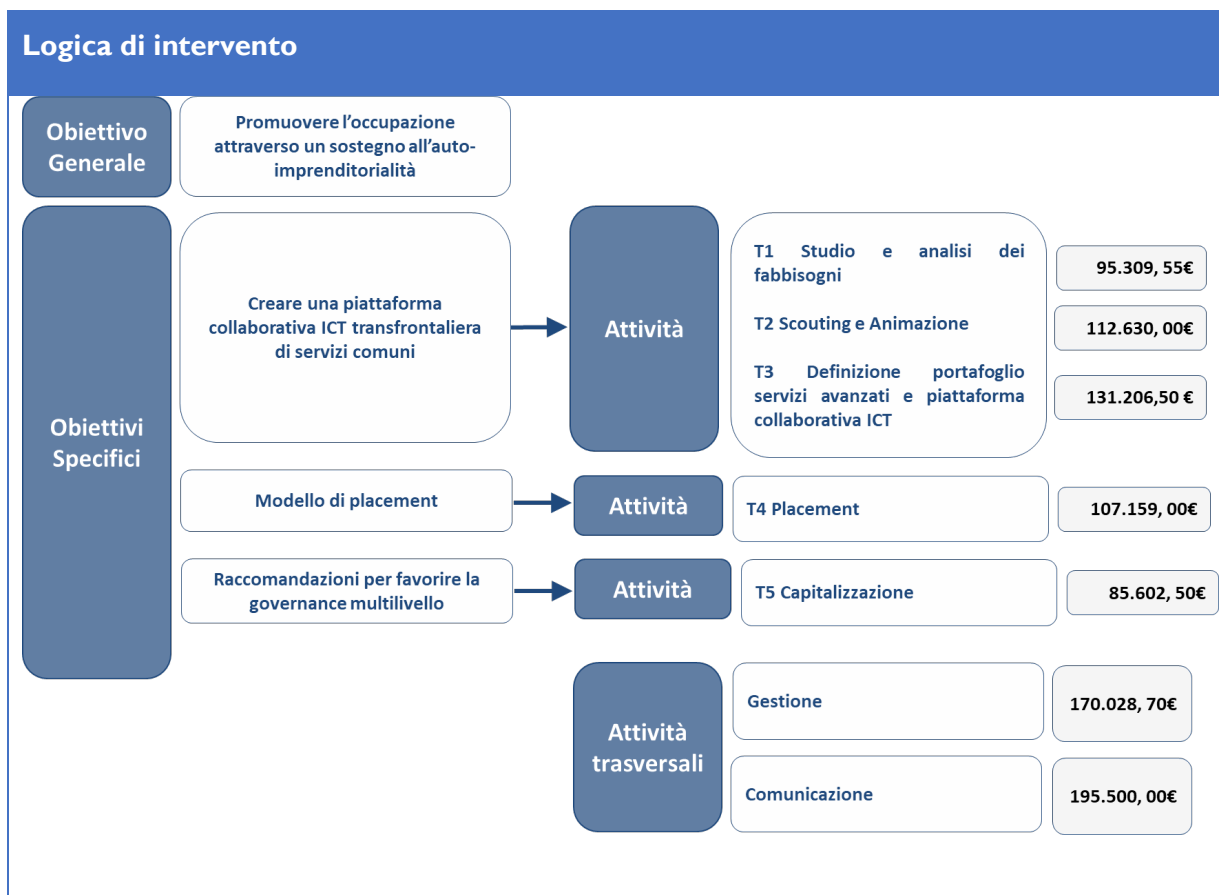
### Quadro normative e programmatico

- *Strategia Europa 2020*
- *POR (delle regioni coinvolte) FESR, PSR, FEAMP, FSE*

Fonte: Scheda progetto

## Strategia e logica di intervento

Il progetto intende affrontare la sfida della disoccupazione mediante l'autoimprenditorialità sostenibile ed inclusiva, tipica del modello delle Cooperative di Comunità. A tale scopo, il progetto ha individuato tre obiettivi specifici ai quali si riferiscono cinque tipologie d'azioni (si veda schema sotto).



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

<b>Indicatore di risultato</b>	<b>R8A I-Numero di occupati auto imprenditori a livello NUTS 2</b>	
<b>Indicatore di realizzazione</b>	<b>O8A I-Numero di reti transfrontaliere di servizi per la creazione di occupazione (IS I)</b>	
<b>Output</b>	T3.I.I Piattaforma collaborativa ICT	

Fonte: Scheda progetto

<b>Gruppi target</b>	<b>Target</b>
Organismo pubblico (enti istituzionali come regioni, camere di commercio, centri per l'impiego, comuni)	120
Organismo private (associazioni d categoria, cooperative, enti di formazione)	270

Altro (disoccupati, giovani, cittadini)	1.750
---	-------

Fonte: Sistema di monitoraggio

## Stato di avanzamento

Il progetto Me.Co è stato avviato a maggio del 2018 ed è in conclusione. La prima componente (T1) ha riguardato lo studio dei fabbisogni delle comunità con lo scopo di gettare le basi per la formazione delle cooperative; grazie alla seconda componente (T2) si sono svolte attività di *scouting* per animare i territori e comprendere il livello di interesse delle comunità rispetto a tale iniziativa. Infine, la terza tipologia di attività (componente T3) è stata avviata con il Comitato di Pilotaggio del 22 ottobre 2020, che ha permesso di presentare il piano d'azione per il *job placement* e il *mentoring*. Quest'ultimo è stato modificato in seguito alla emergenza sanitaria legata al COVID-19, che ha richiesto lo svolgimento online attraverso webinar. Il progetto non ha subito grandi ripercussioni dovute alla situazione sanitaria, fatta eccezione per la cancellazione di tutti gli eventi in presenza. La data di chiusura, prevista per aprile 2021, non è stata modificata. Per quanto riguarda l'avanzamento finanziario, a fine 2020 il progetto aveva certificato il 65% della sua spesa (595.045,64€).

Avanzamento finanziario		
Spesa certificata al 31/12/2020	595.045,64€	65%

Fonte: Sistema di Monitoraggio Marittimo+

## Risultati di progetto

È stato confermato il raggiungimento dei gruppi target pubblici e privati previsti. Secondo il capofila 60 nuove persone sono entrate nel mercato del lavoro grazie alle iniziative delle cooperative di comunità coinvolte nel progetto. Di conseguenza il progetto consente di:

- Contribuire direttamente all'incremento del numero di persone assunte nell'area di cooperazione (indicatore R8A1);
- Sviluppare 'reti transfrontaliere che permettano ai disoccupati di essere assunti' (indicatore O8A1).

## Criticità

Il progetto ha incontrato alcune criticità nella sua fase di avvio, specialmente per quanto riguarda la definizione del concetto di "cooperativa di comunità", inteso in maniera differente nei due Paesi. Inoltre, il partenariato di Me.Co si compone di soggetti che non hanno lo stesso livello di esperienza in termini di gestione di progetti europei, tant'è che alcuni membri del progetto hanno incontrato difficoltà nel rispettare le scadenze imposte dal Programma (rendicontazione).

## Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto

### Sinergie con altri progetti

Varie sinergie sono state citate dal progetto con altri progetti o programmi. In particolare, sul versante italiano, il progetto si riferisce ad altre esperienze regionali svolte in particolare in Lombardia, Puglia e Emilia-Romagna. Nell'ambito delle attività di capitalizzazione del Programma, è stato previsto di sviluppare sinergie esistenti con altri progetti dell'asse 4. Infatti, il progetto si integra con il polo delle reti di imprese, nel quale confluiscono anche altri progetti, come ad esempio BlueConnect2.

#### Sinergie

- *Interreg IV A Italia Francia Marittimo (SERENA 2.0)*
- *Euregio Karelia Finlandia-Russia 2000-2006 (Taxis)*
- *Interreg IPA CBC Grecia – Albania 2007-2013 (SOCIALNET)*
- *Interreg IVC (Interreg Europe) 2007-2013 (CesR)*
- *Interreg IVB Med 2007-2013 (ICS)*
- *Interreg IVA Spagna-Portogallo 2007-2013 (POCTEP)*
- *Reti europei (CECOP-CICOPA Europe, Cooproute, European Route of Cooperative Culture, YECN)*

Fonte: Scheda progetto

### Sostenibilità





La piattaforma sviluppata nell'ambito del progetto dovrebbe essere mantenuta attiva dal capofila (Università di Genova), e potrà essere utilizzata al fine di facilitare gli scambi e le comunicazioni fra i partner. Inoltre, l'impostazione scientifica data alla cooperativa di comunità è garantita attraverso le pubblicazioni. Infine, si rileva come il concetto di cooperativa di comunità sia attualmente in pieno sviluppo grazie a due fattori. Da un lato, vi è una più ampia consapevolezza dello strumento da parte della pubblica amministrazione e, dall'altro, l'approccio si integra alla dinamica globale di auto-organizzazione dello sviluppo locale.

### Valore aggiunto comunitario

Il valore aggiunto del progetto si osserva nello scambio di esperienze e buone pratiche fra i partner. Sul versante italiano vi era già una consolidata esperienza nell'avvio di cooperative di comunità, mentre i partner francesi hanno potuto sviluppare le loro competenze nella gestione di tali organizzazioni. Si tratta dunque di competenze ed esperienze complementari che messe a sistema garantiscono il carattere transfrontaliero dell'intervento.

## 3.8 M.A.R.E

### Informazioni generali

	<b>Nome:</b> Mercato transfrontaliero del lavoro e Rete dei servizi per l'Impiego <b>Tipologia di progetto:</b> Strategico <b>Avviso:</b> III
	<b>Asse 4:</b> Aumento delle opportunità d'impiego, sostenibile e di qualità, e d'inserimento attraverso l'attività economica <b>Obiettivo Specifico:</b> 8CTEI-Rafforzare il mercato del lavoro transfrontaliero nelle filiere transfrontaliere prioritarie legate alla crescita blu e verde
	<b>Data Inizio:</b> 01/01/2019 <b>Data fine:</b> 31/12/2021
	<b>Pagine web:</b> <a href="http://interreg-maritime.eu/web/m.a.r.e">http://interreg-maritime.eu/web/m.a.r.e</a>



Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	1.195.407,49 €	20%
Spese d'ufficio e amministrative	163.522,37 €	3%
Spese di viaggio e soggiorno	172.874,28 €	3%
Consulenze e servizi	4.427.932,44 €	74%
Attrezzature	33.686,93 €	1%

Fonte: Scheda progetto

## I partner di progetto

### Interni all'area di Programma

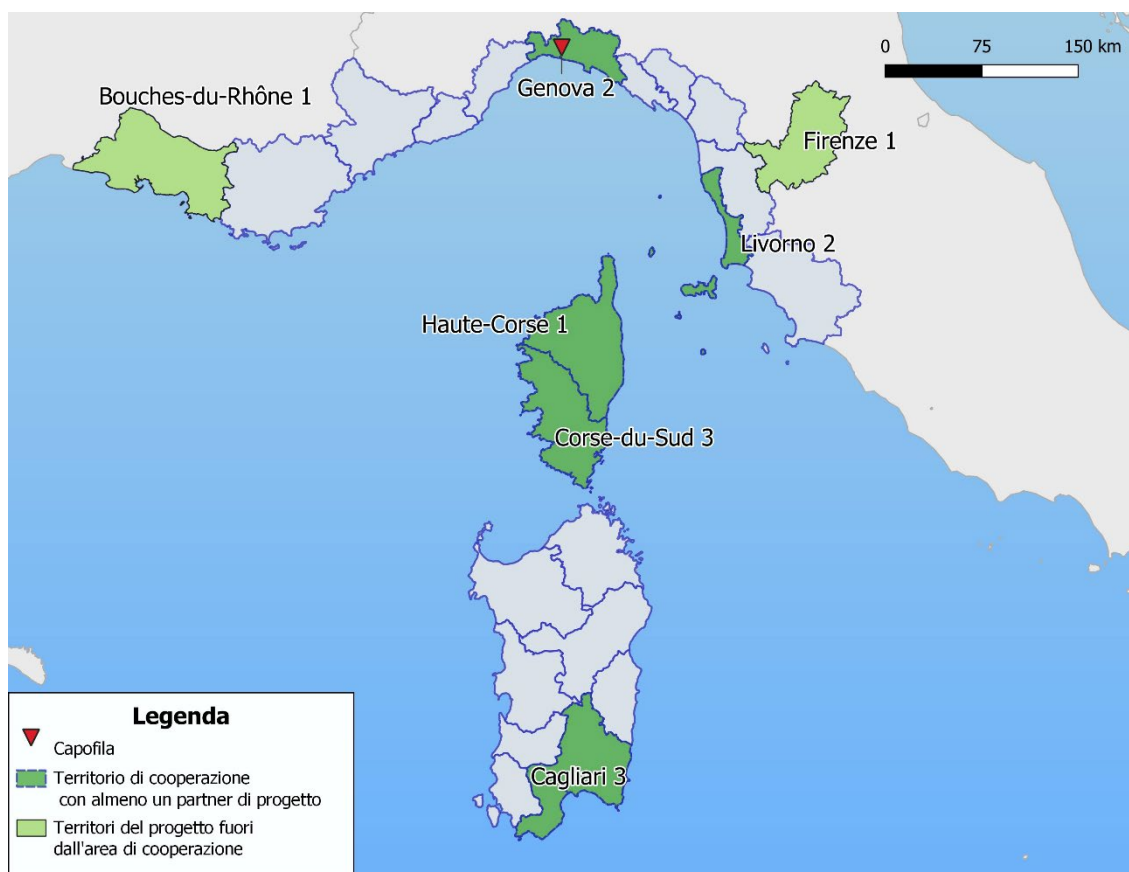
1. Regione Liguria (Capofila)
2. Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Genova – Regione Liguria
3. Agenzia Regionale per il lavoro la formazione e l'Accreditamento – Regione Liguria
4. Provincia di Livorno – Regione Toscana
5. Camera di Commerci Industria Artigianato Agricoltura della Maremma e del Tirreno – Regione Toscana
6. Agenzia Sarda per le Politiche Attive del Lavoro (ASPAL) – Regione Sardegna
7. Camera di Commercio Industria e Artigianato di Cagliari (CCIAA CA) – Regione Sardegna
8. Iniziative Sardegna S.p.A (IN.SAR.) – Regione Sardegna
9. Agence de développement économique de la Corse (ADEC) – Corsica
10. Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de la Corse du sud – Corsica
11. Chambre de Commerce et d'Industrie de la Haute-Corse – Corsica
12. Chambre régionale de Métiers et de l'Artisanat de Corse – Corsica

### Esterni all'area di Programma

13. Regione Toscana
14. Pôle Emploi Provence-Alpes-Côte d'Azur– Regione SUD-PACA

Il partenariato del progetto MA.R.E si costituisce sulla base di una duplice strategia, coinvolgendo da un lato le amministrazioni partner dell'area di cooperazione (Amministrazioni regionali, Centri per l'impiego/*Pôle Emploi*) e dall'altro le camere di commercio, al fine di strutturare una collaborazione sistemica tra politiche del lavoro e dello sviluppo economico. Tutti sono organismi di diritto pubblico. Le cinque Regioni NUTS2 dell'area di cooperazione sono rappresentate nel partenariato con qualche differenza: quasi un terzo (30%) dei partner di progetto sono localizzati in Corsica, mentre la Regione SUD-PACA è rappresentata da un solo partner.

Mappa 9: Localizzazione dei partner del progetto MA.R.E



Fonte: Scheda progetto

## Contesto di intervento

La crisi finanziaria ed economica iniziata nel 2008 ha avuto forti ripercussioni sull'occupazione nell'area, minacciandone la crescita inclusiva a medio-lungo termine. Di conseguenza, le attività progettuali si inseriscono in un contesto più ampio di azioni volte a far fronte alla disoccupazione e a rafforzare lo sviluppo imprenditoriale nell'area transfrontaliera. Le azioni sviluppate sono in linea con diverse strategie di crescita inclusiva, sia su scala europea (ad es. Europa 2020), sia regionale (ad es. POR FESR e FSE).

### Quadro normative e programmatico

- *Strategia Europa 2020 (obiettivi crescita intelligente ed inclusiva)*
- *Programmi Operazionali nazionali*
- *Strategie per lo sviluppo delle risorse umane delle Regioni coinvolte*

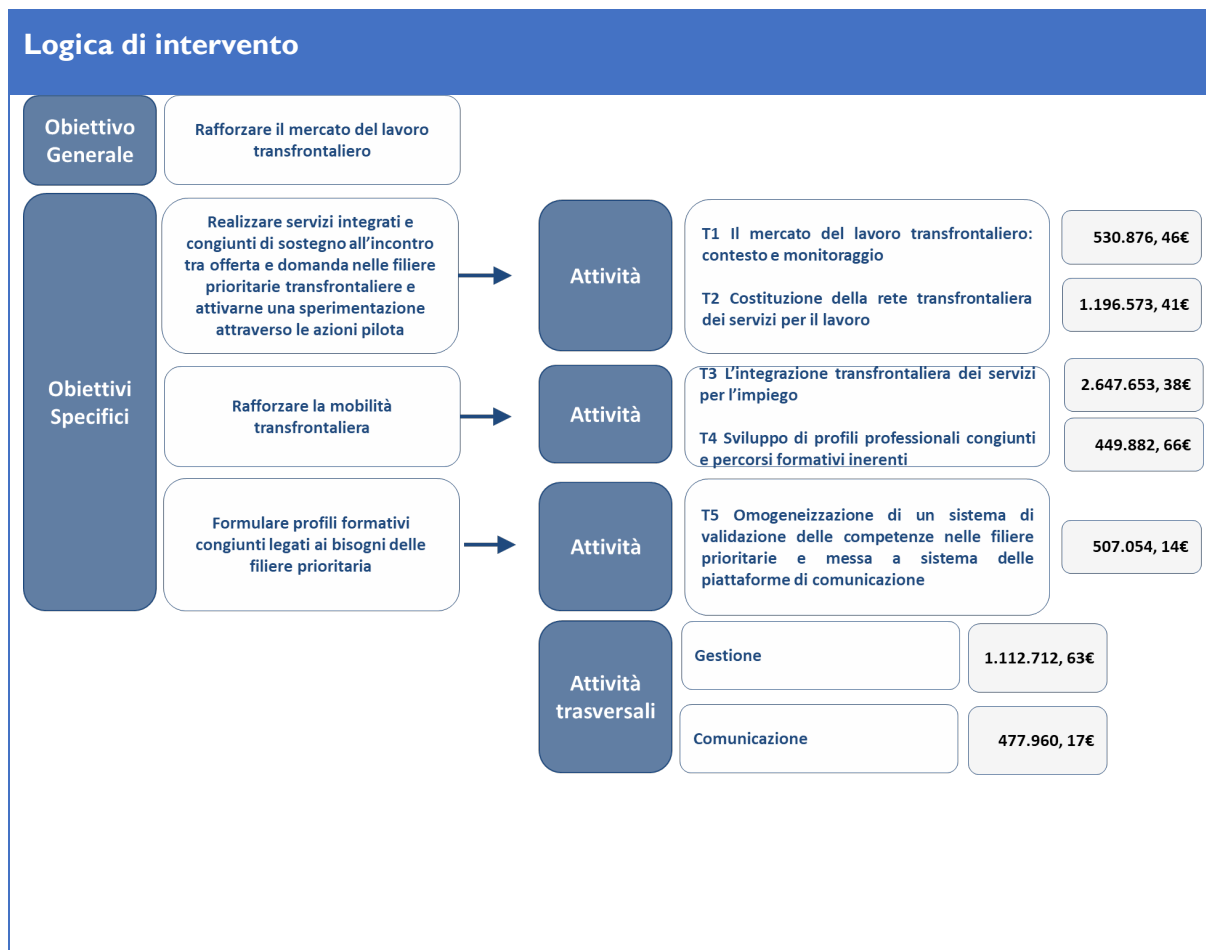
Fonte: Scheda progetto

## Strategia e logica di intervento

Per raggiungere l'obiettivo generale di rafforzare il mercato del lavoro transfrontaliero, il progetto ha individuato tre obiettivi specifici (cui corrispondono cinque attività):



- (1) realizzare servizi integrati e congiunti di sostegno all'incontro tra domanda e offerta nelle filiere prioritarie transfrontaliere ed attivare sperimentazioni attraverso azioni pilota;
- (2) rafforzare la mobilità transfrontaliera;
- (3) elaborare percorsi formativi congiunti legati ai bisogni delle filiere prioritarie.



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

Indicatore di risultato	R8EI-Numero di lavoratori transfrontalieri nell'area del PC (NUTS 3)	
Indicatore di realizzazione	CO44-Numero di partecipanti alle iniziative locali congiunte per l'occupazione e alle attività di formazione congiunta (IC44)	6.000
Output	T2.1.1 Rete transfrontaliera	1.000
	T3.1.1 Numero di lavoratori, disoccupati, inoccupati, aziende coinvolte	3.000
	T4.1.1 Profili professionali e formativi congiunti	1.000
	T5.1.1 Messa in comune di un modello di validazione delle competenze	1.000

<b>Indicatore di realizzazione</b>	CO43 – Numero di partecipanti alle iniziative di mobilità transfrontaliera (IC43)	3.100
<b>Output</b>	T1.1.1 Incremento della conoscenza sulla situazione transfrontaliera dell'area	1.600
	T3.2.1 Numero di lavoratori, disoccupati, inoccupati, aziende coinvolte in mobilità	1.500

Fonte: Scheda progetto

Gruppi target	Target
Organismo pubblico (Enti istituzionali a livello nazionale ed europeo)	40
Organismo privato (Aziende, imprese, datori di lavoro in genere, servizi per il lavoro privati)	8.200
Altro (Disoccupati/e e inoccupati/e, lavoratori/trici, Soggetti svantaggiati, Operatori dei servizi per l'impiego)	9.700

Fonte: Scheda progetto

## Stato di avanzamento

L'attuazione del progetto ha subito dei ritardi, dovuti in parte alla sua natura strategica. Infatti, a differenza dei progetti semplici che individuano in maniera dettagliata e sin dall'inizio gli interventi da realizzare, il progetto MA.R.E. nella prima fase ha dovuto definire e precisare il suo piano d'azione, in particolare chiarendo il ruolo delle Camere di Commercio all'interno del progetto. La fase di avvio ha subito ritardi anche a causa della transizione di competenze dal partner ALFA al capofila Regione Liguria, in seguito ad una riorganizzazione delle responsabilità dei centri per l'impiego. Sono emerse inoltre altre problematiche in corso d'opera, soprattutto legate alla crisi pandemica, che ha rallentato la diffusione del questionario previsto nell'attività T1. Le risultanze del questionario erano in corso di analisi da parte del partner ADEC a fine 2020.

Il progetto ha beneficiato di una proroga di un trimestre per chiudere le sue attività.

Avanzamento finanziario		
<b>Spesa certificata al 31/08/2020</b>	<b>462.269,47</b>	<b>7,00</b>

Fonte: Sistema di Monitoraggio Marittimo+

## Risultati di progetto

I risultati sono ancora in uno stato di avanzamento parziale.

Il terzo rapporto di monitoraggio del progetto evidenzia i primi risultati, cioè lo svolgimento dell'indagine pubblica sul mercato del lavoro transfrontaliero. La sua analisi fornirà una banca dati per la migliore comprensione delle dinamiche transfrontaliere dell'ambito e lo sviluppo delle successive attività di progetto. Si nota tuttavia che:

- Il progetto contribuisce direttamente al sostegno del dinamismo del mercato del lavoro transfrontaliero, facilitando l'inserimento nel mercato del lavoro dei cittadini dell'area di cooperazione (indicatore R8A1);
- Le attività dovrebbero (in base all'evoluzione della situazione sanitaria) coinvolgere le persone in cerca di lavoro nell'area di cooperazione, sia attraverso iniziative su scala locale (indicatore CO44), che attraverso iniziative di mobilità transfrontaliera (indicatore CO43);
- I gruppi target sono prevalentemente persone in cerca di lavoro e imprese con disponibilità e capacità di assumere.

## Criticità

Per quanto concerne le autorità competenti, il progetto MA.R.E si è confrontato con le forti divergenze esistenti fra i due Stati a livello di gestione delle politiche di lavoro. Ad esempio, se sul versante italiano le competenze sono regionalizzate, dal lato francese, ad eccezione della Corsica, la competenza in materia è prevalentemente statale. Ulteriori problematiche sono emerse con riferimento alla comunicazione di offerte di lavoro tra i due lati della frontiera tramite gli attuali protocolli di scambi di informazione, un fattore che limita fortemente lo svolgimento delle attività previste nell'ambito della T3.

Il progetto ha dovuto affrontare varie criticità legate alla crisi del COVID-19. Le ripercussioni della crisi sanitaria sulla mobilità transfrontaliera (oggetto del progetto) dei lavoratori a medio termine non sono chiare o, al momento, prevedibili. La crisi è inoltre coincisa con l'avvio del questionario previsto nella T1 tra marzo ed aprile 2020. Allo scopo di integrare il questionario con le problematiche attinenti alla crisi sanitaria, nonché per evitare l'invio del questionario nel periodo di maggior gravità emergenziale, la diffusione del questionario è stata posticipata al 5 maggio 2020 (per la Francia) e all'8 giugno (per l'Italia).

## Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto

### Sinergie con altri progetti

Dall'analisi della scheda progetto emergono varie sinergie con altri progetti finanziati dal Programma Interreg Marittimo 2007-2013 o altri strumenti di politica regionale del lavoro, quale 'Garanzia giovani'.

Sinergie

- *Interreg VA Italia-Francia Marittimo 2014-2020 (Med New Jobs, SUCCESS, OPERA, SMARTIC) ed eventualmente altri progetti dell'Asse 4*
- *Interreg IV A Italia-Francia Marittimo 2007-2013 (MedMore&BetterJobs-Network, SERENA)*
- *Garanzia Giovani, Regione Toscana (LIST, BEST)*

Fonte: Scheda progetto

## **Sostenibilità**

È ancora prematuro immaginare in che modo il progetto si svilupperà nel tempo. Tuttavia, si può rilevare come il partenariato intenda sviluppare le condizioni atte a favorire la mobilità transfrontaliera in ambito professionale. Si sottolinea in particolare la similitudine tra i mercati del lavoro di Corsica e Sardegna, che potrebbero essere oggetto di avvicinamenti futuri.





Per quanto concerne il percorso di capitalizzazione, il progetto MA.R.E è coinvolto nel primo Polo tematico 'Creazione di reti transfrontaliere di imprese e servizi' e più nello specifico nel cluster dedicato agli 'interventi di sostegno all'auto-imprenditorialità e al rafforzamento del mercato del lavoro transfrontaliero'.

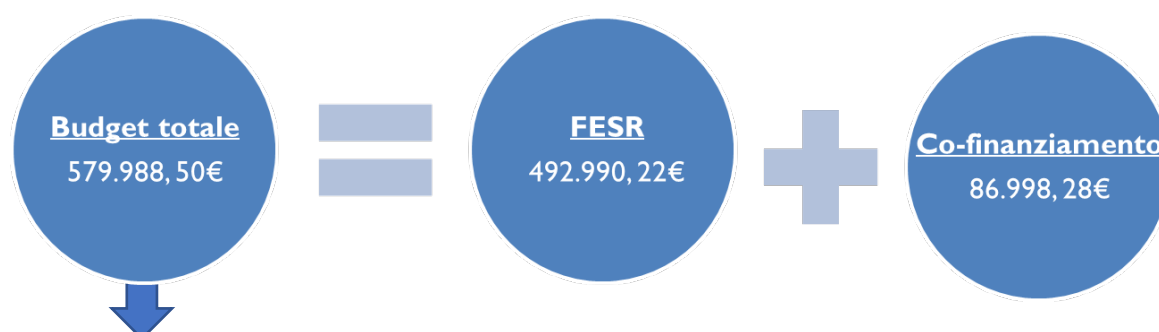
## **Valore aggiunto comunitario**

Il valore aggiunto transfrontaliero deriva dalla necessità di armonizzare i servizi transfrontalieri relativi al mondo del lavoro, per garantire ed accrescere la mobilità transfrontaliera dei lavoratori. Tuttavia, lo sviluppo del mercato del lavoro e la promozione durevole della mobilità passano anche dal necessario potenziamento delle connessioni fisiche, aeree e marittime (in particolare, tra le due isole), tra i territori di cooperazione.

## 3.9 BLUECONNECT2

### Informazioni generali

	<b>Nome:</b> BlueConnect2 <b>Tipologia di progetto:</b> Semplice <b>Avviso:</b> IV
	<b>Asse I:</b> Promozione della competitività delle imprese nelle filiere prioritarie transfrontaliere <b>Obiettivo Specifico:</b> 3A2-Rafforzare il tessuto imprenditoriale delle imprese «micro, piccole e medie» dello spazio di cooperazione nelle filiere prioritarie transfrontaliere, legate alla crescita blu e verde
	<b>Data Inizio:</b> 03/02/2020 <b>Data fine:</b> 02/02/2022
	<b>Pagine web:</b> : <a href="http://interreg-maritime.eu/web/blueconnect-2">http://interreg-maritime.eu/web/blueconnect-2</a>



Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	178.990,00€	31%
Spese d'ufficio e amministrative	26.848,00€	5%
Spese di viaggio e soggiorno	14.000,00€	2%
Consulenze e servizi	360.150,00€	62%

Fonte: Scheda progetto

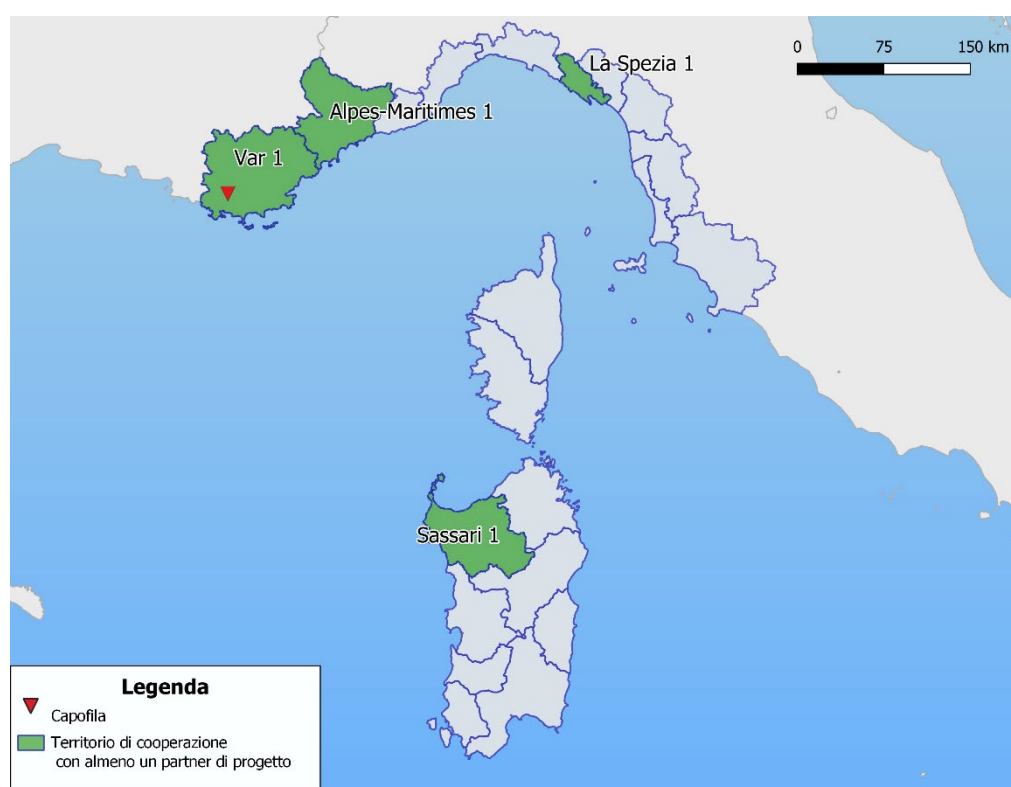
### I partner di progetto

Interni all'area di Programma

1. Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) du Var – Regione SUD-PACA (Capofila)
2. Pôle Mer Méditerranée – Tolone Var Technologie (PMM-TVT) – Regione SUD-PACA
3. Promocamera – Regione Sardegna
4. Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) Nice Cote d'Azur – Regione SUD-PACA
5. Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (AdSPMLOr) – Regione Liguria

Il partenariato del progetto BlueConnect2 rappresenta un'evoluzione del progetto BlueConnect (Interreg VA Marittimo), con un capofila diverso (CCI del Var). Il partenariato copre 3 delle 5 regioni partner del Programma (SUD-PACA, Toscana, Sardegna). I membri del partenariato sono tutti organismi di diritto pubblico con un forte legame con il tessuto imprenditoriale del territorio, come le tre camere di commercio (CCI del Var, CCI Nizza Costa Azzurra, PromoCamera) e il Polo Mare Mediterraneo e l'AdSPMLOr.

Mappa 10: Localizzazione dei partner del progetto BlueConnect2



Fonte: Scheda progetto

## Contesto di intervento

BlueConnect2 intende capitalizzare i risultati del precedente progetto BlueConnect che si focalizzava sul rafforzamento dell'innovazione delle MPMI (nei tre poli tematici 'yachting', 'logistica', 'crociere'). L'obiettivo è quello di sostenere economicamente le imprese individuate nell'ambito del precedente progetto. Tale sostegno è mirato allo sviluppo delle loro attività, la promozione dell'innovazione e la creazione di nuovi sbocchi

commerciali. Il progetto è coerente con gli orientamenti comunitari, nazionali e regionali in materia di innovazione e competitività nel settore della nautica.

### Quadro normative e programmatico

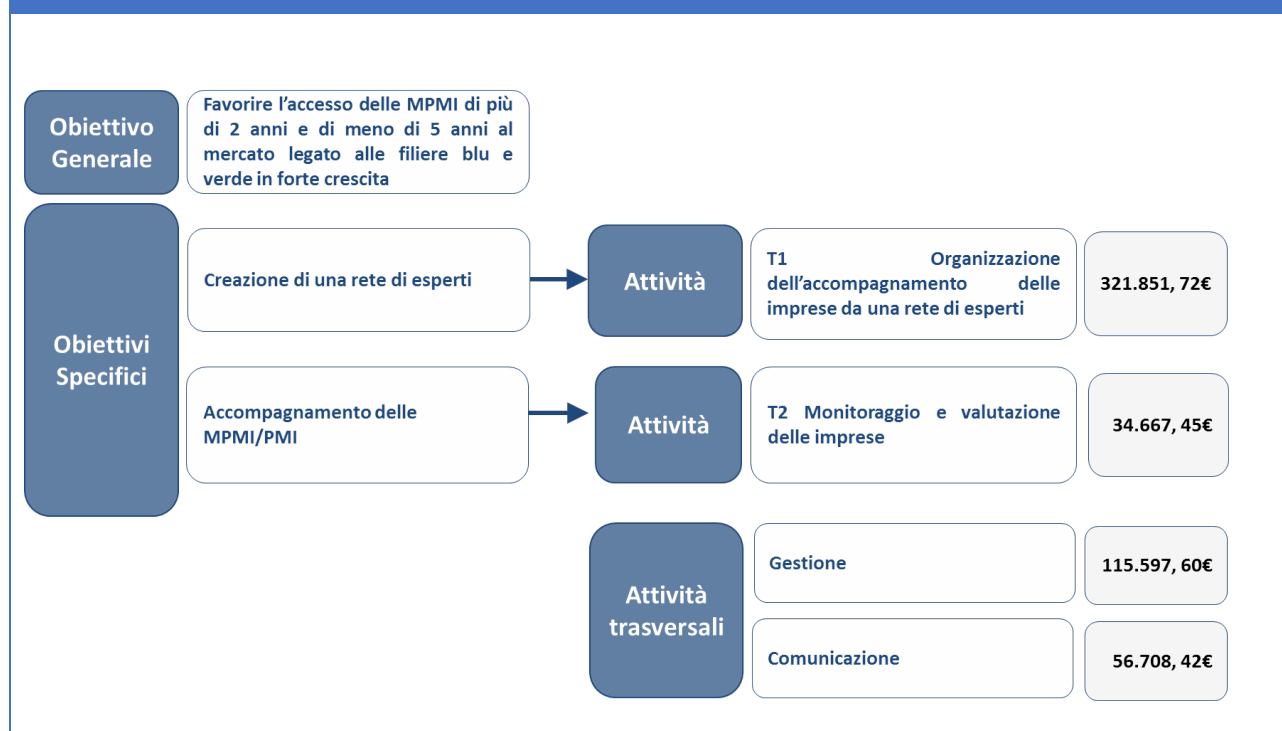
- *Consiglio di orientamento per la ricerca e l'innovazione nelle costruzioni e attività navali (CORICAN)*
- *Piano (francese) industriale per le navi ecologiche*
- *Strategia RIS3 SUD-PACA*
- *Decisione della Commissione Europea C(2014)8021 def)*

Fonte: Scheda progetto

### Strategia e logica di intervento

Il principale obiettivo del progetto BlueConnect2 è quello di favorire l'accesso delle MPMI, aventi da due a cinque anni di attività, al mercato delle filiere blu e green del territorio. Il progetto si è fissato due obiettivi specifici: in primis, la creazione di una rete di esperti del settore (T1); in un secondo tempo, l'accompagnamento e supporto finanziario alle micro, piccole e medie imprese del territorio operanti nelle filiere blu e verde (T2).

### Logica di intervento



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

<b>Indicatore di risultato</b>	<b>R3A2-Numero di addetti delle unità locali delle imprese con meno di 50 addetti, operanti nei settori: industria, commercio, ristorazione, alberghiero, servizi alle imprese</b>	
<b>Indicatore di realizzazione</b>	<b>CO01-Numero di imprese che ricevono un supporto (IC1)</b>	29
<b>Output</b>	T1.4.1 MPMI che beneficiano di sovvenzioni	29
<b>Indicatore di realizzazione</b>	<b>CO02 – Numero di imprese che ricevono sovvenzioni (IC2)</b>	29
<b>Output</b>	T1.4.2 MPMI che beneficiano di sovvenzioni	29

Fonte: Scheda progetto

## Stato di avanzamento

<b>Gruppi target</b>	<b>Target</b>
Organismo privato	399
Organismo pubblico	80
Altro	200

Fonte: Scheda progetto

Il progetto BlueConnect2 ha avviato le sue attività all'inizio del 2020. Le imprese del territorio operanti nelle filiere blu e verde e aventi un periodo di attività compreso tra i 2 e i 5 anni sono già state individuate. Tali imprese saranno messe in contatto con consulenti ed esperti individuati nell'annuario del progetto (attività I). Da notare che il progetto ha arricchito la lista degli esperti a supporto delle imprese, ampliandola a professionisti che appartengono al settore sanitario per rispondere alla crisi del COVID-19.

## Risultati di progetto

Il progetto è in fase di avvio, e quindi i risultati sono ancora da conseguire. La strategia è stata confermata dal capofila in sede di intervista, e il progetto sarà in grado di:

- Dinamizzare il tessuto imprenditoriale della filiera blu, per favorire la creazione di posti di lavoro nel territorio di cooperazione (indicatore R3A2);
- Le interviste hanno inoltre confermato che 29 imprese del territorio saranno sostenute attraverso l'emissione di voucher nell'ambito delle attività di progetto (indicatori CO01 e CO02);
- I gruppi target coinvolti nelle attività di progetto saranno principalmente imprese private del settore della nautica.



## Criticità

Le interviste al capofila e ad un partner di progetto hanno permesso di evidenziare alcune criticità inerenti la definizione iniziale del progetto, in particolare:

- I criteri utilizzati per l'identificazione delle imprese target sono considerati un fattore limitante. Infatti, in adesione all'obiettivo di supporto alle imprese che hanno tra 2 e 5 anni di attività, secondo i dati disponibili al 2019, sulle 790 imprese del territorio solo 167 (ovvero il 21%) avevano diritto al voucher sviluppato dal progetto. Inoltre, come rilevato durante l'intervista al capofila, la capacità di innovazione, tema principale del progetto, proviene principalmente dalle imprese che hanno più di cinque anni di attività ed esperienza.
- Il contesto della crisi legata al COVID-19 ha introdotto alcune difficoltà aggiuntive, come l'annullamento dell'evento di lancio previsto a Tolone, o l'adattamento del progetto alle nuove problematiche sanitarie ed alle mutate priorità delle imprese in seguito alla crisi (ciò spiega l'aggiunta di esperti sanitari nella lista inizialmente definita).

## Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto

### Sinergie con altri progetti

Finora è stata documentata un'unica sinergia con Marittimo Tech, orientata allo sviluppo di un "acceleratore di start-up"

### Sostenibilità





L'eredità del progetto dovrebbe essere rappresentata dalla permanenza della rete creata tra le MPMI, nonché della rete dei consulenti nell'ambito del progetto. In termini di capitalizzazione il progetto è coinvolto nel Polo tematico I (*Creazione di reti transfrontaliere di imprese e servizi*) che punta, come target, alle imprese delle filiere prioritarie transfrontaliere (blu e verde).

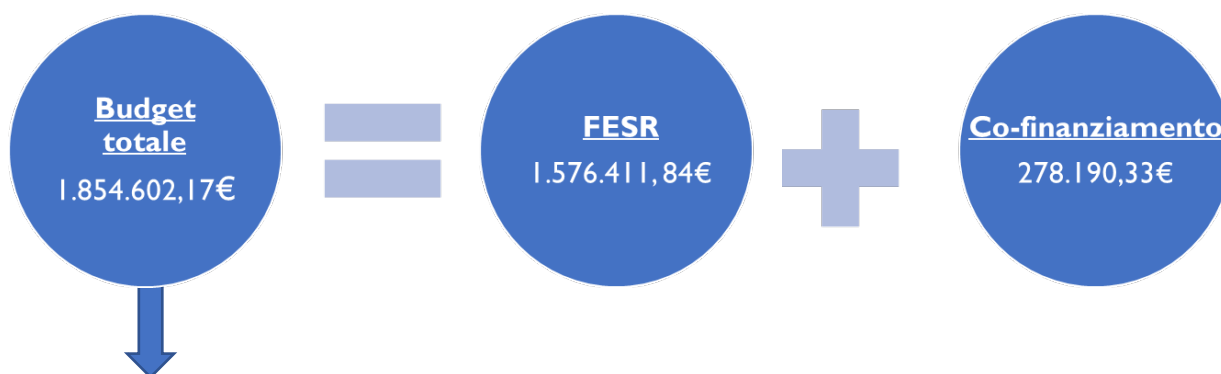
### Valore aggiunto comunitario

Per le MPME, la partecipazione ad un progetto su scala transfrontaliera permette degli scambi di buone pratiche e di accesso a conoscenze, che senza il supporto pubblico non sarebbero disponibili. In linea generale, la cooperazione transfrontaliera contribuisce al miglioramento della competitività delle imprese del territorio di cooperazione, che è uno degli obiettivi della Strategia Europa 2020.

## 3.10 SE.D.RI.PORT

### Informazioni generali

	<b>Nome:</b> Sedimenti, dragaggi, rischi portuali <b>Tipologia di progetto:</b> Semplice <b>Bando di riferimento:</b> I avviso
	<b>Asse:</b> 2 Protezione e valorizzazione delle risorse naturali e culturali e gestione dei rischi <b>Obiettivo Specifico:</b> 5A1 Migliorare la capacità delle istituzioni pubbliche di prevenire e gestire, in forma congiunta, alcuni rischi specifici dell'area derivanti dal cambiamento climatico: rischio idrologico, in particolare in relazione alle alluvioni, erosione costiera e incendi.
	<b>Data inizio:</b> 01.03.2017 <b>Data fine:</b> 29.12.2020
	<b>Pagine web:</b> <a href="http://interreg-maritime.eu/web/se.d.ri.port">http://interreg-maritime.eu/web/se.d.ri.port</a>



Categoria di spesa	Importo	%
Costi del personale	539.149,99 €	29%
Spese d'ufficio e amministrative	80.872,50 €	4%
Spese di viaggio e soggiorno	113.440,00 €	6%
Consulenze e servizi	936.707,68 €	51%
Attrezzature	184.432,00 €	10%

Fonte: Scheda progetto

# I partner del progetto

## Interni all'area di Programma

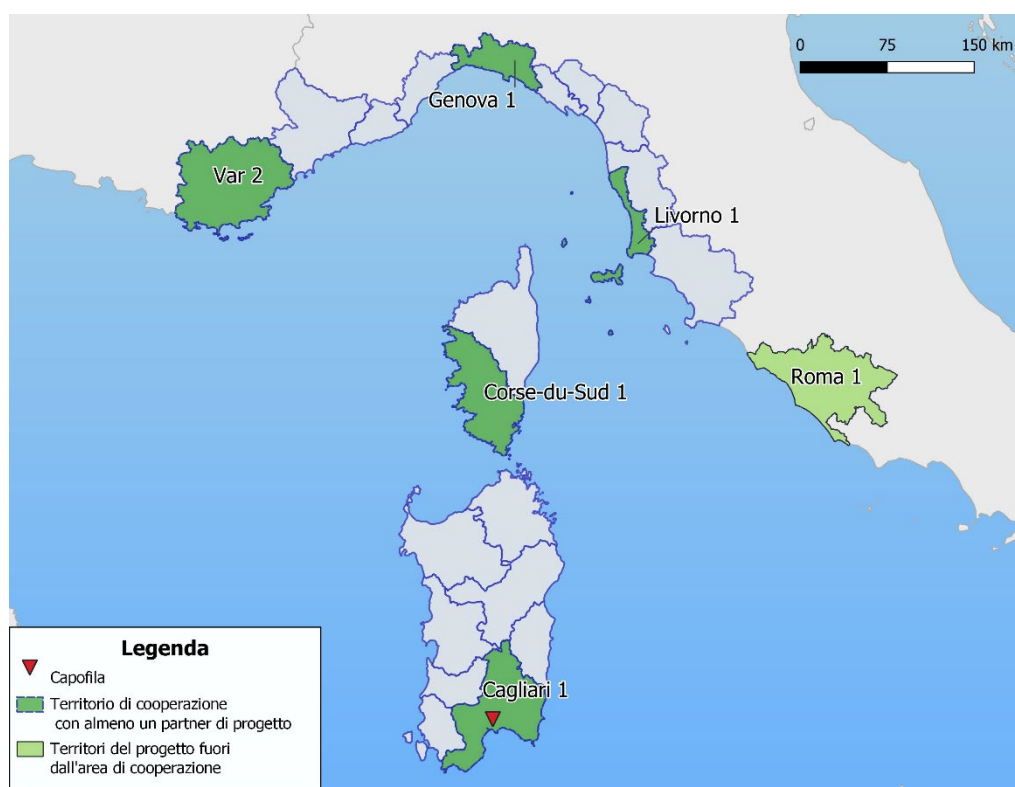
1. Regione Autonoma della Sardegna (Capofila)
2. Università degli Studi di Cagliari – Regione Sardegna
3. Provincia di Livorno – Regione Toscana
4. Département du Var – Regione SUD-PACA
5. Université de Toulon – Regione SUD-PACA
6. Agenzia Regionale per la protezione dell'ambiente ligure (ARPAL) – Regione Liguria
7. Office des transports de la Corse – Corsica

## Esterni all'area di Programma

8. Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale (ISPRA) – Regione Lazio

Il progetto SE.D.RI.PORT coinvolge una rete di otto partner, di cui sette ubicati sui territori NUTS2 dell'area di cooperazione. Si rileva la presenza di un partner fuori area, ovvero l'ISPRA, che ha sede a Roma, ma che è coinvolta nel progetto attraverso la sede di Livorno. Il progetto nasce dalle pregresse esperienze incentrate sulla problematica dell'insabbiamento dei porti nel Mediterraneo. L'allargamento dell'area di cooperazione al dipartimento del Var (Francia) ha permesso di estendere il partenariato all'amministrazione del Département du Var e all'Université de Toulon.

Il partenariato è stato costruito tenendo conto delle amministrazioni coinvolte nella gestione dei sedimenti nei porti (Regione Autonoma Sardegna, Provincia di Livorno, Dipartimento del Var, Ufficio dei trasporti della Corsica), alle quali si sono aggiunti tre partner provenienti dal campo della ricerca (Università degli Studi di Cagliari, Università di Tolone e ISPRA - Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale), oltre all'Agenzia Regionale per la protezione dell'ambiente ligure.



Fonte: Scheda progetto

## Contesto di intervento

Il progetto nasce con l'obiettivo di identificare soluzioni congiunte rispetto al problema dell'insabbiamento delle aree portuali del territorio di cooperazione e sviluppare soluzioni operative per il ripristino dei fondali. Infatti, il fenomeno dell'insabbiamento dei porti, attualmente aggravato dai cambiamenti climatici, mette a rischio l'equilibrio ecologico dell'area marina dello spazio di cooperazione e minaccia le attività economiche legate al trasporto marittimo.

### Quadro normative e programmatico

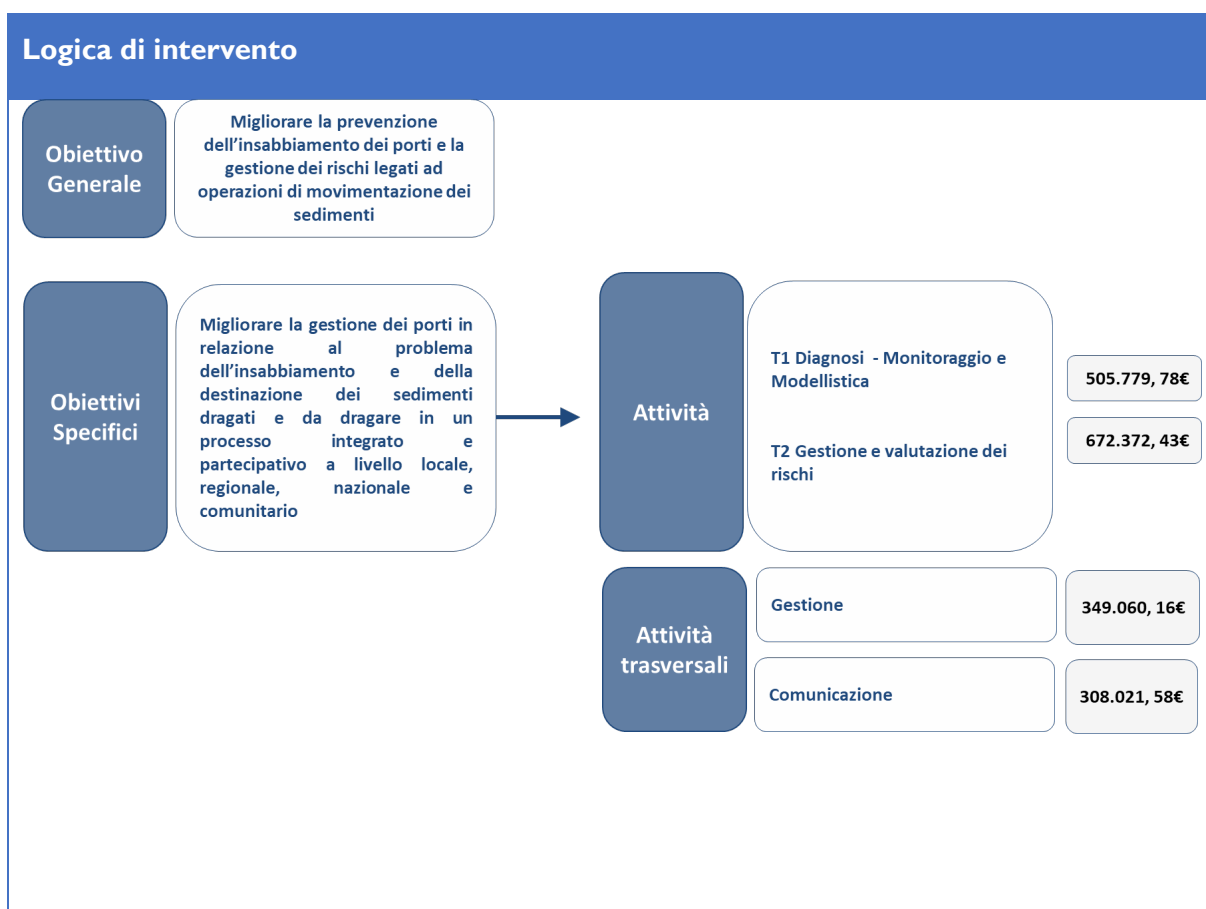
- *Regolamento (UE) n.1301/2013 (FESR 2014-2020)*
- *Direttiva 2008/56/CE (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino)*
- *Strategie Europa 2020 e Europa 2030*
- *Strategia Europea di Adattamento ai cambiamenti climatici (COM(2013)216 final)*
- *(Italia) Decreto attuativo D.Lgd 152/2006, art. 109*
- *(Francia) Codice dell'ambiente articolo R214-I, sezione 4.1.3.0*

Fonte: Scheda progetto

## Strategia e logica di intervento

Al fine di rispondere alla sfida dell'insabbiamento dei porti, il progetto SE.D.RI.PORT mira a migliorare sia la prevenzione del fenomeno presso i porti dell'area di cooperazione, che la gestione dei rischi legati a operazioni di movimento dei sedimenti. Le attività pianificate seguono due direttrici: (T1) diagnosi-monitoraggio e modellistica, per ricostruire lo stato dell'arte dei lavori già attuati sulla tematica in altre realtà e consentire un'analisi accurata del contesto locale; (T2) gestione e valutazione dei rischi attraverso lo sviluppo di linee guida sulla gestione dei sedimenti e i rischi sull'ambiente costiero durante i dragaggi.

I gruppi target sono vari, ed includono operatori pubblici e privati del mondo della ricerca.



Fonte: Elaborazione propria della scheda progetto

<b>Indicatore di risultato</b>	<b>R5A1 – Numero di istituzioni pubbliche che adottano strategie e piani di azione congiunti per l'adattamento ai rischi prioritari (idrologico/alluvioni, erosione costiera, incendi)</b>	
<b>Indicatore di realizzazione</b>	<b>OCI – Numero di piani d'azione congiunti predisposti (IS 2)</b>	<b>2</b>
<b>Output</b>	<b>T1.1.1 Linee guida per la gestione dei sedimenti</b>	<b>1</b>

	T2.1.1 Linee guida sulla gestione dei sedimenti e i rischi sull'ambiente costiero durante i dragaggi	I
--	--	---

Fonte: Scheda progetto

Gruppi target	Target
Amministratori pubblici	120
Esperti ambientali	80
Studenti	200
Autorità portuali	11
Organismi nazionali e comunitari (Ministeri, Commissioni, UE)	4
Imprese operanti nei porti	60
Centri di ricerca	10

Fonte: Scheda progetto

## Stato di avanzamento

Il progetto ha confermato la sua strategia d'intervento, così come inizialmente impostata nella scheda progetto. Si notano alcune difficoltà legate alla funzione del porto di Tolone che, essendo un porto militare, è minato: ciò ha impedito lo svolgimento di alcuni esperimenti previsti, che di conseguenza sono stati realizzati in laboratorio. Con il sopraggiungere della crisi del COVID-19, il progetto in fase di chiusura ha beneficiato di una proroga fino a dicembre 2020.

Avanzamento finanziario		
Spesa certificata al 31/12/2020	1.388.038,50€	75%

Fonte: Sistema di Monitoraggio Marittimo+

## Risultati di progetto

I risultati conseguiti dalle attività della componente T1 (Diagnosi – Monitoraggio e Modellistica) sono in corso di aggregazione nel manuale unico “Linee guida sulla gestione dei sedimenti e i rischi sull'ambiente costiero durante i dragaggi” che raggruppa e sintetizza i risultati del progetto. Il manuale sarà utilizzato dai gruppi target del progetto (ad es. gestori portuali). Si rileva che ai partecipanti delle attività/eventi di progetto (essenzialmente i gruppi target individuati nella scheda di progetto) sono stati distribuiti alcuni questionari per definire meglio i loro fabbisogni e le loro aspettative. Il progetto SE.D.RI.PORT consentirà

- di contribuire direttamente al numero di istituzioni che adottano nuove strategie congiunte al fine di fronteggiare i rischi legati ai sedimenti presenti nei porti (indicatori R5A1);
- L'elaborazione di piani d'azione congiunti (indicatore OCI) sulla base delle linee guide;

I gruppi target coinvolti sono principalmente soggetti dell'ambito portuale (imprese ed autorità di porto) e del settore della ricerca ambientale (sia studenti che esperti ambientali).

## Criticità

La crisi Covid-19 ha avuto un impatto sulle attività di comunicazione del progetto, ma anche su quelle scientifiche. In particolare, l'interpretazione e la valorizzazione dei dati hanno subito dei ritardi. Da notare, come effetto positivo inatteso collegato alla cessazione del traffico portuario nel corso del *lockdown*, che è stato possibile monitorare le acque dei porti di Olbia e La Spezia con un'acqua chiara e non turbata dalle solite attività portuali.

Infine, alcune operazioni previste a Tolone sono state annullate in quanto rivelatesi troppo onerose per essere sostenute dal progetto a causa del necessario disinquinamento preventivo dei fondali marini.

## Sinergie, sostenibilità e valore aggiunto

### Sinergie con altri progetti

Le interviste hanno confermato una complementarità con il progetto SEDITERRA, che ha permesso di condividere dati relativi alla gestione dei sedimenti sul territorio. Insieme a quest'ultimo, Se.D.Ri.Port ha partecipato a tre incontri transfrontalieri, uno organizzato dalla conferenza annuale SEDNET nel 2017 a Genova, e due organizzati dal progetto stesso a settembre 2018 (Cagliari) e a novembre 2019 (Bastia). Si rileva anche una stretta collaborazione nel cluster di capitalizzazione del Programma, nel quale è presente SEDITERRA, insieme a GRAMAS, GreenPort e Geremia.

Va notato che Se.D.Ri.Port ha anche collaborato con il progetto MONITOOL (Interreg VB Atlantic Area).

### Sinergie

- *Interreg V A Italia Francia Marittimo 2014-2020 (MOMAR, SICOMAR, RES-MAR, SEDITERRA)*
- *Interreg IV A Med 2007-2013 (FUTUREMED)*
- *ENPI CBC MED 2007-2013 (Risk Monitoring, Modelling and Mitigation)*
- *LIFE (SMILE, BEST COAST)*
- *POR FESR LIGURIA 2007-2013 (SEAGOSS, IMPACQUA)*
- *Progetto SEDIMARD 83*
- *Progetto CAP SEDIMENTS*

Fonte: Scheda progetto

## **Sostenibilità**

I risultati del progetto potranno essere capitalizzati in particolare dall'ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale) nell'elaborazione di linee guida da recepire a livello nazionale ed europeo in materia di gestione dell'insabbiamento nei porti. Si sottolinea a tal proposito che le linee guida realizzate dal progetto sono già state recepite ed adottate da alcuni piani regolatori portuali

## **Valore aggiunto comunitario**

Il principale valore aggiunto transfrontaliero risiede nello scambio di buone esperienze e di buone pratiche in un settore ancora poco conosciuto: quello della gestione dei sedimenti. Sul versante scientifico, la partecipazione ad un Programma Interreg ha consentito la pubblicazione di articoli in riviste specializzate che assicurano la disseminazione dei risultati su di una più ampia scala geografica.



# 4 Indagine rischi ‘naturali e ambientali’

---

## 4.1 SINTESI DEI RISULTATI

L'indagine online dedicata alla tematica dei rischi naturali e ambientali ha permesso di formulare le seguenti conclusioni:

- Il 59% dei beneficiari coinvolti ha dichiarato che la strategia del Programma è fondamentale per affrontare le problematiche relative ai rischi naturali, mentre il 41% la considera complementare ad altre politiche attuate sia a livello regionale che a livello nazionale;
- Tra i rischi dell'area di cooperazione, quello delle alluvioni appare essere di maggiore rilevanza per il territorio, seguito dal fenomeno dell'erosione costiera. I beneficiari hanno inoltre indicato la siccità come fattore limite per lo sviluppo del settore agricolo e quindi dell'intero tessuto socioeconomico di alcune aree. La gestione della qualità e della quantità delle risorse idriche appare, dunque, una priorità d'investimento condivisa tra gli stakeholder del Programma;
- La progettazione integrata promossa dal Programma può essere considerata un elemento di successo per la gestione della tematica dei rischi naturali e ambientali, anche se non mancano esperienze positive da parte dei progetti semplici. I primi, infatti, in ragione della loro dimensione finanziaria, della composizione del partenariato (che vede coinvolti soggetti strategici per l'avanzamento delle politiche), nonché della loro stessa durata, permettono la formulazione di strategie integrate da un punto di vista tematico (previsione, prevenzione e ottimizzazione degli interventi) e da un punto di vista della governance, favorendone un approccio *multi-level*. I progetti semplici, invece, seppur più limitati rispetto agli strategici in quanto a dimensione complessiva (anche in relazione alla capacità di 'moltiplicare' le ricadute nei territori), si presentano come uno strumento molto efficace e flessibile per il trasferimento di buone pratiche e la realizzazione di piccole azioni pilota, capaci però di impattare in maniera diretta sui problemi dell'area;
- Le problematiche ricorrenti nella preparazione e attuazione dei progetti sono legate al coordinamento del partenariato che appare particolarmente critico soprattutto per l'attuazione dei Cluster (gruppo di progetti semplici, con logiche di intervento separate ma integrate nel raggiungimento di un obiettivo comune).

Per la futura programmazione 2021-2027, dall'indagine sono emersi tre elementi:

- L'importanza della comunicazione e del trasferimento di informazioni e risultati. Dalle attività di formazione e animazione nelle scuole fino alla elaborazione di catene di comando congiunte e alla definizione di strategie di comunicazione comuni basate su approcci bottom-up, il tema di come divulgare i risultati ottenuti rimane attuale per promuovere comportamenti più consapevoli, capaci di mitigare i rischi naturali e ambientali dell'area di cooperazione;

- L'importanza di coinvolgere il mondo della ricerca. I beneficiari concordano ampiamente (il 95%) sulla necessità di coinvolgere i centri di ricerca, quali attori più adatti a intervenire su queste tematiche, poiché in possesso di un *know-how* tecnico e scientifico fondamentale per poter programmare e pianificare gli interventi in maniera efficace;
- L'importanza di una fase preliminare di progettazione congiunta. La maggior parte dei beneficiari (il 70%) ritiene che i progetti strategici possano rappresentare concretamente uno strumento con cui gestire i rischi nel territorio di cooperazione. Tuttavia, una fase preliminare di progettazione degli interventi, basata sulle esperienze passate e le buone pratiche acquisite, può contribuire a raggiungere un livello di programmazione degli interventi più ambizioso, integrato da un punto di vista tematico (in quanto capace di sfruttare le sinergie tra più discipline) e quindi più suscettibile di ricevere un supporto politico di lungo termine.

Alla luce di queste evidenze e di quelle emerse dall'analisi degli strumenti di attuazione del Programma (cap. 3.2 del Fascicolo 1), dal punto di vista del valutatore si raccomanda di:

- Tenere conto della diversa natura di progetti semplici e progetti integrati a partire dalla fase di istruttoria e prevedere dunque criteri di selezione adeguati per valutarne la specificità, nonché per motivare puntualmente il ricorso ad una modalità di attuazione rispetto ad un'altra;
- Ripensare la logica dei progetti strategici territoriali, che di fatto hanno trovato attuazione in misura minore rispetto a quelli tematici e che in parte si allontanano dalla logica territoriale promossa nel nuovo periodo di programmazione, a causa del requisito obbligatorio di coinvolgere tutti i territori del Programma, limitando dunque la possibilità di finanziare interventi in aree circoscritte e funzionali;
- Considerare la possibilità di inserire una fase di coprogettazione congiunta, preliminare alla presentazione delle proposte progettuali, con cui promuovere un approccio partecipativo alla programmazione strategica del territorio con l'obiettivo di darle continuità e coerenza attuativa. A tal fine, le attività di capitalizzazione possono rappresentare la 'sede d'incontro' di questa fase.

## 4.2 LE RISPOSTE IN CIFRE

Il contributo del Programma è stato:			
	Perché?		Chi?
<b>Fondamentale per affrontare le tematiche dei rischi naturali</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ha messo insieme diverse tematiche, proponendo soluzioni ai rischi cui è esposta l'area di cooperazione</li> <li>• Ha permesso di innescare sinergie e collaborazioni tra enti omologhi con le stesse competenze sui due lati della frontiera</li> <li>• Ha promosso approcci multidisciplinari e innovativi (rischio acustico)</li> <li>• Ha riposto ad un problema concreto del territorio e delle comunità che vi abitano</li> <li>• Ha promosso una cultura di co-programmazione e co-progettazione sulla base di esigenze 'prioritarizzate'</li> <li>• Ha permesso di finanziare tecnologie avanzate per la tutela delle acque marine</li> </ul>	<b>59%</b>	Geremia, Sinapsi, LOSE+, Med star, Medforeste, Report, Triplo, Rumble, Maregot, Proterina 3E, Sicomar Plus, Medcoopfire, Trig-Eau
<b>Complementare ad altri strumenti politici, quali:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Programmi operativi regionali</li> <li>• Attività istituzionali svolte dalle Agenzie Regionali per la protezione ambientale (ARPA)</li> <li>• Piani regionali di previsione, prevenzione, e lotta agli incendi boschivi (L.353/2000)</li> <li>• Documento Operativo Recupero fascia costiera</li> <li>• Piano di tutela dell'ambiente marino costiero</li> </ul>	<b>41%</b>	Mon Acumen, Adapt, Proteria 3E, Sediterra, Sedriport, Maregot, Medcoopfire, Medstar, OMD, Sicomar Plus, Med PSS, Trig Eau
<b>Secondario</b>		<b>0%</b>	
Ci sono altri strumenti di politica rilevanti per la gestione dei rischi nell'area di cooperazione?			
	N. risposte	Grado di rilevanza (0-3)	Quali?
<b>Altri progetti/programmi comunitari</b>	<b>33%</b>	<b>2</b>	Horizon 2020, Life, Erasmus +, Altri progetti Marittimo, Alcotra, MED, Call for proposal for Prevention and preparedness in Civil Protection – DG ECHO, ENI CBC MED, Covenant of Majors
<b>Strumenti nazionali</b>	<b>22%</b>	<b>2</b>	Piano nazionale di Adattamento ai cambiamenti climatici, Programme d'Actions et de Prévention des inondations, Piano Strategico Nazionale Portualità e Logistica, Tavolo Nazionale Erosione costiera, Programmi della Protezione Civile, Piano di Gestione del rischio alluvioni (PGRA), GEMAPI (Gestion de Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations)
<b>Strumenti regionali</b>	<b>25%</b>	<b>3</b>	Piani di risanamento acustico delle infrastrutture, Piani specifici di prevenzione AIB (incendi boschivi) Programmazione regionale delle politiche forestali. Pianificazione regionale di Protezione Civile,

			Documento Strategico Portualità Ligure (DGR 1101/2017), Toscana carbon neutral e tutti i piani relativi al rischio idraulico, Piano di Gestione Rischio Alluvione, PGRI (Plan de Gestion de Risque Inondation) , GEMAPI (Gestion de Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations) , SDAGE, PAPI, SLGRI (Strategie Locale de Gestion de Risque Inondation) Schémas directeurs de l'eau, SOURCE
<b>Altri strumenti territoriali</b>	<b>20%</b>	<b>2</b>	Piani Comunali di protezione civile, Piano per l'assetto idrogeologico (PAI); Piani di gestione del rischio alluvione (Direttiva Alluvioni 2007/60/CE), Piani di Bacino, Piani di Baia

**In termini di tipologia di progetto previsto dal Programma, quale è la sua opinione con riferimento ai loro punti di forza e di debolezza:**

<b>Tipologia di progetto</b>	<b>Punti di forza</b>	<b>Punti di debolezza</b>
<b>Semplice</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• N. limitato di partner (e budget) agevola la qualità nel coordinamento del partenariato, rendendolo più coeso</li> <li>• Facilità nel trasferire buone pratiche in quelle regioni con pochi o arretrati strumenti politici</li> <li>• Quando si ha già un quadro conoscitivo completo sulle esigenze dei territori, la realizzazione delle azioni pilota permette di produrre impatti concreti su target precisi e arrivare al bisogno in maniera diretta</li> <li>• Agevola la partecipazione di attori privati (lato francese)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presenza limitata i soggetti con ruolo/funzioni che permettano l'avanzamento di politiche, lo sviluppo di strumenti</li> <li>• Limitata ricaduta moltiplicatrice dei benefici sui territori (dovuta ad una limitata presenza di soggetti capaci di sviluppare strumenti politici)</li> <li>• Procedure amministrative complesse</li> <li>• L'orientamento sulle attività può essere un punto di forza ma anche di debolezza, se non si approfondisce a sufficienza il valore aggiunto comune transfrontaliero</li> <li>• Azioni poco sostenibili nel tempo perché non ulteriormente finanziabili con programmi mainstream o risorse proprie</li> </ul>
<b>Strategico integrato tematico</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Partenariati rappresentativi di tutto il territorio;</li> <li>• Durata triennale dei progetti</li> <li>• Strategie più complete e ambiziose</li> <li>• Partenariati che coinvolgono le istituzioni responsabili di un tema sui due lati della frontiera</li> <li>• Permette di creare reti su larga scala</li> <li>• Favorisce sinergie tra diversi comparti (previsione, prevenzione dei rischi e ottimizzazione degli interventi)</li> <li>• Permette un collegamento diretto con le strategie dei territori</li> <li>• Permette un approccio multi-governance</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordinamento e gestione del progetto complessi (leadership, ripartizione del budget, certificazione...)</li> <li>• La molteplicità di azioni da realizzare può compromettere il focus del tema trattato</li> </ul>
<b>Strategico integrato territoriale</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favorisce un'integrazione della governance concreta a livello non solo regionale ma anche transnazionale</li> <li>• Promuove un confronto su diverse realtà territoriali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordinamento di diverse esigenze territoriali in un unico quadro strategico molto complesso</li> </ul>

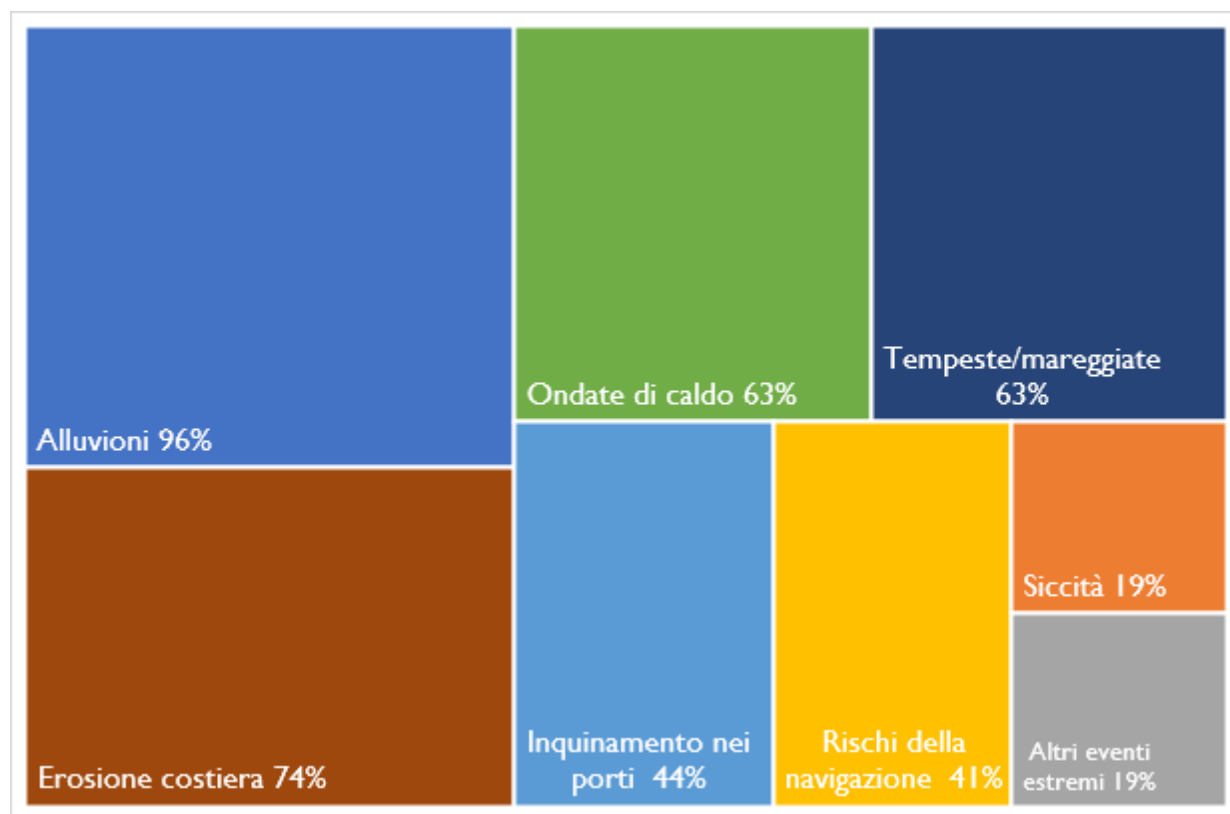
- Permette concretamente di affrontare le problematiche su scala transnazionale
- Coordinamento e gestione del progetto complessi (aspetti amministrativi e finanziari)
- Difficoltà derivanti da quadri normativi molto diversi tra i due paesi
- Fase di progettazione molto complessa per via delle caratteristiche dell'area transfrontaliera marittima

### Quali sono i fattori limitativi principali riscontrati nella preparazione e nell'attuazione del progetto:

	Risposte	Perche?
<b>La copertura territoriale e tematica</b>	19%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Scelta di soggetti il cui ruolo e funzione non erano direttamente connessi alla gestione e governance delle merci pericolose</li> <li>• Difficoltà di confronto/networking con realtà geografiche fuori Area del Marittimo</li> <li>• En France il sera bien de couvrir la Région SUD dans son intégralité.</li> </ul>
<b>La tipologia di interventi/spesa ammessi</b>	19%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• il vincolo delle spese di personale per i partner che fanno ricerca dovrebbe essere più basso: la ricerca è applicata al territorio ed ha una forte ricaduta. Dovrebbe quindi essere agevolata in questi casi.</li> </ul>
<b>La durata del progetto</b>	22%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 36 mesi sono sufficienti, anche se la pandemia ha evidenziato che 3 mesi sono stati persi per affrontare altre priorità</li> <li>• La stessa fase progettuale richiederebbe tempo per meglio definire gli obiettivi da raggiungere</li> <li>• Il tempo rappresenta un tema rilevante se pensato in relazione agli appalti pubblici e alle tempistiche dei loro procedimenti</li> </ul>
<b>L'individuazione e la gestione del partenariato</b>	30%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'elevato numero di partecipanti rende complessa la gestione del progetto da un punto di vista del coordinamento.</li> <li>• Il coinvolgimento di soggetti con ruolo e funzioni nella lotta ai rischi naturali è alle volte complessa</li> <li>• La necessità di coinvolgere i capifila dei progetti semplici e di coordinare costantemente le rispettive attività è molto sfidante</li> <li>• La lingua continua, in alcuni casi, a rappresentare un limite</li> </ul>
<b>L'ammontare finanziario</b>	22%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La complessità nella gestione richiede risorse finanziarie che vengono dunque tolte alle attività di progetto</li> <li>• Le innovazioni infrastrutturali richiedono più risorse</li> <li>• Investimenti su tecnologie all'avanguardia e costose non permettono poi di coprire adeguatamente tutti i territori</li> </ul>
<b>Altro</b>	37%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Serve maggiore attenzione alla capitalizzazione delle attività di progetto così che le buone pratiche possano replicarsi in altri luoghi e diventare patrimonio del territorio</li> <li>• Serve una maggiore chiarezza nella definizione dei progetti cluster (in termini di implementazione)</li> </ul>

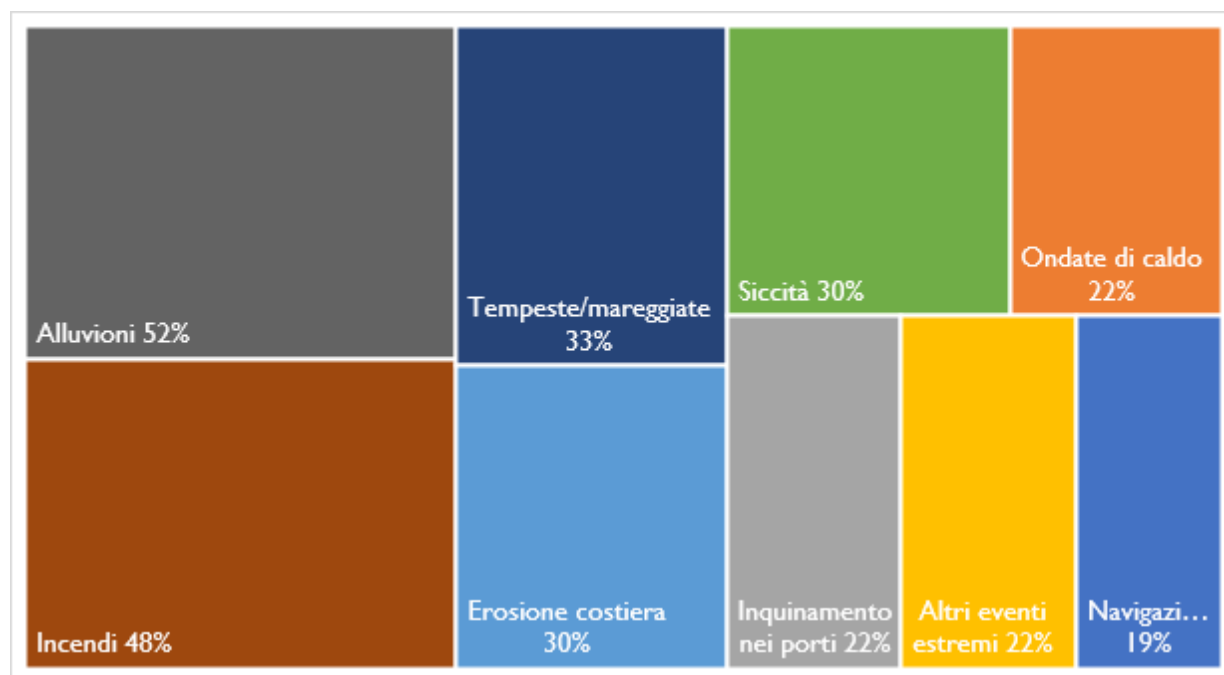
- Difficile conciliare le regole del Programma e quelle degli enti pubblici (per esempio una modifica del budget richiede dei passaggi amministrativi molto lunghi e onerosi)

## Rischi naturali più rilevanti per l'area di cooperazione



	1	2	3	Aree maggiormente esposte (aree interne, costiere, isole...)
<b>Alluvioni</b>				Val Roja, Regione Liguria, Nizza...
<b>Incendi</b>				In generale tutta l'area mediterranea,
<b>Siccità</b>				Grande problema per il settore agricolo e quindi per lo sviluppo socio-economico di intere aree. Forti impatti anche sulla qualità e quantità delle risorse idriche
<b>Altri eventi estremi</b>				Rischio idrogeologico, effetto domino di eventi accidentali di tipo tecnologico (rilascio, esplosioni etc), anomalie climatiche (parassiti alieni che danneggiano le produzioni agricole)
<b>Rischi della navigazione</b>				Con eventi metereologici sempre più estremi, i rischi della navigazione (insabbiamento dei porti e incidenti) diverranno sempre più rilevanti
<b>Inquinamento nei porti</b>				Tematica molto circoscritta rispetto all'intero territorio di cooperazione
<b>Ondate di caldo</b>				Città e ambienti marini (a causa dell'eccessiva temperatura del mare)
<b>Tempeste/mareggiate</b>				

Quali sono i rischi più rilevanti per quanto riguarda la sua attività/settore/competenza?



	Competenze e responsabilità
<b>Alluvioni</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestione del territorio con particolare riferimento alle aree forestali per la loro capacità di regimazione idrogeologica</li> <li>• Tecnico settore ambiente e reperibile di protezione civile per le allerte meteo</li> <li>• Gestione del piano di sicurezza multirischio comunale (FR)</li> <li>• Meteorologo</li> <li>• Geografo con competenze nella pianificazione e sviluppo dei territori</li> <li>• Pianificazione di protezione civile regionale e linee guida comunale sui rischi</li> <li>• Gestione acqua piovana e permeabilità del suolo (FR)</li> </ul>
<b>Incendi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestione rischi incendio di interfaccia forestale</li> <li>• Meteorologo</li> <li>• Responsabile pianificazione regionale antincendio boschivo</li> </ul>
<b>Siccità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Funzionario del settore agricoltura e coinvolto nel monitoraggio dei sistemi irrigui e stima fabbisogni irrigui</li> <li>• Gestione dell'acqua piovana, permeabilità del suolo, riutilizzo dell'acqua</li> </ul>
<b>Altri eventi estremi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rischio idrogeologico,</li> <li>• Effetto domino di eventi accidentali di tipo tecnologico (rilascio, esplosioni etc), anomalie climatiche (parassiti alieni che danneggiano le produzioni agricole)</li> <li>• Perdita della biodiversità</li> <li>• Geomorfologia costiera</li> </ul>
<b>Rischi della navigazione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Responsabile del Gruppo di oceanografia fisica</li> <li>• Piano di gestione dei sedimenti costieri</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ricercatore in Misure di dispersione attraverso strumenti oceanografici (boe alla deriva dette "drifter", radar HF) e previsioni attraverso modelli di circolazione</li> </ul>
<b>Inquinamento nei porti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ricerca in materia di inquinamento acustico e salute della popolazione</li> </ul>
<b>Ondate di caldo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meteorologo</li> </ul>
<b>Tempeste/mareggiate</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meteorologo</li> <li>• Docente in geomorfologia</li> <li>• Gestione emergenze regionali</li> <li>• Ricercatori in misurazione altezza onde e trasporto sedimenti</li> </ul>
<b>Erosione costiera</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Docente in geomorfologia</li> <li>• Gestione fascia costiera, monitoraggio e piani di intervento</li> </ul>

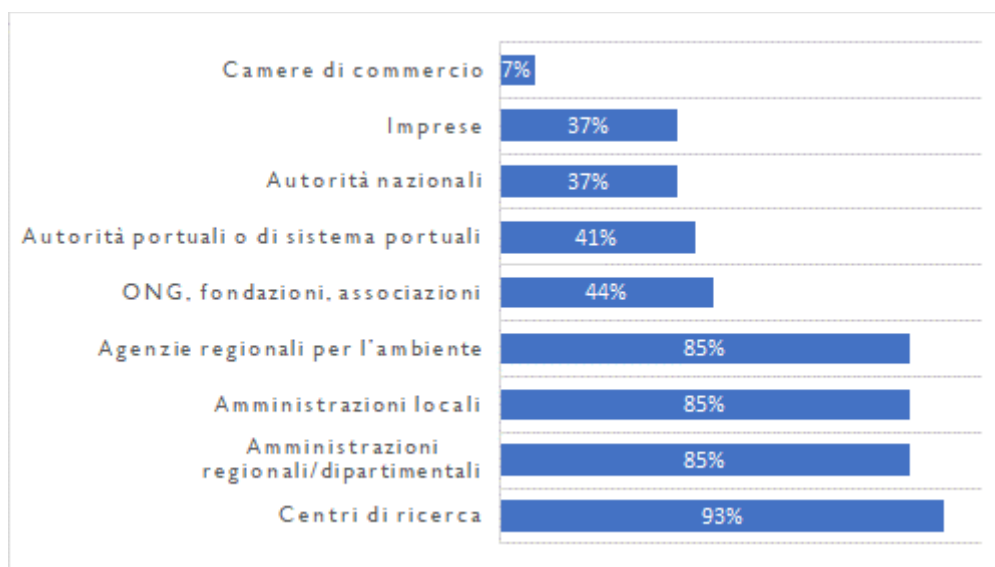
**Su quali dimensioni l'intervento transfrontaliero potrebbe contribuire al miglioramento della gestione dei rischi, nel futuro periodo di programmazione?**

	<b>% risposte</b>	<b>Punteggio assegnato 0-3</b>	<b>Esempi di azione</b>
<b>Più promozione/diffusione e comunicazione dell'informazione</b>	<b>96%</b>	<b>2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maggiore divulgazione dei risultati ottenuti con una comunicazione omogenea</li> <li>• Maggiore conoscenza e consapevolezza di alcuni rischi (per esempio esposizione al rumore)</li> <li>• Piani di sensibilizzazione e standardizzazione dei bollettini d'allerta</li> <li>• Catene di comando e informative in caso di emergenza con tempi e modalità concordati</li> <li>• Strategie di comunicazione comuni</li> <li>• Eventi, tavole rotonde con decisori politici del territorio</li> <li>• Promuovere processi partecipativi bottom-up</li> <li>• Animazione nelle scuole, associazioni di categoria sui temi del cambiamento climatico, dello sviluppo sostenibile, della gestione dei rischi</li> </ul>
<b>Più pianificazione e strategie comuni</b>	<b>89%</b>	<b>3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sistemi di monitoraggio e raccolta dati sul lungo periodo</li> <li>• Momenti istituzionali, protocollo, memorandum</li> <li>• Strategie condivise tra comuni limitrofi</li> <li>• Condivisione di piani di intervento con relativa valutazione della loro efficacia e valore aggiunto</li> <li>• Linee guida</li> </ul>
<b>Più azioni pilota/sperimentazioni</b>	<b>89%</b>	<b>3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Interventi sperimentali di difesa costiera</li> <li>• Sperimentazioni di sistemi di allerta mareggiata</li> <li>• Valutazioni comparate su diversi territori con condizioni simili (ambientali, territoriali, antropiche)</li> <li>• Esercitazioni per testare la formazione delle squadre in campo per contrastare i rischi naturali</li> <li>• Soluzioni per migliorare la catena informativa</li> <li>• Nuove reti di monitoraggio degli inquinanti (atmosferici, acustici, acquatici)</li> </ul>



			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Test di modalità di comunicazione innovative sul rischio</li> <li>• Sistemi di valutazione e monitoraggio applicato per fenologia, stato fitosanitario o siccità</li> <li>• Interventi mirati alle infrastrutture portuali</li> </ul>
<b>Più gestione in comune di zone/aree d'interesse</b>	<b>67%</b>	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestione condivisa delle aree boscate appartenenti a più comuni contigui</li> <li>• Sviluppo di collaborazione nelle aree di confine</li> <li>• Sviluppo e rinnovo di memorandum e protocolli</li> </ul>
<b>Più investimenti congiunti</b>	<b>67%</b>	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potenziamento dei lavoratori transfrontalieri e sistemi comuni per la sicurezza</li> <li>• Investimenti sui bacini idrografici interregionali</li> <li>• Espansione rete radar transfrontaliera</li> <li>• Centri di calcolo transfrontaliero con computer ad alta prestazione (HPC)</li> <li>• Favorire i partenariati pubblico-privati</li> </ul>
<b>Più conoscenze e pratiche condivise</b>	<b>41%</b>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ricerche multidisciplinari per la gestione dei rischi</li> <li>• Definizione di metodi e standard comuni (per es per definire le emissioni sonore delle navi)</li> <li>• Protocolli di intesa per creare reti di cooperazione in territori criticità simili</li> <li>• Esercitazioni, formazione comune, piattaforme web per condividere dati e informazioni</li> <li>• Attività di capacity building</li> <li>• Censimenti di modalità operative</li> </ul>
<b>Più formazione</b>	<b>0%</b>		

### Soggetti più adatti da coinvolgere per affrontare in maniera efficace la tematica dei rischi



**Quali sarebbero, secondo lei, gli strumenti più adatti per la gestione dei rischi naturali e ambientali nella prossima programmazione?**

Tipo di progetto	% risposte	Perche?
------------------	------------	---------

<b>Progetti semplici</b>	56%	<p>Efficaci per:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• affrontare problematiche molto specifiche</li> <li>• iniziative di formazione</li> <li>• se clusterizzati permettono un'integrazione tematica</li> <li>• produrre impatti diretti e puntuali sui territori</li> <li>• gestire e coordinare partner e azioni</li> </ul>
<b>Progetti strategici con una fase precedente di progettazione</b>	70%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Permette di integrare 3 dimensioni: misurazione, monitoraggio e sintesi/promozione di regolamentazioni</li> <li>• Capitalizzare i risultati della passata programmazione unendo anche quelli ottenuti dai cluster per garantire un approccio olistico e innovativo</li> <li>• Promuove un approccio multidisciplinare</li> <li>• Permette di integrare la programmazione degli interventi e cogliere l'interdipendenza dei rischi, rendendo così le azioni più efficaci</li> <li>• Rendere obbligatoria la partecipazione di un Autorità competente per territorio per concludere accordi giuridici vincolanti</li> </ul>
<b>Altro</b>	15%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prodotti Strategici organizzati in sottoprodotti (come in passato)</li> <li>• Progetti pubblico-privati con enti di ricerca e agenzie per l'ambiente</li> </ul>

# 5 Allegati

---

## Questionario 'breve'

### 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). Il progetto:

- Accresce 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
- Impatta sul tasso di occupazione
- 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 di 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
- Crisi del Covid-19
- 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 \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**8) Far parte di un progetto integrato in una strategia più ampia (ad es. un progetto strategico integrato) (segnare anche più di un'opzione con una X):**

- Consente di sviluppare più facilmente sinergie
- Consente di rafforzare l'impatto generato sul territorio

- Complica l'attuazione del progetto
- Non aggiunge valore aggiunto
- Altro (precisare)

Osservazioni

---

---

---

## Questionario ai capofila

### **Informazioni generali**

1. Qual è il processo che ha condotto alla presentazione del progetto?
2. Come avete impostato il partenariato del progetto e qual è la logica di individuazione dei partners e l'attribuzione dei differenti compiti (per competenze, capacità di attuare i cambiamenti attesi, responsabilità, copertura geografica)?

### **Contesto di intervento**

3. Il quadro di contesto è cambiato nel corso dell'attuazione del progetto?
4. Qual è l'aspetto maggiormente rilevante ai fini del conseguimento degli obiettivi del progetto?

### **Strategia di intervento, risultati attesi e/o impatti**

5. Quali sono i problemi specifici che si vogliono affrontare con il progetto nell'area di riferimento e perché?
6. È confermata la strategia di progetto così come da scheda progetto (i.e. obiettivi, attività, indicatori)?
7. Ha osservato altri impatti non catturati dagli indicatori previsti? Se sì, quali? Ha sviluppato strumenti per misurarli?
8. Le attività del progetto si inseriscono in una strategia territoriale/tematica più ampia?
  - Se sì, quali sono i vantaggi di tale cooperazione?
  - Se no, sarebbe utile secondo Lei attivare uno strumento specifico dedicato?
9. Ha proceduto ad una raccolta dati sui gruppi target del suo progetto per analizzare gli impatti e gli effetti specifici territoriali? Se sì, quali e come?

### **Stato di avanzamento**

10. Qual è lo stato di realizzazione delle attività previste?
11. Quali sono stati i risultati di progetto conseguiti fino ad ora?
12. 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)?
  - Altre criticità in fase di attuazione?

13. In che misura la crisi del COVID 19 ha impattato sulle attività progettuali? Quali sono state le misure prese da parte del Programma al fine di mitigarne l'impatto?

## **Sinergie**

14. 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? Quali sono le criticità riscontrate nell'attivazione delle sinergie?

## **Sostenibilità a lungo termine**

15. Come verrà attuata la strategia transfrontaliera una volta concluso il progetto?

16. 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)?

17. In che misura le conseguenze del Covid-19 potrebbero impattare sulla sostenibilità del suo progetto sul medio/lungo termine?

## **Valore aggiunto transfrontaliero**

18. Come misura il valore aggiunto transfrontaliero delle sue attività?

19. Le azioni svolte nell'ambito del progetto avrebbero potuto essere sviluppate con la stessa efficacia in altri contesti programmatici nazionali, regionali o europei?



## Questionario ai partner

### **Informazioni generali**

1. Com'è nata l'idea progettuale? In quale contesto?
2. Quale è il suo ruolo all'interno del partenariato?
3. In che modo le vostre competenze contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi di progetto?

### **Stato di avanzamento, risultato e impatti**

4. Quale è lo stato di realizzazione delle attività previste di sua competenza?
5. Quali impatti sono stati generati sul suo territorio? Come sono stati monitorati?

### **Fattori esterni**

6. Quali sono stati gli impatti della crisi del Covid-19 sull'attuazione delle sue attività all'interno del progetto? Quali soluzioni ha implementato al fine di oltrepassare queste problematiche?
7. In che misura la crisi del Covid-19 ha/potrebbe impattare la sostenibilità del progetto sul medio/lungo termine?
8. Oltre il COVID, ci sono stati altri fattori inaspettati, positivi o negativi, che hanno influenzato il buon andamento delle sue attività? Ci sono stati cambiamenti nel contesto dall'inizio progetto che hanno cambiato la logica di intervento?

### **Sostenibilità a lungo termine**

9. Dopo il periodo progettuale, quale sarà l'eredità del progetto per il suo territorio?

### **Valore aggiunto comunitario**

10. Quale ritiene sia il valore aggiunto della dimensione transfrontaliera del progetto?