



## Regione Toscana

Seduta n. 237/PS/VAS del 29.10.2021  
Determinazione n. 7/AC/2021

### **NURV**

**(Nucleo Unificato Regionale di Valutazione e verifica degli investimenti pubblici)**

**Autorità competente per la VAS**

### **Programma di Cooperazione Territoriale Europea Italia-Francia «MARITTIMO» Programmazione 2021-2027**

Autorità procedente: Autorità di Gestione (AG) - Regione Toscana - Settore Attività internazionali

Autorità Competente: Nucleo Unificato regionale di valutazione e verifica - NURV della Regione Toscana

### **Parere motivato di VAS**

#### **II NURV**

come composto ai sensi della deliberazione della Giunta regionale n.478/2021 e del decreto del Presidente della Giunta regionale n. 137/2021, a seguito del procedimento semplificato previsto dall'art. 10 del Regolamento interno, in qualità di autorità competente per la VAS;

**visti**

- la Direttiva 2001/42 CE del Parlamento Europeo e del Consiglio concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;
- il d.lgs. 152/2006 recante "Norme in materia ambientale", ed in particolare la Parte seconda relativa alle "Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione di impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC)";
- la legge regionale 10/2010 recante "Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza";

**premessato che**

- Il Programma di cooperazione transfrontaliera Interreg Italia Francia Marittimo (di seguito PC IFM 2021-2027) è gestito dalla Regione Toscana nella sua qualità di Autorità di gestione e vede il coinvolgimento dei seguenti territori: per la Regione Toscana, le 5 province costiere (Massa Carrara, Pisa, Lucca, Livorno, Grosseto); per la Regione Liguria, tutte le province (Genova, Imperia, La Spezia, Savona); per la Regione Autonoma della Sardegna, tutte le Province (Sassari, Nuoro, Cagliari, Oristano, Olbia-Tempio, Ogliastra, Medio-Campidano, Carbonia-Iglesias); per la Regione francese della Corsica (Corse du Sud, Haute-Corse); per la Regione francese di sud Paca, le province affacciate sul Nord Tirreno (Alpes-Maritimes, Var);
- Il PC IFM 2021-2027 rientra nel campo di applicazione della VAS di cui all'art.3 co.2 della Direttiva 2001/42/CE, dell'art. 6 co.2 del D.Lgs. 152/06 e dell'art.5 co.2 della lr 10/10;
- l'Autorità Procedente è individuata nell'Autorità di Gestione – Settore attività internazionali della RT in quanto organismo deputato al supporto e al coordinamento dei lavori per la definizione del piano e per l'invio dello stesso alla Commissione UE organo competente per l'approvazione;
- come concordato tra le Autorità Ambientali delle regioni italiane coinvolte nel Programma (riunione dell'8.02.2021), l'Autorità Competente, in riferimento ai contenuti del Programma e della valutazione che incidono sul territorio italiano, è individuata nel NURV della Regione Toscana. Le altre regioni italiane coinvolte nel PC IFM 2021-2027 coordinano sul proprio territorio la consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale secondo le proprie procedure e norme regionali; gli esiti della consultazione degli SCA sul documento preliminare di VAS, effettuata dalle altre regioni, vengono resi all'Autorità Procedente e all'Autorità Competente;
- la consultazione sulla proposta di PC IFM 2021-2027 e sul RA ai sensi dell'art.6 della Direttiva 2001/42/CE viene inoltre effettuata dalle regioni francesi secondo le specifiche norme nazionali. Gli esiti istruttori dell'Autorità Ambientale francese sono stati resi all'Autorità Procedente, che li ha successivamente comunicati all'Autorità Competente in data 22.10.2021;
- Il Settore Attività Internazionali, Autorità di Gestione PC IFM 2021-27 con nota Prot. 0271118 del 29/06/2021 e Prot. 0276621 del 02/07/2021, ha trasmesso la comunicazione al NURV di cui all'art. 13 co.5 del D.Lgs. 152/06 come modificato dal D.L.77/2021.
- Contestualmente il Settore Attività Internazionali, Autorità di Gestione PC IFM 2021-27:
  1. con nota Prot. 0277690 del 02/07/2021, ha avviato le consultazioni degli SCA della Regione Toscana;
  2. con nota Prot. 0277694 del 02/07/2021, ha inviato la documentazione VAS e il PO alle Autorità ambientali delle altre regioni sul "Programma di Cooperazione Territoriale Europea Italia-Francia "Marittimo" INTERREG IFM 2021-2027" e sul Rapporto Ambientale;
  3. ha fatto le pubblicazioni sul sito web <http://interreg-maritime.eu/it/il-programma-2021-2027> della proposta di PO e della documentazione di VAS.
- La scadenza delle consultazione pubbliche è fissata per il 03 settembre 2021;
- con nota prot. 276619 del 02.07.2021 il Settore Attività Internazionali ha inoltre trasmesso il secondo Rapporto di Monitoraggio ambientale del Programma di cooperazione transfrontaliera Italia – Francia Marittimo 2014-2020 ("Rapporto di Monitoraggio ambientale del Programma 2021"), che è anche disponibile per la consultazione al seguente link: <http://interreg-maritime.eu/it/documenti-di-programma>.
- con nota prot. 278877 del 05.07.2021 il Presidente del NURV ha avviato il procedimento semplificato, previsto dall'art. 10 del regolamento interno, mettendo a disposizione dei componenti del NURV la documentazione e chiedendo osservazioni e contributi entro il giorno 01.10.2021 nonché fissando per il 07.10.2021 il deposito in area riservata della proposta di determina per la condivisione e il 08.10.2021 quale data di approvazione;

- con successiva nota prot. 372007 del 24.09.2021 il Presidente del NURV ha comunicato ai componenti lo slittamento dei tempi per l'approvazione della Determina al fine di consentire alle autorità francesi di completare le istruttorie di competenza. La scadenza per le osservazioni da parte dei componenti è quindi stata indicata il giorno 20.10.2021, il deposito in area riservata il 25.10.2021 e l'approvazione finale della determina il giorno 26.10.2021;
- sono pervenuti le seguenti osservazioni/contributi:
  - 1 - Comune di Piombino - ns. prot. 332441 del 20.08.2021;
  - 2 - Parco Nazionale Arcipelago Toscano – ns. prot. 333336 del 23.08.2021;
  - 3 - Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale – ns.prot. 335999 del 25.08.2021;
  - 4 - Settore Trasporto Pubblico Locale su ferro e marittimo – mobilità sostenibile – ns. prot. 343760 del 03.09.2021;
  - 5 – Segretariato regionale per la Toscana – ns. prot. 345857 del 06.09.2021;
  - 6 – Soprintendenza archeologica delle belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Firenze e per le Province di Pistoia e Prato – ns. prot. 352026 del 09.09.2021;
  - 7 – ARPAT – ns. prot. 364226 del 20.09.2021;
  - 8 – Comune di Livorno – ns. prot. 363304 del 20.09.2021;
- è inoltre pervenuto il contributo istruttorio dell'Autorità Ambientale francese in data 22.10.2021.

#### esaminati

- i documenti trasmessi dal proponente e pubblicati sul sito web <http://interreg-maritime.eu/it/il-programma-2021-2027>:
  - Allegato 1.1 Ostacoli Potenzialità Sfide Orientamento strategico 2021-2027
  - Allegato 1.2 Programma Marittimo 21-27 Analisi territoriale
  - Allegato 1.3 Priorità azioni tipi progetti
  - Allegato 2 Rapporto Ambientale
  - Allegato 3 Sintesi non tecnica
  - Allegato 4 VINCA
  - Allegato 5 Dispositivo di monitoraggio
  - Allegato 6 Cartografia
- il contributo istruttorio dell'Autorità Ambientale francese che è stato esaminato e coordinato ai fini di una generale coerenza con gli esiti istruttori del NURV e che si riporta in Allegato alla presente Determina quale parte integrante;
- i contributi pervenuti dai componenti del NURV che risultano essere agli atti d'ufficio del NURV e che sono stati considerati nello svolgimento dell'attività istruttoria finalizzata alla redazione del presente parere, e che sono brevemente sintetizzati nella seguente tabella:

N.	Soggetto	Osservazione
1	Comune di Piombino	Il Comune prende atto che non ci sono specifici riferimenti al territorio comunale, ritiene condivisibili i propositi e gli obiettivi del Programma. Non ci sono particolari osservazioni e considerazioni da segnalare.
2	Parco Nazionale Arcipelago Toscano	Non risultano esserci particolari suggerimenti ed osservazioni in merito
3	Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale	L'AdB prende atto che il Rapporto Ambientale conduce l'analisi della coerenza esterna del Programma (cfr. capitolo 4) partendo da un'analisi aggregata dei contenuti dei piani analoghi vigenti su diverse porzioni del territorio interessato dal programma e conducendo una ricognizione generale degli stessi piani senza entrare nel merito dei contenuti specifici di ognuno di loro. A valle di tale analisi – peraltro affetta da qualche imprecisione nella trattazione del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni del distretto dell'Appennino Settentrionale – il RA conduce un'Analisi di Coerenza tra i piani/programmi esaminati e il Programma, e un'Analisi di Concordezza tra i piani/programmi esaminati e le Priorità del Programma. Si ritiene condivisibile la valutazione di generale coerenza e concordanza, espressa dal RA, tra il Programma in esame e gli strumenti di pianificazione di questa Autorità di bacino distrettuale (riportati nel dettaglio nella succitata nota ns. prot. 2252 del 16/3/2021) con particolare riferimento alla Priorità 2, agli aspetti di gestione dei rischi e all'obiettivo di promozione di una cultura e una gestione del territorio e del mare che ne garantisca la resistenza ai rischi (erosione costiera, incendi, inondazioni, sicurezza marittima), in una sinergia tra mare, biodiversità, effetti derivanti dai cambiamenti climatici e politiche. In particolare, si rilevano come fortemente coerenti con il quadro della pianificazione di bacino di questa autorità, alcune delle sotto-azioni indicate per la suddetta Priorità 2: 4.B.Ba, 4.B.Bb, 4.C.Ca e 7.A.Aa, 7.A.Ab. L'AdB auspica che il Programma individui forme premiali per l'accesso al finanziamento di progetti che rispondano alle caratteristiche delle suddette sotto-azioni, in quanto capaci di coniugare obiettivi di tutela ambientale ascritti a

		<p>diverse aree di intervento comunitario, quali la direttiva quadro acque (dir. 2000/60/CE) e la direttiva alluvioni (dir. 2007/60/CE), collocandosi pertanto nel solco dei progetti cd. integrati o win-win, fortemente stimolati dagli indirizzi comunitari.</p> <p>Al contempo si segnala, al fine dell'arricchimento del quadro conoscitivo del Programma e quali elementi utili per la valutazione dei progetti futuri nonché del loro monitoraggio e del monitoraggio di VAS, che i vigenti Piani di Gestione del distretto dell'Appennino Settentrionale hanno prodotto approfondimenti conoscitivi tematici di particolare interesse per le aree costiere della Toscana interessate dal Programma (aree NUTS 3: Massa-Carrara, Lucca, Pisa, Livorno, Grosseto).</p> <p>Il particolare il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni ha individuato le aree soggette ad alluvione costiera, accessibili all'indirizzo <a href="https://www.appenninosettentrionale.it/itc/?page_id=2910">https://www.appenninosettentrionale.it/itc/?page_id=2910</a>.</p> <p>Nell'ambito del Piano di Gestione delle Acque è stato approfondito il fenomeno dell'intrusione salina nei corpi idrici sotterranei costieri, con l'individuazione di aree con intrusione salina accertata, limitrofe alla costa e ai principali corpi idrici in essa sversanti, e di aree ad esse contigue suscettibili di intrusione. Materiale di studio e cartografia sono disponibili all'indirizzo <a href="https://www.appenninosettentrionale.it/itc/?page_id=2113">https://www.appenninosettentrionale.it/itc/?page_id=2113</a>.</p> <p>Come sopra accennato si auspica che tali dati conoscitivi siano tenuti dal Programma in debita considerazione, con il duplice obiettivo di concorrere alla individuazione degli obiettivi delle azioni ammesse a finanziamento e di verifica degli effetti ambientali dei progetti realizzati.</p>
4	Settore Trasporto Pubblico Locale su ferro e marittimo	<p>L'istruttoria del settore si è incentrata sugli aspetti riguardanti la mobilità sostenibile ciclistica e sulla verifica della coerenza della documentazione con il Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità, approvato con D.C.R. n.18 del 12/02/2014. Il settore non rileva osservazioni in merito alla documentazione oggetto dell'istruttoria.</p>
5	Segretariato regionale per la Toscana	<p>Il Segretariato rileva che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a pag. 91 del Rapporto Ambientale, in relazione al PIT-PPR della Regione Toscana, si afferma che il <i>'Programma Transfrontaliero mostra generalizzata coerenza per la priorità 2 relativa a un'area transfrontaliera resiliente ed efficiente dal punto di vista delle risorse'</i>, come risulta anche dalla tabella 6 a pag. 98 dello stesso Rapporto, riguardante la <i>'concordanza tra il Programma e gli altri piani/programmi'</i>. Le valutazioni espresse risultano a carattere generale, anche in mancanza di circostanziati riferimenti agli obiettivi, direttive e prescrizioni del PIT-PPR;</li> <li>le matrici di impatto ambientale, sinteticamente riportate e differenziate per priorità al paragrafo 9.3.2. del Rapporto Ambientale, forniscono una valutazione di massima, di tipo quantitativo e non qualitativo, circa i potenziali scenari e impatti sul patrimonio culturale, ovvero in assenza di una preventiva e circostanziata descrizione degli specifici indicatori utilizzati ai fini della valutazione della rispondenza agli obiettivi di sostenibilità correlati al patrimonio culturale (crf. pag. 211 del Rapporto Ambientale) ed ai fini del monitoraggio degli effetti del Programma su quest'ultimo;</li> <li>il Rapporto Ambientale e la Sintesi non tecnica tralasciano l'approfondimento di elementi di valutazione, anche sostanziali, per l'individuazione e la declinazione di possibili effetti nei confronti del Patrimonio culturale nel suo complesso.</li> </ul> <p>Pertanto ritiene utile e necessario includere nel Rapporto Ambientale i seguenti contenuti, in riferimento al complesso dei beni culturali e paesaggistici interessati dall'applicazione del Programma stesso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>citare in tutti i documenti del Programma che fanno riferimento alla legislazione internazionale e nazionale, il D.Lgs 42/2004 recante Codice dei beni culturali e del paesaggio e la Convenzione europea del paesaggio sottoscritta a Firenze il 20.10.2000;</li> <li>inserire in ogni documento del Programma, anche al fine di informare e ampliare la consapevolezza dei soggetti attuatori e dei destinatari finali, specifici richiami alle norme di tutela previste dal D. Lgs 42/2004 per i beni culturali e paesaggistici, in particolare le tutele previste dal Titolo II nei confronti dei beni culturali e dei beni archeologici, nonché le tutele relative ai beni paesaggistici parte III (da cui deriva quindi la necessità di acquisire i pareri vincolanti degli organi Ministeriali citati in premessa). Pertanto, i 'beni materiali, patrimonio culturale e paesaggio', in correlazione poi agli obiettivi di sostenibilità (in relazione a protezione, ripristino, valorizzazione) individuati a pag. 211 del Rapporto, dovranno essere approfonditi all'interno di un apposito quadro conoscitivo che dia atto delle tutele sopra menzionate;</li> <li>inserire appositi elaborati, anche cartografici sia di carattere generale che di sintesi, descrittivi delle articolazioni del programma, e suddivise per singoli comuni;</li> <li>declinare nei documenti del Programma gli obiettivi, le direttive, le prescrizioni e le prescrizioni d'uso della disciplina dei beni paesaggistici elaborato 8B del PIT-PPR, delle schede di vincolo art. 136 del Codice, delle quattro invarianti, degli elaborati di livello d'ambito (cartografia e 20 schede d'ambito), delle 11 schede dei sistemi costieri e di altre previsioni contenute nella disciplina statutaria del PIT-PPR;</li> <li>integrare le analisi e le matrici di valutazione degli effetti, degli impatti, delle misure di compensazione e di monitoraggio al paragrafo 9.3.2 del Rapporto Ambientale, prevedendo indicatori specifici per i beni culturali e per i beni paesaggistici eventualmente coinvolti dall'applicazione del Programma, che permettano cioè di riscontrare l'adeguatezza del Programma in relazione agli obiettivi di conservazione, ripristino o valorizzazione delle qualità culturali e paesaggistiche del territorio di riferimento;</li> </ul> <p>}\n riferimento al paragrafo 4.9 <i>'Analisi di coerenza con altri piani e programmi'</i> a pag. 85 del Rapporto Ambientale, si chiede di voler evidenziare il rango preminente del PIT nell'ambito degli strumenti pianificatori regionali.</p>
6	Soprintenden za archeologica delle belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Firenze e per le Province di	<p>Comunica che le aree interessate dal Programma non sono ricomprese nell'ambito territoriale della Soprintendenza.</p>

	Pistoia Prato e	
7	ARPAT	<p><b>Analisi di coerenza interna</b> L'analisi di coerenza interna presentata al <i>Capitolo 3</i> del RA prende in considerazione solo gli obiettivi specifici del Programma, mettendo a confronto quelli delle <i>Priorità 1, 3, 4 e 5</i> con gli obiettivi specifici della <i>Priorità 2</i>, considerando questi ultimi a carattere ambientale. L'analisi non si spinge a verificare la coerenza tra i vari obiettivi e le azioni di Programma. Dall'analisi condotta a livello di obiettivi strategici nel RA sono indicate alcune potenziali incoerenze tra alcuni obiettivi relativi alla <i>Priorità 1</i> (per sviluppo del turismo) e alla <i>Priorità 3</i> (per incremento della mobilità) con gli obiettivi ambientali; nel RA viene precisato che «<i>Le indicazioni emerse dall'analisi di coerenza interna saranno utilizzate per una migliore valutazione degli effetti ambientali e per contribuire alla definizione delle misure di mitigazione degli stessi effetti.</i>».</p> <p><b>Analisi di coerenza esterna – Rapporto con altri Piani/Programmi</b> Il rapporto del Programma con la Pianificazione attuale è illustrato al <i>Capitolo 4</i>. Si fa presente che un altro strumento con cui verificare la coerenza è il PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE FEAMPA 2021-2027 FONDO EUROPEO PER GLI AFFARI MARITTIMI, LA PESCA E L'ACQUACOLTURA, attualmente in fase di predisposizione, visto che nelle azioni del Programma viene fatto riferimento alla promozione della pesca sostenibile e a soluzioni per il miglioramento della raccolta in mare e la gestione a terra dei rifiuti.</p> <p><b>Caratterizzazione dello stato ambientale</b> Nel <i>Capitolo 5</i> del RA la descrizione dello stato dell'ambiente si mantiene a livello "macroscopico" senza entrare nel dettaglio dei singoli territori. In relazione alla descrizione dello stato dell'ambiente, si prende atto delle difficoltà di raccolta e armonizzazione dei dati disponibili (indicate anche al <i>Capitolo 11</i>), impostazione e redazione di un Programma di così ampia scala, che per questo può essere essenzialmente improntato alla delineazione di intenti e strategie comuni. Tuttavia, si ritiene opportuno evidenziare quanto segue. <u>Per la matrice suolo:</u> nel RA non viene approfondita la presenza di Siti di Interesse Nazionale e Regionale sulle coste della Regione Toscana e i dati riportati in merito a questa problematica si riferiscono solo al numero ed allo stato dei procedimenti di bonifica. Ad esempio, nell'area della Val di Cornia è presente la criticità tuttora non risolta della bonifica ambientale del Sito di Interesse Nazionale (SIN) di Piombino, che coesiste con la presenza di diversi Parchi ambientali e archeologici che necessitano di tutela, nonché con gli impatti ambientali derivanti da un turismo, pur non di massa (ma comunque tendenzialmente in aumento), connesso all'attività balneare e culturale, per la bellezza intrinseca del territorio. Oltre ai procedimenti di bonifica del suolo e della falda, che se avviati e condotti a termine, potrebbero restituire all'uso legittimo un'ampia superficie di territorio (indicativamente 930 ettari per la parte a terra), si ritiene importante segnalare, sempre all'interno del SIN di Piombino, la presenza di alcuni impianti in disuso (ad esempio: due cokerie, un altoforno, e altri impianti) che contengono al loro interno fibre di amianto, usate come isolante termico che, in caso di collasso delle strutture industriali, potrebbero essere liberate in modo incontrollato nell'ambiente circostante. Ciò premesso, si ritiene opportuno osservare che tali interventi di bonifica e ripristino ambientale, se avviati, potrebbero essere uno stimolo allo sviluppo delle potenzialità di questa realtà locale, coerentemente con gli obiettivi enunciati al Piano in esame, nonché costituire la premessa per rendere effettivamente realizzabili alcune delle stesse azioni di sviluppo tecnico, ambientale ed economico delineate nel Programma. <u>Per la qualità dell'aria e le emissioni in atmosfera:</u> • nel <i>paragrafo 5.3</i> del RA viene presentato il contesto ambientale di riferimento relativo a qualità dell'aria ed emissioni in atmosfera. I dati di qualità dell'aria discussi nel paragrafo sono forniti dal servizio "European air quality" del programma europeo Copernicus e sono relativi agli anni 2014-2018. Il Proponente specifica che la scelta di tale fonte dati risiede nel fatto che tali dati «<i>sono caratterizzati da uniformità di raccolta, elaborazione e rappresentazione e, per questo motivo, consentono di descrivere il territorio in esame sotto il profilo della qualità dell'aria. Ciò consente di identificare le principali criticità su cui intervenire con azioni specifiche e, soprattutto, valutare adeguatamente le priorità. Ovviamente, per la definizione di dettaglio di queste ultime e il dimensionamento dei singoli progetti occorre esaminare i dati derivanti dalle stazioni di monitoraggio gestite dalle competenti autorità locali.</i>». A questo proposito: ◦ si fa presente che il servizio "European air quality" fornisce dati anche per l'anno 2019 e 2020. Si chiede di integrare i dati riportati nel RA con quelli relativi agli anni 2019 e 2020 oppure di fornire indicazioni in merito alla scelta di analizzare solo i dati relativi agli anni 2014-2018. In relazione alla tipologia di dati utilizzati per l'analisi dello stato della qualità dell'aria il Proponente evidenzia, inoltre, che per la definizione di dettaglio delle priorità e il dimensionamento dei singoli progetti occorre esaminare i dati derivanti dalle stazioni di monitoraggio gestite dalle competenti autorità locali. Tuttavia nel <i>paragrafo 5.3</i> non vengono presentati e discussi i dati delle stazioni di monitoraggio presenti nelle diverse aree di interesse del Programma; ◦ il RA costituisce parte integrante del piano o programma e ne accompagna l'intero processo di elaborazione ed approvazione. Tra le finalità delle analisi del rapporto ambientale vi sono la definizione del contesto ambientale di riferimento, l'analisi dettagliata degli effetti diretti e indiretti del Programma sull'ambiente regionale e globale, la definizione di misure correttive e la definizione delle misure di monitoraggio. I dati in esso discussi sono, perciò, necessari alla definizione degli effetti delle azioni del Programma in termini di modifica dello stato ambientale pregresso. Il Proponente evidenzia che i dati delle stazioni di monitoraggio sono necessari per la definizione di dettaglio delle priorità e il dimensionamento dei singoli progetti. Non è chiaro il motivo, quindi, per il quale il Proponente non abbia presentato e discusso nell'ambito del RA tale tipologia di dati. Si ritiene opportuno che il Rapporto ambientale venga integrato con tali dati oppure che vengano indicate le motivazioni di tale scelta metodologica. Si fa, inoltre, presente che i dati del servizio "European air quality" per le province di Pisa, Massa Carrara, Lucca, Grosseto e Livorno sono, in diversi casi, sensibilmente diversi rispetto a quelli derivanti dal monitoraggio della qualità dell'aria effettuato con le stazioni di rilevamento presenti in tali territori (Le stazioni e i dati rilevati in Toscana dalla Rete regionale, gestita da ARPAT, sono reperibili al seguente <i>link</i>: <a href="http://www.arpat.toscana.it/temi-ambientali/aria/qualita-aria/">http://www.arpat.toscana.it/temi-ambientali/aria/qualita-aria/</a>); • nel <i>paragrafo 5.3.1</i> del RA vengono presentati i dati di concentrazione in atmosfera estratti dal database del servizio "European air quality" per gli inquinanti NO2, O3 e PM10. Si ritiene opportuno che tale paragrafo venga integrato almeno con l'analisi dei dati di concentrazione del SO2, giacché le emissioni di ossidi di zolfo sono caratteristiche delle aree portuali; si ritiene che l'assenza dell'analisi di tale parametro generi incompletezza nella presentazione del quadro conoscitivo di un Programma focalizzato sulle attività marittime e sulle attività ad esse collegate; • nel <i>paragrafo 5.3.2</i> del RA vengono rappresentati solo i valori relativi al parametro CO2 in quanto tale parametro è un indicatore del potenziale climalterante di una determinata attività. Non vengono presentati e</p>

discussi altri inquinanti atmosferici collegati ad attività marittime come Nox, SOx e Polveri.

Si ritiene opportuno che venga effettuata l'analisi relativa alle fonti emmissive anche per altri inquinanti caratteristici delle attività marittime oppure che vengano indicate le motivazioni di tale scelta metodologica. Si fa presente, inoltre, che tale analisi è anche funzionale alla verifica degli effetti delle azioni indicate al punto D della *Priorità 2*, obiettivo specifico VII "Migliorare la protezione della natura e la biodiversità, le infrastrutture verdi, in particolare nell'ambiente urbano, e ridurre l'inquinamento", in particolare alle sotto-azioni 2.7.D.Dc (azioni sperimentali per ridurre le emissioni inquinanti nei porti e nelle aree adiacenti in relazione all'aria - emissioni di CO2 e di altre sostanze inquinanti nocive quali SOx, NOx e particolato - all'inquinamento delle acque e al rumore e promuovere la decarbonizzazione del sistema energetico in favore di fonti rinnovabili), e 2.7.D.Dd (soluzioni per promuovere l'utilizzo delle banchine elettrificate nei porti attraverso, ad esempio, analisi costi benefici, *benchmarking*, etc.).

Per la matrice rumore:

- nel *paragrafo 5.9* l'analisi dello stato dell'ambiente, delle problematiche ambientali e delle criticità attuali non prende in considerazione in modo esaustivo l'inquinamento acustico marino; si veda quanto più avanti commentato in merito all'analisi degli effetti;
- nel *paragrafo 5.9*, per quanto riguarda la matrice rumore sulla terraferma è specificato che, pur rappresentando una criticità ambientale piuttosto rilevante, risulta difficilmente trattabile alla scala di piano poiché, nella generalità dei casi, assume un carattere locale e, comunque, è stata riscontrata una forte difficoltà nel reperire i dati di rilevazione, analisi e pianificazione acustica. In particolare, viene specificato che «*i dati di rumore reperibili dal sito dell'Agenzia Europea per l'Ambiente sono estremamente generici e non idonei ad una rappresentazione, anche solo sommaria, dell'area di studio. I vari territori non sembrano rendere disponibili i propri dati, tranne la Regione Toscana che dispone di dati sulla zonizzazione acustica dei singoli comuni. In nessun caso è stato possibile reperire informazioni sulle mappature acustiche relative ai porti e alle zone costiere*». A tal proposito, è necessario evidenziare quanto segue:
  - oltre che dal sito dell'Agenzia Europea per l'Ambiente, per quanto riguarda i principali poli marittimi italiani (Genova, Livorno, Cagliari e nord Sardegna) è possibile acquisire dati di esposizione della popolazione al rumore infrastrutturale e industriale dal sito di ISPRA ( Si vedano i seguenti *link* internet: [https://agentifisici.isprambiente.it/osservatoriorumore\\_public/home.php](https://agentifisici.isprambiente.it/osservatoriorumore_public/home.php) e [https://annuario.isprambiente.it/sys\\_ind/macros/8.](https://annuario.isprambiente.it/sys_ind/macros/8.))

Anche in questo caso si tratta di dati aggregati per sorgenti, ma possono essere utilizzati per una rappresentazione generale, ma comunque significativa, dello stato acustico delle aree interessate dal progetto;

- i dati relativi alla classificazione acustica dei comuni della Regione Toscana, sintetizzati nel *paragrafo 5.9*, sono erroneamente interpretati come rappresentazione delle criticità da risolvere con opportune misure di risanamento acustico. Ad esempio, viene affermato: «*... le aree più problematiche sono quelle identificate come V e VI e, in misura più limitata, la classe IV, in ragione della prossimità o della commistione territoriale e urbanistica tra attività produttive ed edifici residenziali. Nell'area esaminata emergono alcune potenziali criticità evidenziate nei toni del rosso ...*». In realtà, la classificazione acustica del territorio comunale è un atto amministrativo di pianificazione e gestione territoriale che suddivide il comune in aree omogenee dal punto di vista acustico e tiene conto non soltanto dello stato del clima acustico presente e della attuale destinazione d'uso delle aree, ma anche (talvolta soprattutto) delle previsioni di destinazione d'uso e di sviluppo delle aree. Pertanto, un'area è inserita in classe V o VI (aree industriali con limiti normativi più elevati) non perché è un'area acusticamente problematica, bensì perché l'Amministrazione comunale ha stabilito per quell'area una destinazione d'uso di tipo industriale. Viceversa, le aree inserite in classe I o II (con limiti normativi più bassi) sono aree che si intende tutelare maggiormente dal punto di vista acustico (spesso sono proprio queste ultime quelle più problematiche in relazione al rispetto dei limiti acustici);
- per quanto riguarda la possibilità di reperire dati relativi allo stato acustico, alle problematiche e alle prospettive di pianificazione acustica dei porti compresi nelle aree comunitarie di interesse del PO, è necessario ricordare che lo stesso Fondo INTERREG Italia-Francia Marittimo ha attivato, già da alcuni anni, due progetti specifici sull'argomento. Il progetto REPORT che, con una *partnership* multidisciplinare di diversi Enti scientifici italiani e francesi, ha l'obiettivo generale della mitigazione delle emissioni sonore dei porti nell'area di cooperazione transfrontaliera per rendere più sostenibili le infrastrutture portuali dello Spazio Marittimo. L'obiettivo è perseguito attraverso un approccio specifico per la corretta gestione del rumore portuale tenendo conto delle sue caratteristiche e peculiarità, con sorgenti sonore complesse di diversa natura e caratteristiche, e suggerendo metodi comuni per la gestione specifica del rumore portuale.

L'altro progetto, chiamato MONACUMEN (acronimo di MONitoraggio Attivo Congiunto Urbano-Marittimo del rumore), ha l'obiettivo di ridurre l'impatto acustico nei porti commerciali dell'area di cooperazione sviluppando una comune metodologia di analisi della descrizione acustica e del rilevamento del rumore, una progettazione condivisa dei sistemi di monitoraggio e una raccolta e verifica unitaria dei dati raccolti, necessaria per una efficace pianificazione, così come richiesto dalla Direttiva END 2002/49/CE. Scopo dichiarato di MONACUMEN è anche quello di confrontare e classificare i dati acustici in informazioni utili per la politica dei trasporti sia in Italia che in Francia.

Anche se i due progetti non sono ancora ufficialmente conclusi, considerato che il Proponente di questo procedimento è lo stesso soggetto che li ha attivati, è probabile che alcuni risultati utili ai fini del RA siano già disponibili e utilizzabili.

Infine, dal momento che il nuovo Programma si prefigge di rendere ancora più efficaci le azioni già realizzate con il Programma 2014-2020, in perfetta continuità, si ritiene che sarebbe stato utile se fosse stata prodotta una sintesi dei progetti attuati che coinvolgono i singoli territori, in modo da poter focalizzare l'attenzione sulle aree di interesse.

**Valutazione delle alternative**

Nel *Capitolo 7* del RA viene descritto il percorso effettuato per la scelta della configurazione di Programma presentato, indicando i vari criteri (ambientali, di continuità con la programmazione precedente, di concentrazione delle risorse su un numero limitato di obiettivi, del rispetto del campo di azione delle altre programmazioni) e ragionamenti che hanno portato a tale scelta; non risulta tuttavia approfondita e declinata la scelta in base a valutazioni di dettaglio della dimensione ambientale relative a ciascuna alternativa presa in considerazione.

**Obiettivi di sostenibilità ambientale**

Per quanto riguarda gli obiettivi generali di sostenibilità ambientale pertinenti al Programma nel *Capitolo 6* sono citati il Green Deal Europeo, le Strategie che ne sono seguite, come richiesto nel contributo dell'Agenzia alla fase preliminare, e l'Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile; non sono invece illustrati né analizzati i rapporti del Programma con gli obiettivi di protezione ambientale di livello nazionale (SNSvS), mentre per il livello regionale il PAER è citato nel *Capitolo 4*.

Nel *Capitolo 6* (pagg. 189-190) è riportata la *Tabella 2 - Contributi dei singoli obiettivi specifici al raggiungimento dell'Agenda Onu 2030* che fissa gli obiettivi da raggiungere, connessi all'Agenda ONU 2030, che il Programma

intende conseguire.

Gli Obiettivi specifici di sostenibilità ambientale del Programma sono fissati a pag. 212 nel *Capitolo 9*.

#### **Valutazione degli impatti**

Nel *Capitolo 9* viene proposta una analisi degli effetti ambientali del Programma.

Riguardo a quanto indicato in tale analisi, con riferimento alla Direttiva 2008/56/CE - MSFD (Marine Strategy Framework Directive) preme evidenziare l'importanza di alcuni indicatori di processo per l'implementazione dei quali sarà estremamente utile consultare i risultati dei monitoraggi eseguiti da ARPAT nell'ambito delle attività previste dagli obiettivi specificati dalla Direttiva Europea 2008/56/CE sulla Strategia Marina (recepimento D.Lgs. 190/2010), sulla base dell'Accordo Operativo 2021-2023 tra il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per la Protezione della Natura e del Mare, e le Agenzie Regionali per la Protezione Ambientale, firmato ad inizio 2021:

1. percentuale integrità degli habitat (Descrittore 6);
2. percentuale riduzione specie invasive (Descrittore 2);
3. stato di qualità delle acque marine (monitoraggio chimico fisico e biologico) (Descrittori 5, 8 e 9);
4. riduzione percentuale di rifiuti per tipologia (Descrittore 10);
5. Valutazione della biodiversità (Descrittore 1). In particolare, in riferimento a questo importante punto, si

sottolinea come la ricchezza di biodiversità dell'area marina oggetto del Programma sia comunque associata anche ad una grande vulnerabilità degli ecosistemi, con rischio di una loro perdita. E' quindi fondamentale incrementare le banche dati esistenti (di cui anche al precedente Programma 2014-2020), favorire l'unificazione tra quelle nazionali e locali ed utilizzandole continuamente come confronto con i dati attuali rilevati.

L'analisi degli effetti ambientali riportata nel RA si conclude sintetizzando che la *Priorità 3* è l'unica a contenere azioni che possono generare potenziali effetti negativi dal punto di vista ambientale, dovuti all'eventuale potenziamento di infrastrutture terrestri, marittime e aeree. Tuttavia il RA ha individuato, nell'analisi di coerenza come sopra accennato, anche una potenziale incoerenza della *Priorità 1* con la *Priorità 2* (contenente obiettivi più prettamente ambientali), nel caso dei sostegni allo sviluppo delle «*attività turistiche marine, se eventualmente non gestite secondo un modello di turismo sostenibile*»,

tuttavia tale aspetto non è riproposto nell'analisi degli impatti ambientali né a livello di possibili effetti negativi da parte delle relative azioni né a livello di misure di mitigazione conseguenti necessarie.

Sarebbe opportuno portare a coerenza il RA, con la considerazione di tale aspetto anche a livello di analisi degli impatti e previsione di misure di mitigazione oppure la giustificazione di tale incongruenza.

Riguardo a quanto osservato nel contributo dell'Agenzia alla fase preliminare in merito ai possibili effetti delle opere di difesa dai rischi sulla qualità ecosistemica e idromorfologica dei corpi idrici, l'argomento non viene sviluppato nel RA, a parte un riferimento a *soluzioni "Nature Based"*, non meglio specificate, nella dicitura della sotto-azione 2.4. B.Bb «*Investimenti per infrastrutture per la prevenzione dei rischi, rispettose dell'ambiente che prediligano, ad esempio, soluzioni "Nature Based" finalizzate alla riduzione degli impatti del cambiamento climatico*».

Inoltre si segnala che potrebbero essere previsti potenziali effetti negativi ulteriori per la *Priorità 1*, con particolare riferimento al sostegno alla crescita delle PMI nelle filiere prioritarie del Programma, in considerazione delle problematiche legate all'inquinamento acustico e atmosferico di tali attività.

Nel *sottoparagrafo 9.3.1 Analisi per azioni* per ciascuna azione di Programma è stata predisposta una scheda di analisi. La singola scheda riporta un breve richiamo agli obiettivi specifici e ai contenuti dell'azione e riporta in modo sintetico gli effetti ambientali positivi e negativi presunti dal Proponente; nelle schede sono anche indicate alcune *Disposizioni presenti per integrare la dimensione ambientale* e individuati alcuni indicatori di contesto ambientale, collegati all'effetto ambientale previsto.

Entrando nel dettaglio dell'analisi per singole azioni riportate nel *sottoparagrafo 9.3.1* si esprimono le seguenti osservazioni.

#### Per i corpi idrici:

- per le sotto-azioni della *Priorità 2* finalizzate all'*obiettivo specifico os IV – Promuovere l'adattamento al cambiamento climatico e la prevenzione del rischio di catastrofi* (dalla sotto-azione 2.4.A.Aa alla sotto-azione 2.4. B.Bb e sotto-azione 2.4. C.Ca, schede pagg. 223- 229) tra gli *Indicatori ambientali aggiuntivi* sarebbe opportuno considerare, oltre alla Variazione di percentuale di territorio a rischio di alluvioni fluviali e costiere (per classe di rischio), anche la Variazione di percentuale di territorio a rischio frana, visto anche il quadro conoscitivo ambientale rappresentato a riguardo nel *Capitolo 5* del RA; per le specifiche tecniche per la definizione di tali indicatori si rimanda agli Enti competenti;

- sia per le sotto-azioni di cui al punto precedente sia per le sotto-azioni della *Priorità 2* finalizzate all'*obiettivo specifico os VII - Migliorare la protezione della natura e la biodiversità, le infrastrutture verdi, in particolare nell'ambiente urbano, ridurre l'inquinamento e l'eccessivo sfruttamento del capitale naturale dell'area transfrontaliera, e promozione del ripristino in "buono stato ambientale"* (dalla sotto-azione 2.7.A.Aa alla sotto-azione 2.7. D.Dc, schede pagg. 232-239) tra le *Disposizioni presenti per integrare la dimensione ambientale* sarebbe opportuno aggiungere che «*Gli interventi dovranno tener conto*» anche dello stato di qualità ambientale stato ecologico e stato chimico delle acque marino costiere e delle acque superficiali e dello stato di qualità ambientale stato chimico e stato quantitativo delle acque sotterranee; tra gli *Indicatori ambientali aggiuntivi* sarebbe opportuno considerare i relativi indicatori sullo stato di qualità ambientale delle acque.

#### Per qualità dell'aria e emissioni in atmosfera:

- nel *paragrafo 9.3.1* in relazione alla sotto-azione 2.7.D.Dc viene riportato l'indicatore «*Concentrazione SOx, NOx, PM2.5, PM10 nell'aria delle aree portuali*». A questo proposito:

- si ritiene opportuno che per la sotto-azione 2.7.D.Dc venga previsto anche un indicatore che valuti la variazione delle emissioni di SOx, NOx, PM10 e PM2.5 e CO2 nelle aree oggetto di tali azioni in modo che possano essere effettuate valutazioni sugli effetti dell'applicazione di tale sotto-azione anche in termini di riduzione delle emissioni in atmosfera. La variazione delle concentrazioni atmosferiche degli inquinanti non è sempre facilmente collegabile agli effetti dell'applicazione di azioni specifiche in un determinato territorio, la qualità dell'aria è fortemente influenzata dalle dinamiche atmosferiche. La valutazione degli effetti dell'applicazione di azioni in termini di variazione delle emissioni costituirebbe un valido elemento di integrazione delle informazioni inerenti la variazione dello stato della qualità dell'aria;

- ancora in riferimento alla sotto-azione 2.7.D.Dc sarebbe, inoltre, opportuno predisporre un indicatore che permetta di verificare gli effetti della sotto - azione in termini di incremento dell'energia termica o elettrica prodotta da fonti rinnovabili. Sarebbe, inoltre, interessante affiancare a tale indicatore un indicatore per la stima della variazione delle emissioni derivanti da tale incremento;

- si ritiene inoltre opportuno, uscendo dall'area strettamente portuale, che venga proposto anche un indicatore relativo alle emissioni di solventi dall'indotto della nautica correlato alla *Priorità 1*.

#### Per il rumore:

• l'analisi dello stato dell'ambiente, delle problematiche ambientali, delle criticità attuali e, soprattutto degli effetti ambientali in seguito all'attuazione delle previsioni del Programma, non prende in considerazione in modo esaustivo l'inquinamento acustico marino, anche nell'ottica di individuare eventuali effetti negativi e possibili azioni di intervento e di monitoraggio.

◦ Nel *paragrafo 9.3* il RA sembra accennare a tale problematica relativamente alle sotto-azioni 3.3.A.Aa e 3.3.A.Ab, che riguardano lo sviluppo e la sperimentazione di piani di azione e modelli di governance congiunti, di nuovi strumenti e meccanismi di ottimizzazione per l'accesso multimodale di passeggeri e merci nei porti e tra questi e le città. Tuttavia, a causa dell'estrema sintesi delle schede proposte, non è chiaro se il testo faccia riferimento al rumore subacqueo oppure al rumore emesso in atmosfera. Preme evidenziare che le problematiche relative al clima acustico subacqueo sono oggetto di una sempre maggiore attenzione anche a livello normativo poiché le pressioni antropiche sulle risorse marine naturali sono spesso troppo elevate e quindi si manifesta la necessità di ridurre il loro impatto al fine di mantenere la biodiversità e preservare la vitalità dei mari, gli ecosistemi marini e gli usi legittimi del mare. In relazione alle analisi delle criticità da valutare in ambito di RA, si ricorda che l'impatto del rumore sull'ambiente subacqueo può essere collegato sia a sorgenti puntuali di alta potenza (*sonar, airguns* per ricerche sismiche) sia ad emissioni sonore, sempre di origine antropica, derivanti da traffico navale, cantieri e lavorazioni lungo la costa (il rumore si propaga in acqua molto più facilmente che in aria), impianti *offshore* come piattaforme di perforazione/estrazione, di rigassificazione ed impianti eolici.

◦ Sempre nel *paragrafo 9.3* il RA specifica che la maggior parte dei percorsi logici che hanno determinato l'identificazione e la valutazione degli effetti ambientali sono stati svolti alla luce dei contenuti della Direttiva 2008/56/CE (Marine Strategy Framework Directive), recepita in Italia con il D.Lgs. 190/2010, con particolare riferimento alla Decisione 477/2010/EU della Commissione Europea per la determinazione dei criteri e degli standard metodologici relativi al buono stato ecologico delle acque marine.

Tuttavia, è necessario precisare che la Decisione 477/2010/EU è stata abrogata e sostituita con la più recente Decisione 848/2017/EU e, in Italia, il recente Decreto MATTM del 15/2/2019 ha aggiornato i requisiti del buono stato ambientale e la definizione dei traguardi ambientali della Strategia Marina sulla base dei nuovi criteri della Decisione 848/2017/EU. Il quadro delle disposizioni ora in vigore, pur richiamando gli stessi indicatori della precedente Decisione 477/2010/EU (per quanto riguarda il rumore subacqueo si tratta del Descrittore 11: «L'introduzione di energia, comprese le fonti sonore sottomarine, è a livelli che non hanno effetti negativi sull'ambiente marino») rappresentano una significativa revisione dei criteri esistenti e risultano più incisive e dettagliate nel definire i criteri e le norme metodologiche per la descrizione dello stato ecologico delle acque marine, le specifiche e i metodi standardizzati di monitoraggio e valutazione e, soprattutto, nel fissare traguardi ambientali per conseguire il buono stato dell'ambiente marino. Pertanto per tutte le azioni del Programma che possono avere effetti in merito, anche afferenti alla *Priorità 3*, come già sopra specificato per le azioni relative alla *Priorità 2*, è opportuno considerare tra gli indicatori lo stato ecologico delle acque marine.

◦ In relazione al punto precedente, le nuove disposizioni comunitarie e nazionali spingono gli Stati membri a cooperare per garantire che le relative strategie, anche e soprattutto di tipo transfrontaliero, siano elaborate in modo coordinato per ogni regione o sotto-regione marina in accordo e nel rispetto degli atti normativi comunitari già esistenti, nonché a redigere un programma di misure concrete diretto al raggiungimento dei suddetti traguardi ambientali. La Direttiva si applica proprio nelle stesse acque marine comprese nell'ambito geografico di applicazione del Programma il quale, tra l'altro, comprende per intero anche l'area protetta denominata *Santuario dei Cetacei* rendendo più stringenti le azioni di salvaguardia con particolare riferimento al rumore subacqueo che ha un notevole impatto su questi mammiferi così come su tutta la fauna marina, sia di invertebrati sia di vertebrati. Risulta opportuno, quindi, inserire nel Programma in esame, ad esempio tra gli obiettivi e le azioni di intervento della *Priorità 2 (OS2)*, indicazioni esplicite in merito allo sviluppo di specifiche strategie di osservazione del rumore subacqueo al fine di favorire azioni di *governance* congiunte finalizzate all'emanazione di norme per il controllo e la riduzione delle sorgenti di rumore sia puntuali che diffuse. Il rumore di origine navale è un fenomeno continuo e ubiquitario ed ha portato, da parte dell'IMO (International Maritime Organization), alla redazione di linee guida per la riduzione del rumore irradiato dalle navi raccomandando ai costruttori l'adozione di idonee soluzioni progettuali e alle compagnie di navigazione l'adozione di interventi di manutenzione specifici.

• Per quanto riguarda gli indicatori proposti nelle aree portuali per le azioni della *Priorità 3*, si ritiene utile introdurre inoltre un indicatore che renda conto del clima acustico presente nell'intorno delle aree portuali in termini di percentuale di popolazione esposta ai vari livelli di rumore.

Si chiede pertanto che tali osservazioni siano tenute in conto per la predisposizione del sistema di monitoraggio di VAS del Programma e per la scelta degli indicatori.

Nel *Capitolo 10* del RA è indicato che «*le caratteristiche del Programma Transfrontaliero, uno strumento di programmazione su vasta scala e senza localizzazione degli interventi, non consente la definizione di misure di mitigazione puntuali e specifiche, ma la sola indicazione delle linee guida strategiche*» riportate appunto nel *Capitolo 10*.

In merito alle misure di mitigazione, riportate dunque nel *Capitolo 10*, sotto forma di indicazioni generiche, si osserva che sarebbe necessario scendere ad un maggior livello di dettaglio in relazione al progetto da realizzarsi. Si conviene pertanto sulla riflessione, indicata nel RA, che gli eventuali effetti ambientali negativi saranno fortemente dipendenti da come le azioni saranno poi trasformate in bandi e sulla raccomandazione, che dovrà essere chiaramente comunicata ai soggetti attuatori, che alcune azioni dovranno essere rivalutate quando si tradurranno in bandi attraverso strumenti quali la procedura di VIA o di verifica di assoggettabilità alla VIA e che «*in sede di progettazione degli interventi che saranno finanziati dal Programma, si renderà sempre necessario predisporre adeguate misure di mitigazione a quel punto mirate e specifiche, che assumeranno quindi anche la connotazione di interventi tecnici e gestionali puntuali*».

Per cui si rimanda qualsiasi valutazione alle fasi successive di attuazione e si sottolinea la necessità che il Programma preveda chiaramente raccomandazioni agli strumenti di attuazione e forme di premialità nel finanziamento, come - per fare un esempio già suggerito nel contributo dell'Agenzia alla fase preliminare - detti indirizzi verso o privilegi l'erogazione di finanziamenti a modalità di gestione che massimizzino sia gli effetti positivi di prevenzione e gestione del rischio sia di tutela delle acque e degli ecosistemi, come le così dette infrastrutture verdi o *misure win-win*.

Al riguardo, sempre nello stesso *Capitolo 10*, viene accennato che «*le operazioni che dimostrano effetti potenzialmente negativi sull'ambiente non mitigabili non saranno ammesse a finanziamento, mentre le operazioni con un effetto positivo sull'ambiente saranno valutate più positivamente rispetto a quelle che sono neutrali in questo aspetto; allo stesso modo, le operazioni che apportano un contributo per l'efficacia dell'uso delle risorse saranno anch'esse premiate rispetto ad altre*»; tuttavia non viene chiarito come tale verifica sarà effettuata e con quali modalità sarà messa in pratica la premialità accennata.

Sarebbe opportuno che il Proponente indicasse in modo chiaro come tale intenzione sarà messa in pratica



specificando in quali fasi di elaborazione e attuazione del Programma saranno effettuate tali valutazioni e le conseguenti non ammissione a finanziamento e/o premialità.

#### **Monitoraggio ambientale di VAS**

Nel documento *ALL\_5 Dispositivo di Monitoraggio* (di seguito *Dispositivo di monitoraggio*) sono riportate alcune indicazioni sul Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA). Viene specificato che il «*Il PMA sarà orientato in prevalenza al solo rilevamento di dati ed indicatori che interessano le matrici ambientali mantenendo ai fini della VAS una struttura separata dal Piano di monitoraggio di attuazione del programma*». Il piano di monitoraggio di attuazione non è illustrato nella documentazione, pertanto non è possibile alcuna valutazione in merito.

Nel *Dispositivo di monitoraggio* per il PMA sono previsti indicatori di risultato e indicatori di contesto.

Visto che gli indicatori di contesto (pagg. 6-7 del *Dispositivo di monitoraggio*) sono descritti in modo sintetico senza dettaglio della loro costruzione e dell'estensione territoriale a cui si riferirà il loro popolamento (solo per fare un esempio non è chiaro come verrà calcolato l'indicatore *percentuale di attività di turismo sostenibile*), si ricorda che gli indicatori dovrebbero essere corredati da schede di descrizione dell'indicatore contenenti le relative modalità di calcolo e la fonte dei dati, oltre all'indicazione delle relative risorse, ruoli e responsabilità; nel *Dispositivo di monitoraggio* tale dettaglio è rimandato ad una successiva fase di "*Piano operativo*".

Si veda quanto già sopra osservato per gli indicatori di monitoraggio dei possibili effetti ambientali delle azioni delle *Priorità 1, 2, 3*. Inoltre si aggiunge quanto segue.

Nel contesto degli obiettivi del Programma si ritiene che possa essere un'opportunità predisporre, insieme agli indicatori che elencano le azioni o soluzioni adottate (rif. documento *ALL\_1.3 Priorità azioni tipi progetti*), indicatori specifici di risultato che permettano di quantificare la riduzione delle emissioni ottenuta o potenzialmente raggiungibile (sotto-azione 2.7. D.Db e sotto-azione 2.7. D.Dc) e l'incremento dell'effettivo utilizzo di energia da banchine elettrificate e di potenziali emissioni in atmosfera evitate ad esso conseguenti (sotto-azione 2.7. D.Dd).

Inoltre, in relazione alla sotto-azione 2.7. D.Db ed in particolare in relazione alla riduzione delle emissioni di ossidi di zolfo, si ritiene che possa essere opportuno prevedere un sostegno alle attività di ispezione sulle navi in porto finalizzate anche alla verifica del contenuto di zolfo nei combustibili utilizzati durante lo stazionamento e la manovra in area portuale. La riduzione del tenore di zolfo nel combustibile delle navi in specifiche aree ed in fase di ormeggio è un punto cardine della strategia internazionale per la riduzione delle emissioni di ossidi di zolfo da navigazione marittima e degli inquinanti secondari da essi derivanti come, ad esempio, le polveri.

Nel *Dispositivo di monitoraggio* vengono indicati in sintesi gli indicatori di contesto identificati in relazione alla qualità dell'aria («*concentrazione SOx, NOx, PM2.5, PM10 nell'aria delle aree portuali*», «*n. superamenti annuali PM10, PM2.5, NOx e O3*») ed in relazione alle emissioni in atmosfera («*stima emissioni CO2*»). Si ritiene opportuno che la stima delle emissioni di CO2 venga integrata con la stima delle emissioni di SOx, NOx e polveri. In merito ai rifiuti nel *Dispositivo di monitoraggio* è previsto solo l'indicatore «*riduzione percentuale di rifiuti per tipologia*»; tale indicatore può eventualmente rendere conto del *trend* relativo alla produzione dei rifiuti nel senso di verifica della riduzione all'origine della formazione del rifiuto; visto tuttavia che da quanto indicato nella documentazione sembra che intenzione del Programma sia migliorare la gestione dei rifiuti a livello portuale, aumentare la raccolta dei rifiuti presenti in mare e migliorarne la gestione e promuovere la transizione verso un'economia circolare, si ritiene che sarebbe opportuno prevedere indicatori che rendano conto della realizzazione di tali obiettivi, tracciando la variazione delle percentuali di rifiuti effettivamente riusati, recuperati e riciclati, la variazione di capacità di gestione dei rifiuti a livello portuale ed eventualmente l'incremento della raccolta e recupero di rifiuti marini e in ultima analisi, dal punto di vista dello stato ambientale, la variazione di quantitativi di rifiuti rinvenuti in mare. Un indicatore relativo a quest'ultimo aspetto può essere reperito all'interno del PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE FEAMPA 2021-2027 FONDO EUROPEO PER GLI AFFARI MARITTIMI, LA PESCA E L'ACQUACOLTURA.

Considerato che il monitoraggio dovrà render conto dell'effetto del Programma sia per il controllo degli effetti sia per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale presi a riferimento, si suggerisce di prendere a riferimento il quadro della pianificazione attuale e in divenire ed il suo monitoraggio: il Piano rifiuti regionale, per quanto riguarda i dati relativi ai rifiuti, i Piani regolatori portuali, per quanto riguarda i dati relativi al risparmio ed efficienza energetica e alla produzione di FER, il Piano regionale della qualità dell'aria, per quanto riguarda i dati relativi alla qualità dell'aria e alle emissioni.

Come osservazione di ordine metodologico sugli indicatori di monitoraggio preme infatti ricordare che secondo l'art. 18 del D.Lgs. 152/2006 il monitoraggio deve assicurare la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati e l'Autorità competente verifica lo stato di attuazione del piano o programma, gli effetti prodotti e il contributo del Programma al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale; pertanto per gli indicatori di attuazione, per gli indicatori di risultato, per gli indicatori di contesto che vogliono verificare gli impatti e per quelli che vogliono verificare il raggiungimento degli Obiettivi specifici di sostenibilità ambientale del Programma è necessario che siano fissati dal Programma stesso i *target* di riferimento (come entità attese di realizzazione e di risultato, come valori soglia da non superare per il controllo degli impatti significativi e come quota parte di contributo che ci si attende il Programma possa avere sul raggiungimento degli obiettivi ambientali, eventualmente anche sotto forma di *range*), *target* accennati anche nella documentazione (pag. 11 del *Dispositivo di monitoraggio* e previsti, ma non popolati nelle tabelle del documento *ALL\_1.3 Priorità azioni tipi progetti*), a cui fare riferimento durante il monitoraggio per le verifiche sopra ricordate.

Nel *Dispositivo di monitoraggio* vengono previsti rapporti di monitoraggio biennali per gli indicatori di risultato, mentre per gli indicatori di contesto sono previsti «*dopo almeno tre anni dall'avvio del programma per una prima quantificazione degli indicatori di contesto. Questi saranno infine popolati e analizzati al termine del programma per la valutazione ex post dello stesso*».

Viste le finalità della VAS e visto che il monitoraggio dovrebbe servire, in corso di attuazione del Programma, per verificarne gli impatti e l'efficacia onde apportarvi le eventuali correzioni, si osserva che sarebbe opportuno che non ci si limitasse esclusivamente ad una verifica *ex post* del Programma, ma che anche i *report* intermedi venissero costruiti in modo tale e utilizzati al fine di mettere in evidenza gli scostamenti dai *target* attesi e reindirizzare se necessario il Programma in corso di attuazione. La valutazione *ex post* sarà senz'altro utile al fine di valutare il Programma nel suo complesso e necessaria per la costruzione del suo successivo ciclo; al riguardo si sottolinea come sarebbe stato opportuno che anche nella documentazione di VAS in oggetto fosse fornita, non solo una rappresentazione dello stato ambientale di partenza per il presente ciclo (a cui avranno contribuito tutte le pianificazioni e programmazioni attuate, oltre che tutte le dinamiche in gioco nel contesto), ma anche un'analisi ragionata degli esiti dei risultati del monitoraggio di VAS dei precedenti cicli di programmazione,

		<p>in termini di impatti significativi positivi e negativi realizzati a seguito dell'attuazione dei cicli precedenti e in termini di entità del grado di raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientali prefissati.</p> <p>Infine un'osservazione di ordine metodologico in merito agli indicatori di risultato: nelle tabelle del <i>Dispositivo di monitoraggio</i> (pagg. 14-21) varie azioni non hanno corrispondenti indicatori di risultato; ci si aspetterebbe invece che per poter verificare l'efficacia del Programma nell'ottenere i risultati previsti, specificati anche nelle schede riportate nel <i>sottoparagrafo 9.3.1 Analisi per azioni</i>, venissero previsti indicatori di risultato che coprono tutte le tipologie di azioni.</p> <p>In merito alla necessità di interfaccia con le fonti locali di dati ed indicatori, ai fini della raccolta sistematica e periodica a livello territoriale dei dati relativi agli indicatori di contesto, si ritiene interessante il proposito di definire referenti locali: tali referenti potranno costituire gli interlocutori per le istituzioni e gli enti nell'evenienza che si riveli necessario definire specifiche campagne di rilevamento.</p> <p>Infine si riportano le seguenti osservazioni puntuali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• si fa presente che alcune figure (ad esempio le figure 13, 14, 41) del RA non sono leggibili;</li> <li>• si fa presente che l'attuale conformazione delle Autorità di distretto idrografico, nello specifico del Distretto dell'Appennino Settentrionale e del Distretto dell'Appennino Centrale, è diversa da quella descritta e rappresentata nel <i>paragrafo 5.4</i> del RA; si rimanda agli Enti competenti per i dettagli del caso;</li> <li>• rispetto a quanto indicato nel RA a pag. 184, si fa presente che il Programma Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici ha da poco completato la fase preliminare di VAS.</li> </ul>
8	Comune di Livorno	<p>I componenti del N.U.C.V. hanno analizzato la documentazione presentata dal proponente esprimendo il proprio contributo, avvalendosi dei contributi pervenuti da parte degli Uffici coinvolti che riportiamo di seguito:</p> <p><u>Aspetti di competenza del Settore Ambiente e Verde:</u> si prende atto che in risposta alle osservazioni fornite per la fase preliminare di VAS ovvero relativo al Documento Preliminare del Programma di Cooperazione Transfrontaliero Italia-Francia Marittimo (PC IFM 2021-2017), gli argomenti sono stati integrati nel Rapporto Ambientale come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la componente "rischio idraulico" è stata considerata all'interno della componente "rischio idrogeologico";</li> <li>• l'aspetto della "sicurezza della navigazione", a causa del possibile incremento del traffico marittimo nell'area transfrontaliera e finalizzato a valutare le modalità di tutela dell'ambiente marino e del settore, è stato incluso all'interno della componetente "salute e popolazione";</li> <li>• il Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC) è stato considerato all'interno dell'analisi di coerenza esterna del PC IFM 2021-2017.</li> </ul> <p>Si fa inoltre presente che si procederà ad una valutazione più dettagliata e specifica degli interventi puntali sul territorio comunale di Livorno in fase attuativa del programma stesso..</p> <p><u>Aspetti di competenza del Settore Urbanizzazioni, Infrastrutture e Mobilità:</u> a seguito dell'analisi della Sintesi non Tecnica e del Rapporto Ambientale, non si ravvedono motivi ostantivi.</p> <p><u>Aspetti di competenza del Settore Urbanistica, programmi complessi e porto:</u> come riportato nello stesso Rapporto Ambientale e Sintesi non Tecnica il Programma di Cooperazione Transfrontaliero Italia-Francia Marittimo, per sua stessa natura, si riferisce ad un contesto territoriale ampio e non arriva a definire la localizzazione e gli aspetti dimensionali dei singoli interventi attraverso i quali lo stesso verrà attuato. Sarà la fase attuativa del programma che giungerà a delineare in dettaglio i singoli progetti, compresa la loro ubicazione.</p> <p>Data quindi l'ampia scala di azione e di influenza del programma medesimo, il Comune conferma quanto già espresso nel contributo inerente il Documento Preliminare, non rilevando evidenti criticità per quanto di competenza né ritenendo di proporre questioni da specificare e/o integrare. La pianificazione strutturale comunale di recente approvazione, inoltre, contempla la valorizzazione del patrimonio ecosistemico e naturalistico comunale da coordinare con un'incentivazione turistica sostenibile anche del sistema costiero.</p> <p>Il Nucleo Unificato Comunale di Valutazione (N.U.C.V.), esaminati i contenuti del Rapporto Ambientale e della Sintesi Non Tecnica, per quanto sopra riportato, <u>non ravvede motivi ostantivi</u> al Programma proposto.</p>

### Considerato che

Il RA contiene al Cap.1 informazioni generali sulla VAS e il par.1.3. Informazione e consultazione dove è inserita una tabella (pag.11-19) che si propone di fornire gli esiti della fase preliminare di VAS e di indicare come i contributi sono stati presi in considerazione per la formazione del PC e del RA.

Il Cap.2 si riferisce ai contenuti e agli obiettivi del PC. I paragrafi 2.1. L'area coperta dal PO Transfrontaliero Marittimo 2021-2027 e 2.2. La strategia, le tematiche trasversali, le filiere transfrontaliere riportano i medesimi contenuti del documento preliminare di VAS. Il par. 2.3. Priorità, obiettivi strategici, azioni entra nel merito della struttura e dei contenuti del PC. Il programma individua delle priorità per lo spazio transfrontaliero sulla base dell'analisi socio-economica dell'area coinvolta dal Programma, analisi che è stata svolta considerando le priorità della Commissione europea per il 2019-2024 e alla luce degli effetti della pandemia da COVID-19. Particolare attenzione è stata posta circa quanto previsto dal Green Deal Europeo, anche alla luce della forte connessione del Programma con gli approcci della Blue e Green Economy. Il Programma di cooperazione Italia Francia Marittimo 2021-2027 si compone di una priorità per ciascun obiettivo strategico (OS) selezionato, articolata a sua volta, in obiettivi specifici.

Obiettivi specifici	Tipologia di azioni e sotto azioni previste
Priorità 1 (OS1) - Un'area transfrontaliera attrattiva, improntata alla modernizzazione intelligente e sostenibile	

<b>Obiettivo specifico iii)</b>  <b>Rafforzare la crescita sostenibile e la competitività delle pmi e la creazione di posti di lavoro nelle pmi, anche attraverso investimenti produttivi</b>	A) Sostegno alla competitività, all'innovazione e del trasferimento tecnologico delle MPMI transfrontaliere, coerentemente con le strategie di specializzazione intelligente dei territori.	Aa) Creazione di centri di competenza transfrontalieri (o reti transfrontaliere di centri di competenza) specializzati nelle filiere prioritarie definite dal Programma Ab) Iniziative collaborative transfrontaliere di "open innovation", tra MPMI, Start-ups, ed altri attori dell'innovazione e della ricerca rilevanti Ac) Azioni volte a supportare la trasformazione tecnologica e digitale dei processi produttivi attraverso progetti congiunti di innovazione tra MPMI e altri attori dell'innovazione mediante l'adozione di tecnologie abilitanti (quali ad esempio le tecnologie legate ad industria 4.0). Ad) Azioni per lo sviluppo e il rafforzamento delle sinergie tra imprese, i centri di ricerca e i poli di competitività e altri attori. Ae) Sostegno alla creazione e/o al rafforzamento di imprese e reti di imprese/clusters/poli di innovazione (ed altri attori rilevanti) transfrontaliere; Af) Azioni volte al rafforzamento e allo sviluppo dell'internazionalizzazione, all'individuazione di nuovi mercati, alla diversificazione degli stessi, allo sviluppo e rafforzamento della presenza delle MPMI transfrontaliere nelle catene del valore globali, attraverso la creazione di partenariati transfrontalieri (anche a fini aggregativi) tra imprese, cluster/reti di impresa, poli di innovazione e altri attori dell'innovazione transfrontaliera.
	B) Rafforzare la competitività delle MPMI transfrontaliere per la Gestione, lo Sviluppo, la promozione innovativa dei territori, e dei beni turistici e dei servizi turistici e culturali collegati.	Ba) Azioni transfrontaliere per promuovere un'offerta turistica e culturale innovativa, fondata su alleanze strategiche tra attori pubblici e privati (inclusa l'industria culturale e creativa) che vadano, ad esempio, nella direzione della sostenibilità, dell'innovazione, della trasformazione digitale e intelligente, della qualità dell'accoglienza e di nuove modalità di gestione dei flussi turistici e di viaggio. Bb) Azioni per sostenere e promuovere i territori attraverso la valorizzazione delle risorse naturali, culturali, agricole e forestali.
<b>Obiettivo Specifico iv)</b>  <b>Sviluppare competenze per la specializzazione intelligente, la transizione industriale e l'imprenditorialità</b>	A) Azioni tese a sviluppare e consolidare sinergie tra aree di specializzazione intelligente dell'area di cooperazione	Aa) Sviluppo di partenariati tra gli stakeholder della quadrupla elica (pubblico, privato, mondo della ricerca e società civile), per la realizzazione di "comunità di pratica" transfrontaliere sulle tematiche legate alle strategie di specializzazione intelligente
	B) Azioni volte a promuovere e rafforzare la capacità dei territori (cluster e reti di imprese, enti pubblici, mondo della ricerca, società civile, etc.) di cogliere i vantaggi della transizione industriale e di industria 4.0	Ba) Promuovere azioni di "mutual learning", condivisione di buone pratiche, azioni dimostrative, progetti pilota tra gli attori dell'innovazione a diversi livelli di governance per sostenere i territori ed in particolare le MPMI ad affrontare la transizione industriale e il passaggio ad Industria 4.0.

Obiettivi specifici	Tipologia di azioni e sotto azioni previste	
<b>Priorità 2 (OS2) - Un'area transfrontaliera resiliente ed efficiente dal punto di vista delle risorse</b>		
<b>Obiettivo specifico iv)</b>  <b>Promuovere l'adattamento al cambiamento climatico e la prevenzione del rischio di catastrofi, resilienza, tenendo conto degli approcci basati sugli ecosistemi</b>	A) Azioni per incentivare e migliorare il coordinamento tra i territori dell'area transfrontaliera per rafforzare le capacità di gestione integrata delle zone costiere, la prevenzione e gestione dei rischi (erosione costiera, incendi, alluvioni, rischi della navigazione), capitalizzando quanto realizzato nelle programmazioni precedenti e integrando ove possibile con la programmazione mainstream	Aa) Azioni di governance con il coinvolgimento delle autorità locali e degli stakeholders rilevanti. Ab) Applicazione dei Piani di intervento congiunti, protocolli comuni e piani di emergenza già definiti/approvati con la programmazione 2014-2020 Ac) Investimenti per progetti pilota.
	B) Azioni per incentivare lo sviluppo di strumenti e infrastrutture congiunti per il monitoraggio, la previsione e la gestione dei rischi (erosione costiera, incendi, alluvioni, rischi della navigazione), capitalizzando quanto realizzato nelle programmazioni precedenti, e integrando ove possibile con la programmazione mainstream.	Ba) Investimenti per lo sviluppo e/o il rafforzamento delle modellizzazioni di sistemi congiunti d'allerta precoce e di monitoraggio dei rischi. Bb) Investimenti per infrastrutture per la prevenzione dei rischi, rispettose dell'ambiente che prediligano, ad esempio, soluzioni "Nature Based" finalizzate alla riduzione degli impatti del cambiamento climatico. Bc) Investimenti per strumenti e servizi per migliorare i sistemi di monitoraggio per la sicurezza della navigazione nello spazio transfrontaliero.
	C) Azioni per promuovere strategie congiunte di sensibilizzazione attiva sui temi legati ai rischi antropici e derivanti dai cambiamenti climatici (erosione costiera, incendi, alluvioni, rischi della navigazione), rivolte alle istituzioni, ai cittadini, e agli attori economici dell'area transfrontaliera, capitalizzando quanto realizzato nelle programmazioni precedenti e integrando ove possibile con la programmazione mainstream.	Ca) Azioni di sensibilizzazione per il rafforzamento della cultura sui rischi (derivanti dai cambiamenti climatici rivolte ai cittadini, istituzioni, operatori economici e altri stakeholders rilevanti). Cb) Azioni di capacity building rivolte a istituzioni, operatori economici e altri stakeholders rilevanti.
<b>Obiettivo Specifico vii )</b>	A) Conservazione, tutela, promozione del capitale naturale dello spazio	Aa) Azioni per promuovere, proteggere, conservare e tutelare la biodiversità e il capitale naturale dell'area di cooperazione

Obiettivi specifici	Tipologia di azioni e sotto azioni previste	
<p><b>Migliorare la protezione della natura e la biodiversità, le infrastrutture verdi, in particolare nell'ambiente urbano, e ridurre l'inquinamento</b></p>	<p>transfrontaliero, capitalizzando quanto realizzato nelle programmazioni precedenti.</p>	<p>prioritariamente applicando strategie congiunte realizzate nelle precedenti programmazioni. In particolare, potranno essere finanziate azioni per: la protezione degli habitat e la riduzione della presenza delle specie invasive (incluse, ad esempio, azioni dedicate alla realizzazione e interoperabilità di banche dati digitali dedicate alle misure di conservazione; mappe degli habitat, linee guida per la realizzazione di strutture per ormeggio e punti di ancoraggio etc ); la cooperazione tra le aree protette (marine, terrestri e delle zone umide), oltre che il loro ampliamento, la loro protezione e conservazione; la tutela di siti con particolari criticità dovute ad attività antropiche (ad esempio in prossimità dei porti, porticcioli, marine, etc.); il ripristino di ecosistemi e di aree di riproduzione della fauna (in particolare marina); la promozione della pesca sostenibile. Ab) Azioni per promuovere le infrastrutture verdi e blu per la salvaguardia degli ecosistemi marini, lo sviluppo della qualità rurale ed ecologica in agricoltura, per contrastare gli effetti dei cambiamenti climatici e degli eventi estremi e per migliorare la qualità della vita nello spazio transfrontaliero.</p>
	<p>B) Azioni volte ad assicurare la gestione integrata, la sostenibilità e l'accessibilità del patrimonio naturale (e del patrimonio culturale collegato) transfrontaliero</p>	<p>Ba) Implementazione di Piani d'azione congiunti di sviluppo, valorizzazione e integrazione di itinerari culturali ed ambientali Bb) Azioni pilota per la realizzazione di piccole infrastrutture di natura materiale e immateriale per il miglioramento della fruibilità dei beni dell'area, secondo un approccio integrato e sostenibile (interventi per l'accessibilità materiale dell'offerta culturale e naturale quali ad esempio percorsi di trekking, sentieri equestri, percorsi subacquei, sentieri litorali e sottomarini sostenibili, piste ciclabili e strumenti di diffusione di conoscenza online, applicazioni mobili).</p>
	<p>C) Azioni per ridurre l'inquinamento ambientale, capitalizzando quanto realizzato nelle programmazioni precedenti</p>	<p>Ca) Azioni per ridurre l'inquinamento ambientale (in particolare marino e marittimo) derivante dal rilascio di sostanze inquinanti (es. pesticidi, prodotti chimici pericolosi, acque reflue urbane e industriali e altri rifiuti, compresi i rifiuti urbani e la plastica), e a ripristinare le aree inquinate (interventi pilota).</p>
	<p>D) Azioni per ridurre l'inquinamento ambientale dell'area attraverso la promozione dei "Porti Verdi transfrontalieri del futuro", capitalizzando quanto realizzato nelle programmazioni precedenti</p>	<p>Da) Azioni di governance multilivello che coinvolgano tutti i soggetti interessati al settore portuale, (le autorità portuali, gli armatori, le comunità locali, le organizzazioni della società civile e i dipartimenti di pianificazione urbana, regionale o nazionale,) al fine di accelerare la riduzione dell'inquinamento e la produzione e l'utilizzo di energia sostenibile; Db) Azioni a sostegno della realizzazione di un piano strategico per i "porti verdi" al fine di minimizzare l'inquinamento nelle aree portuali e marittime. Dc) Azioni sperimentali per ridurre le emissioni inquinanti nei porti e nelle aree adiacenti in relazione all'aria (emissioni di CO2 e di altre sostanze inquinanti nocive quali SOx, NOx e particolato) all'inquinamento delle acque e al rumore e promuovere la decarbonizzazione del sistema energetico in favore di fonti rinnovabili (ad es. GNL, idrogeno, biomassa forestale, etc). Dd) Soluzioni per promuovere l'utilizzo delle banchine elettrificate nei porti attraverso, ad esempio, analisi costi benefici, benchmarking, etc.</p>
<p><b>Obiettivo Specifico vi)</b></p> <p><b>Promuovere la transizione verso un'economia circolare</b></p>	<p>A) sviluppo di strategie, modelli e soluzioni condivisi in tema di economia circolare</p>	<p>Aa) Azioni per lo scambio di buone pratiche e/o lo sviluppo di strategie e/o modelli di economia circolare (dalle materie prime al riciclo, passando per la progettazione, la produzione, la distribuzione, il consumo/uso/riuso/riparazione/raccolta, riciclo). Ab) azioni per lo sviluppo di soluzioni innovative e sostenibili per la riconversione delle attività produttive da un modello lineare verso un modello di economia circolare. Ac) Soluzioni per il miglioramento della raccolta in mare e la gestione a terra dei rifiuti: valutazione di meccanismi di incentivazione e strumenti tariffari, la definizione di protocolli/modelli congiunti per migliorare la raccolta e la gestione a terra e integrazione con il ciclo dei rifiuti urbani.</p>
	<p>B) promozione della sperimentazione di interventi di economia circolare</p>	<p>Ba) azioni collaborative di sostegno alla creazione di filiere sperimentali nell'ambito dell'economia circolare e alla sperimentazione di modelli e soluzioni anche attraverso l'utilizzo di tecnologie digitali (ad es. machine learning e artificial intelligence). Bb) Azioni volte a promuovere sistemi innovativi di gestione, recupero, e riuso dei rifiuti solidi (ad esempio i rifiuti solidi raccolti dal mare) e organici (ad esempio gusci di aragoste, gamberi e in generale crostacei) non organici (es. valve dei mitili) e il loro successivo reinserimento nel ciclo produttivo (materie prime seconde di qualità, nuovi materiali, ad esempio per l'edilizia sostenibile, e prodotti ad uso energetico).</p>
	<p>C) Capacity building</p>	<p>Ca) Azioni indirizzate al rafforzamento delle competenze tecnico-</p>

Obiettivi specifici	Tipologia di azioni e sotto azioni previste	
		scientifiche degli stakeholders (sia pubblici che privati) lungo le catene del valore circolari. Cb) Azioni di sensibilizzazione rivolte agli attori principali lungo la catena del valore (Imprese, enti pubblici, consumatori/cittadini) tese a promuovere e consolidare l'approccio circolare per migliorare il benessere, la qualità della vita, la salute e la sicurezza, ma anche l'ottimizzazione delle filiere transfrontaliere.

Obiettivi specifici	Tipologia di azioni e sotto azioni previste	
<b>Priorità 3 (OS3) - Un'area transfrontaliera connessa fisicamente e digitalmente</b>		
<b>Obiettivo Specifico os iii)</b>  <b>Sviluppare e potenziare la mobilità nazionale, regionale e locale sostenibile, resiliente al clima, intelligente e intermodale, compreso un migliore accesso alla TEN-T e alla mobilità transfrontaliera</b>	A) Multimodalità transfrontaliera sicura e sostenibile	Aa) Sperimentazione di piani di azione e modelli di governance congiunti per l'interoperabilità dei collegamenti multimodali nave-bus-treno, treno-bus, aeroporto- bus-treno, servizi navetta nei porti/aeroporti), in particolare tra le isole e tra queste e le altre regioni dello spazio transfrontaliero, anche attraverso l'uso di piattaforme integrate ICT e open data capitalizzando i risultati delle programmazioni precedenti. Ab) Sviluppo e sperimentazione di nuovi strumenti e meccanismi di ottimizzazione per l'accesso multimodale (di passeggeri e merci), in particolare, ma non solo, nei porti e tra questi e le città o altri nodi capitalizzando i risultati delle programmazioni precedenti.
	B) Investimenti congiunti per la creazione, sperimentazione e potenziamento di modalità innovative, inclusive e sicure di mobilità transfrontaliera	Ba) Sviluppo e sperimentazione di potenziali soluzioni (tecnologiche, sociali, economiche) per aumentare l'accessibilità e la connettività nello spazio transfrontaliero ed in particolare nelle aree a domanda debole (sia urbane che rurali e interne) e per favorire lo spostamento da e verso i principali nodi di scambio. Bb) Azioni dedicate alla definizione di protocolli comuni di sicurezza a livello transfrontaliero per il trasporto di merci (e in particolare di merci pericolose), via mare (ma anche ferrovia e strada) e per le infrastrutture e le persone (Safety/security/Cyber).

Obiettivi specifici	Tipologia di azioni e sotto azioni previste	
<b>Priorità 4 (OS4) - Un'area transfrontaliera efficiente in capitale sociale e che si distingue per la qualità del suo capitale umano</b>		
<b>Obiettivo Specifico os i)</b>  <b>Migliorare l'efficacia dei mercati del lavoro e l'accesso a un'occupazione di qualità attraverso lo sviluppo dell'innovazione sociale e delle infrastrutture</b>	A) Sostegno alla realizzazione di un'offerta transfrontaliera di servizi all'impiego efficienti e di qualità	Aa) Sperimentazione di strumenti, strategie e piani di azione congiunti nel campo dei servizi all'occupazione, ad esempio servizi d'informazione, coaching, tutoring, fiere del lavoro transfrontaliere, piattaforme innovative di scambio tra offerta e domanda di lavoro, anticipazione delle competenze, transizione professionale, accesso al mondo del lavoro, autoimprenditorialità, messa in rete di competenze.
	B) Sostegno alla qualificazione del capitale umano a supporto dell'efficienza ed efficacia del mercato del lavoro transfrontaliero e della mobilità sociale e professionale dei giovani, degli adulti, dei lavoratori	Ba) Realizzazione di reti e alleanze formative tra mondo della formazione, mondo del lavoro, società civile (es. Alleanza Sperimentale nel settore della Nautica), per la sperimentazione di azioni a sostegno della formazione (dei giovani, dei disoccupati) e della riqualificazione dei lavoratori. Tali sperimentazioni dovranno tener conto di quanto indicato per le azioni di cui alla lettera A del presente obiettivo specifico.
<b>Obiettivo Specifico iv)</b>  <b>Assicurare un accesso equo all'assistenza sanitaria attraverso lo sviluppo di infrastrutture, inclusa l'assistenza primaria</b>	A) Promozione di iniziative congiunte a sostegno dell'accesso all'assistenza sanitaria e dell'inclusione sociale della popolazione residente nelle aree più isolate e delle categorie più fragili.	Aa) scambio e valorizzazione delle esperienze relative alla realizzazione di servizi digitali innovativi per la salute (telemedicina, assistenza sanitaria locale), a beneficio delle zone insulari, delle aree più isolate e a beneficio delle categorie più fragili. Ab) scambio e valorizzazione delle esperienze relativamente a metodi innovativi e nuovi approcci per mitigare gli effetti dell'invecchiamento della popolazione, e per sostenere le categorie più fragili, migliorandone la qualità della vita (servizi sociosanitari innovativi a sostegno del benessere fisico e psicologico, social-housing, turismo sanitario e della cura, welfare sociale, integrazione sociale).

Obiettivi specifici	Tipologia di azioni e sotto azioni previste	
<b>Priorità 5 (OS5) - Una migliore governance transfrontaliera</b>		
<b>Obiettivo Specifico i)</b> <b>Migliorare la capacità istituzionale delle autorità pubbliche, in particolare quelle incaricate di gestire un territorio specifico, e delle parti interessate</b>  <b>Obiettivo Specifico ii)</b> <b>Migliorare l'efficienza della pubblica amministrazione promuovendo la cooperazione giuridica e</b>	A) Capacity building transfrontaliera	Aa) Azioni di capacity building per promuovere, federare e rafforzare la politica marittima e costiera dell'area. Ab) Scambio di esperienze e costruzione di capacità delle autorità pubbliche per preparare iniziative/strategie integrate transfrontaliere. Ac) Azioni a sostegno dei gruppi europei di cooperazione territoriale negli ambiti prioritari del Programma. Ad) Azioni per testare, adattare e implementare servizi digitali intelligenti per una migliore cooperazione e un migliore coordinamento al di là dei confini amministrativi (ad es. per lo scambio di dati relativamente al settore sanitario). Ae) Azioni di formazione e scambio di personale delle pubbliche amministrazioni per migliorare la capacità istituzionale (sanità, governance, etc.) Af) azioni per rafforzare, orientare e rendere omogenea l'intera catena del valore del turismo transfrontaliero rispetto agli obiettivi di sostenibilità (Goals Agenda 2030).

Obiettivi specifici	Tipologia di azioni e sotto azioni previste	
<b>amministrativa e la cooperazione tra cittadini e le istituzioni, in particolare al fine di risolvere gli ostacoli giuridici e di altro tipo nelle regioni di confine</b>  <b>Obiettivo Specifico iii) costruire la fiducia reciproca, in particolare incoraggiando le azioni people to people</b>		Ag) azioni per definire modelli di governance che valorizzino e promuovano i servizi ecosistemici quale modalità di sviluppo per le aree transfrontaliere (ad esempio le aree rurali e marginali) Ah) individuazione e scambio di buone pratiche in tema di appalti verdi orientati a un uso efficiente delle risorse, finalizzate ad esempio all'adozione di strumenti comuni.
	B) Coordinamento inter-istituzionale	Ba) Azioni dedicate allo sviluppo di modalità di cooperazione inter-istituzionale con programmi di CTE, a gestione diretta e con Programmi Mainstream ai fini di una massimizzazione dell'efficacia degli interventi in un'ottica di complementarità. Bb) Azioni per una strategia di governance e di allineamento dei protocolli nell'area di cooperazione in materia di infrastrutture e trasporti. Bc) Sviluppo di strategie congiunte per l'armonizzazione dei sistemi di istruzione e formazione (formale, non formale e informale) al fine del riconoscimento, validazione e certificazione delle competenze al livello transfrontaliero. Bd) Sviluppo di sistemi di monitoraggio congiunto per la rilevazione dei progressi dello spazio transfrontaliero con riferimento alle sfide della transizione ecologica (ad esempio in tema di economia circolare).
	C) People to people	Ca) Azioni congiunte dal basso vocate alla valorizzazione e al rafforzamento della radice ed identità comune transfrontaliera e per il superamento degli ostacoli esistenti (linguistici, culturali, fisici), con il forte coinvolgimento, ad esempio, delle giovani generazioni e con il fine ultimo di rafforzare la coesione sociale dei territori. Cb) Promozione di un Erasmus transfrontaliero per studenti delle classi superiori.

Come indicato a pag.40 del RA le risorse del PC sono così distribuite tra le priorità: 55,84% priorità 2, 22% priorità 1, 10% priorità 4, 7,16% priorità 3 e 5% priorità 5.

Il Cap.3 del RA attiene alla coerenza interna del PC. L'analisi mostra potenziali livelli di coerenza interna tra i seguenti obiettivi/azioni:

- OS1 Rafforzare la crescita sostenibile e la competitività delle PMI, e la creazione di posti di lavoro nelle PMI, anche attraverso investimenti produttivi verso OS2 Migliorare la protezione della natura e la biodiversità, le infrastrutture verdi, in particolare nell'ambiente urbano, e ridurre l'inquinamento: nel caso delle azioni relative alle attività turistiche marine, se eventualmente non gestite secondo un modello di turismo sostenibile.
- OS3 Sviluppare e potenziare la mobilità nazionale, regionale e locale sostenibile, resiliente al clima, intelligente e intermodale, compreso un migliore accesso alle TEN-T e alla mobilità transfrontaliera verso OS2 OS2 Migliorare la protezione della natura e la biodiversità, le infrastrutture verdi, in particolare nell'ambiente urbano, e ridurre l'inquinamento: l'incremento della connessione fisica, infatti, per quanto sviluppato con modalità dolci e alternative può portare a problematiche connesse alla fragilità del sistema naturale e della biodiversità locale; sarà pertanto necessario valutare in modo molto attento quanto riferito a linee marine nelle specifiche azione.

Il Cap.4 attiene all'analisi di coerenza esterna.

Nel Par.4.3 sono esaminati i piani e programmi "comuni" a più Regioni del Programma Transfrontaliero: si caratterizzano per essere tutti a diverse fasi di avanzamento e realizzazione pertanto sono presentati in modo generale, senza entrare nei dettagli. Gli strumenti citati sono:

- Programma di Sviluppo Rurale (PSR);
- POR FESR;
- Direttiva 2008/56/CEE,- Direttiva Quadro sulla Strategia per l'ambiente marino (Marine Strategy Framework Directive – MSFD);
- Piani regolatori portuali (PRP), vengono menzionati i vigenti PRP del Porto di Genova, Livorno, Cagliari e Olbia e Golfo Aranci;
- Piano e gestione rischio alluvioni (PGRA). Viene citato il "Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del bacino del fiume Arno" approvato con delibere del Comitato Istituzionale n. 231 e 232 del 17 dicembre 2015. Viene inoltre indicato che l'Autorità di Bacino del distretto idrografico della Sardegna ha avviato la procedura di verifica di assoggettabilità a VAS per l'aggiornamento 2021-2027 del Piano di Gestione del rischio di alluvioni. Vengono quindi richiamate le norme di recepimento della Direttiva Alluvioni per il territorio francese;
- Piani per la gestione dei siti della Rete Natura 2000: vengono fatti cenni generali sulla tipologia di strumento;
- Piani dei Parchi;
- Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC);
- Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC);
- Piano di gestione delle acque (Distretto idrografico);
- Piano di assetto idrogeologico (PAI);
- Piano di Bilancio Idrico (PBI);

Il par.4.4 propone una rassegna della pianificazione afferente a ciascuna regione. Per la Regione Liguria vengono citati:

- Piano territoriale di coordinamento paesistico (PTCP);
- Piano territoriale di Coordinamento della Costa;
- Piano territoriale regionale (PTR);
- Piano di tutela dell'ambiente marino e costiero (PTAMC);
- Piano di tutela delle acque (PTA);
- Piano regionale di gestione dei rifiuti e delle bonifiche.

Per la Regione Sardegna vengono citati:

- Piano paesaggistico della Sardegna;
- Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani;
- Piano di tutela delle acque;
- Piano Forestale Ambientale Regionale (PFAR);
- Piano regionale dei Trasporti (PRT).

Per la Regione Toscana vengono citati:

- Programma regionale di sviluppo (PRS);
- Piano Regionale Agricolo Forestale (PRAF);
- Piano regionale di gestione dei rifiuti e bonifica dei siti inquinati (PRB);
- Piano Ambientale ed Energetico regionale (PAER);
- Piano regionale integrato infrastrutture e mobilità (PRIIM);
- Piano di indirizzo territoriale (PIT) con valenza di Piano Paesaggistico;
- Piano della tutela delle acque (PTA);
- Piano regionale per la qualità dell'aria (PRQA).

Per la Regione Provenç Alpes-Cote D'Azur (PACA) vengono citati:

- Le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET): piano regionale per lo sviluppo sostenibile e l'uguaglianza territoriale;
- Le Plan Régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD): piano regionale di prevenzione e gestione dei rifiuti;
- Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE): piano regionale di coerenza ecologica;
- Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE): piano regionale clima ed energia;
- Schéma régional de l'énergie éolien (SRE): Schema Regionale Per L'energia Eolica (SRE);
- Stratégie commune d'aménagement numérique du territoire (SCANT): strategia comune di sviluppo digitale del territorio;
- Schéma Directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE): piano di sviluppo e gestione delle acque;
- Schéma de cohérence territoriale (SCOT): piano di coerenza territoriale;
- Plan climat, air, énergie territorial (PCAET): piano clima, aria ed energia territoriale;
- Plan Régional Santé Environnement Provence-Alpes-Côte d'Azur (PRSE PACA 3): piano regionale di salute ambientale PACA;
- Plans de protection de l'atmosphère (PPA): piani di protezione dell'atmosfera;
- Directives Territoriales d'Aménagement (DTA): orientamenti sulla pianificazione territoriale.

Per la Regione Corse vengono citati:

- Plan d'aménagement et de développement durable du territoire (PADDUC): Piano per l'assetto e lo sviluppo sostenibile del territorio;
- Schéma Directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE): piano di sviluppo e gestione delle acque;
- Plan Régional Climat Air Energie (SRCAE): Piano Regionale Clima Aria Energia;
- Plan de gestion et de prévention des déchets non dangereux (PGDND): Piano di gestione e prevenzione dei rifiuti non pericolosi.

Nella tabella di pag.86-94 vengono sintetizzati gli elementi che compongono il quadro della coerenza fra il PC e gli altri piani/programmi, la tabella contiene, per ogni piano/programma, una analisi degli "aspetti di coerenza specifici". Segue una tabella analitica (pag.96-100), che incrocia ciascuna delle singole Priorità del PC con i piani regionali individuati per l'analisi, per valutarne la concordanza. Viene evidenziato che emerge una prevalenza di concordanza e indifferenza nei rapporti tra il PC e gli altri piani/programmi: è molto positivo il bilancio inerente al rapporto tra la Priorità 2 del PC, di natura ambientale, e gli altri piani/programmi.

Il Cap.5 fornisce le informazioni di quadro conoscitivo: stato dell'ambiente, problematiche ambientali e criticità. Viene svolto un generale inquadramento territoriale a cui seguono analisi più specifiche per le varie componenti ambientali (sono stati utilizzate fonti di dati che potessero rappresentare in modo omogeneo la situazione per le diverse regioni): clima, qualità dell'aria ed emissioni in atmosfera, risorse idriche interne, dinamica costiera e acque marine, suolo (Tutela idrogeologica, Siti contaminati e procedimenti di bonifica), Uso del suolo e dinamiche territoriali, Biodiversità, Rumore, Rifiuti, Energia.

A pag.157 viene fatto uno specifico focus sul Santuario dei cetacei.

Nel par.5.14 vengono esposti i risultati e le criticità ambientali individuate nello spazio transfrontaliero di azione del PC:

1) L'area è caratterizzata da una crescita di emissioni di gas serra climalteranti prodotte prevalentemente da industrializzazione, trasporti e urbanizzazione; la qualità dell'aria risente in modo significativo delle attività umane, soprattutto per quanto riguarda le polveri sottili, e le situazioni più critiche sono associate alla densità e al valore assoluto della popolazione;

2) la ricchezza di biodiversità è associata anche ad una grande vulnerabilità degli ecosistemi ai cambiamenti climatici, con rischio di una loro perdita;

3) nella quasi totalità delle aree esaminate si rileva un valore pro-capite di rifiuti annualmente prodotti piuttosto alto; contemporaneamente, la percentuale di raccolta differenziata esprime valori non uniformi; manca una base informativa uniforme che consenta immediati confronti e, soprattutto, non sono disponibili indici effettivi di recupero;

4) è diffusa la presenza di fenomeni di erosione costiera, di dissesto idrogeologico e franosi, oltre che di rischi alluvionali;

5) la produzione energetica è prioritariamente orientata a fonti tradizionali; rappresentano eccezioni soltanto quei territori che per conformazione morfologica o caratteristiche geologiche possono utilizzare particolari risorse energetiche alternative (geotermia e idroelettrico);

Occorre tenere presente che le problematiche identificate insistono su un territorio che è caratterizzato da un rilevante patrimonio naturale (basta pensare all'importante sistema di parchi, e aree protette, riserve naturali marine, aree della Rete Natura 2000), e rappresenta l'area marina faunistica più ricca dell'intero mediterraneo.

Il Cap.6 (pag.176 e seguenti) attiene agli obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento per la valutazione. Viene preso a riferimento il Green Deal che si propone di essere una nuova strategia di crescita che mira a creare un'economia efficiente nell'uso delle risorse; dal punto di vista ambientale, oltre alla promozione dell'uso efficiente delle risorse, il Green Deal si pone come obiettivo il ripristino della biodiversità e la riduzione dell'inquinamento, avendo come macro target il raggiungimento delle zero emissioni nette entro il 2050. Il Green Deal (Fig.1) si articola in otto macro-ambiti tematici che costituiscono anche otto obiettivi da conseguire, articolati in documenti e atti:

- il primo ambito riguarda il clima, con l'obiettivo ambizioso del raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050, preceduta da un taglio delle emissioni di gas serra al 2030 pari al 55% e da un potenziamento dell'efficiamento energetico. A questo obiettivo è associata la Strategia di adattamento ai cambiamenti climatici;
- il secondo punto mira a garantire un approvvigionamento energetico per consumatori e imprese che rispetti l'obiettivo della neutralità e che si basi quindi su energia pulita, ma garantendo prezzi accessibili;
- il terzo ambito tematico riguarda lo sviluppo industriale europeo a cui si associa la Strategia industriale per l'Europa dove si indica nella transizione ecologica e digitale di tutti i settori della società, industria ed economia la strada maestra per passare da un modello industriale lineare ad uno circolare;
- il quarto tema è la rigenerazione urbana, secondo il modello delle green city, per costruire e ristrutturare edifici e abitazione in modo da contribuire all'efficiamento energetico;
- il quinto tema è la mobilità a cui si associa la Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro: 10 iniziative faro che nell'insieme coprono il tema mobilità sostenibile e intelligente in modo completo;
- il sesto tema è quello dei sistemi alimentari sostenibili a cui si associa la strategia Dal produttore al consumatore;
- il settimo tema riguarda la preservazione e il ripristino degli ecosistemi e della biodiversità, attraverso la Strategia dell'UE sulla biodiversità per il 2030 - Ripartire la natura nella nostra vita;
- l'ultima tematica riguarda la promozione dell'obiettivo dell'inquinamento zero per un ambiente privo di sostanze tossiche. Il documento chiave in questo caso è la Strategia in materia di sostanze chimiche sostenibili- Verso un ambiente privo di sostanze tossiche.

Vengono poi ripercorsi, per l'Italia, gli obiettivi del PNIEC e del PNACC.

Viene inoltre citata la Strategia Marina Europea proposta dalla Direttiva quadro 2008/56/CE che prevedeva il conseguimento del Buono Stato Ecologico entro il 2020 da parte di tutti i Paesi Membri dell'UE. Viene indicato lo stato attuale di attuazione in Italia attraverso i Programmi di Monitoraggio e i Programmi di Misure.

A pag. 186 viene rappresentata la connessione tra gli OS del Programma e le tematiche del Green deal a cui segue un'analisi testuale. Nella tabella di pag.189-190 viene rappresentato il contributo dei singoli obiettivi specifici del PC al raggiungimento dell'Agenda Onu 2030.

Il Cap.7 (pag.192) attiene alla valutazione delle alternative. Viene evidenziato che il PC, fin dalle sue linee iniziali di formulazione, si è posto l'obiettivo di una strategia in continuità con quella definita ed attuata nel



ciclo 14-20 e pertanto gli obiettivi specifici selezionati nel ciclo 21-27 si pongono in relazione di coerenza e continuità con gli obiettivi degli assi prioritari del ciclo 14-20:

- Asse 1 - Promozione della competitività delle imprese nelle filiere prioritarie transfrontaliere
- Asse 2 - Protezione e valorizzazione delle risorse naturali e culturali e gestione dei rischi
- Asse 3 - Miglioramento dell'accessibilità dei territori
- Asse 4 - Rafforzamento della coesione sociale e dell'inserimento attraverso l'attività economica.

Partendo da questa scelta sono stati quindi individuati gli obiettivi specifici a valere sulle 5 priorità (obiettivi strategici - OS) selezionando tali obiettivi tra tutti quelli introdotti dai Regolamenti europei (pag.195-196). Nel percorso di definitiva selezione degli obiettivi specifici (durante il 2020) sono individuabili 4 alternative di configurazione degli stessi (compreso l'alternativa scelta) che si differenziano per diversi obiettivi specifici selezionati a valere sulle 5 priorità. L'analisi delle alternative è stata condotta su queste 4 alternative e viene evidenziata, dal punto di vista dei possibili effetti ambientali, a pag. 202 del RA.

Il Cap.8 (pag.204) riguarda la metodologia adottata per la Valutazione di incidenza ambientale; lo studio di incidenza è allegato al RA (Allegato 1 al RA).

Viene indicato che il PC non giunge a definire in dettaglio le scelte progettuali, ma identifica le azioni necessarie al conseguimento di obiettivi, e indica le risorse finanziarie disponibili. Quando le singole azioni troveranno applicazione con interventi veri e propri, sarà allora possibile effettuare una valutazione di incidenza ambientale puntuale, precisa e dettagliata, sui singoli siti della rete Natura 2000. La Vinca del PC consiste pertanto in una preliminare analisi a scala più vasta, volta a identificare possibili punti di criticità tra le azioni di programma e lo stato di conservazione dei siti medesimi. Viene richiamato a tal proposito il documento Proposta per l'integrazione dei contenuti VAS - Valutazione d'Incidenza" (2011, MATTM, MIBAC, ISPRA).

Il PC rientra nella tipologia di "Piani e Programmi di area vasta che comprendono numerosi Siti Natura 2000 e senza localizzazione delle scelte." e l'approccio alla VINCA più idoneo è quello che prevede il "raggruppamento secondo le macrocategorie di riferimento degli habitat".

La metodologia di lavoro prevede pertanto:

1. Identificazione degli habitat censiti nei siti della rete Natura 2000 potenzialmente interessati dalla proposta di Programma;
2. Identificazione delle possibili interferenze tra le azioni di programma e le macrocategorie di habitat con la conseguente definizione degli elementi preliminari di valutazione.

Il Cap.9 (pag.208) analizza gli effetti ambientali a seguito dell'attuazione del PC. Quale passaggio propedeutico alla valutazione degli effetti vengono prima individuati gli obiettivi ambientali specifici del programma a partire dagli obiettivi generali di sostenibilità ambientale pertinenti al Programma (definiti al Cap.6), dagli esiti dell'analisi del quadro conoscitivo ambientale (Cap.5) e dalle componenti ambientali considerate per la valutazione (allegato 1 Direttiva 2001/42/CE).

Gli obiettivi di sostenibilità ambientale pertinenti al PC sono riassunti a pag. 210 e seguenti del RA:

Acqua:

- migliorare la qualità delle acque marino-costiere
- ridurre l'inquinamento marittimo e marino (rifiuti e inquinanti)

Biodiversità, Flora e fauna:

- proteggere e ripristinare il capitale naturale e culturale dello spazio marittimo

Aria e Fattori climatici:

- incentivare l'uso delle fonti rinnovabili
- ridurre le emissioni nello spazio marittimo
- sviluppare la mobilità sostenibile, intelligente e resiliente
- promuovere la cultura della gestione del territorio e del mare per la gestione del rischio e delle calamità climatiche

Suolo:

- prevenire e gestire i rischi naturali e marittimi
- ridurre l'inquinamento marino e costiero

Beni materiali, Patrimonio culturale e Paesaggio:

- proteggere, ripristinare e valorizzare il capitale culturale e naturale dello spazio marittimo

Popolazione e Salute umana:

- incentivare l'uso delle fonti rinnovabili
- ridurre le emissioni nello spazio marittimo
- sviluppare la mobilità sostenibile, intelligente e resiliente

Nella tabella di pag.212 vengono invece raccolti gli obiettivi di sostenibilità ambientale specifici individuati per il PC:

- Prevenzione e gestione dei rischi naturali e marittimi in particolare quelli legati al Cambiamento Climatico e del rafforzamento della sicurezza marittima
- Contrasto al cambiamento climatico
- Valorizzazione del patrimonio naturale e culturale dello spazio transfrontaliero

- Incentivazione dell'utilizzo delle fonti rinnovabili anche con riguardo al lancio dell'iniziativa FuelEU Maritime
- Riduzione delle emissioni di CO2 nello spazio del Marittimo e contributo alla decarbonizzazione
- Ridurre l'inquinamento marittimo e marino (rifiuti e inquinanti)
- Miglioramento della qualità delle acque marino-costiere
- Incentivazione della mobilità sostenibile, compreso un migliore accesso alle TEN-T e alla mobilità transfrontaliera

La valutazione degli effetti delle azioni del PC viene valutata in relazione a tali obiettivi e alle componenti ambientali sopra richiamate che nel RA sono state "scomposte" in sotto-componenti ambientali in modo da rendere più esaustiva la valutazione (pag.214).

La valutazione degli effetti è stata condotta al livello delle singole azioni nel par.9.3; è stata predisposta una scheda di analisi per ogni azione contenente:

- breve descrizione della sotto-azione
- obiettivo specifico e risultati attesi dalla sotto-azione
- effetti ambientali attesi (positivi e negativi)
- disposizioni presenti per integrare la dimensione ambientale
- indicatori ambientali aggiuntivi rispetto a quelli previsti dal piano

Viene successivamente svolta nel RA una valutazione di sintesi: una lettura integrata e complessiva al fine di valutare il PC nel suo complesso. Viene proposta una matrice di impatto ambientale sintetica divisa per Priorità, in cui viene riportato l'effetto delle sotto azioni di ciascun obiettivo strategico sui fattori ambientali possibili ricettori di impatto.

Viene indicato che la valutazione svolta ha tenuto conto dei descrittori (11) e dei target alla base del monitoraggio di attuazione della Marine Strategy.

Il par. 9.4 (pag.282) riporta delle considerazioni di sintesi sul processo di VAS seguito.

Il Cap.10 riguarda le misure di mitigazione degli effetti ambientali negativi: le misure di mitigazione vengono individuate per le sotto azioni 3.3.A.Aa, 3.3.A.Ab e 3.3.B.Ba.

Il Cap.11 illustra le difficoltà incontrate; vengono segnalate in particolare:

- la scelta del livello di approfondimento;
- la raccolta, reperimento e disponibilità dei dati anche in ragione del carattere transfrontaliero che coinvolge due contesti nazionali diversi (Italia e Francia).

Le tematiche ambientali per le quali sono state riscontrate le maggiori criticità sono:

**Sorgenti emissive in atmosfera:** la banca dati utilizzata (European Pollutant Release and Transfer Register - <https://prtr.eea.europa.eu/#/home>) non risulta particolarmente aggiornata;

**Risorse idriche interne:** le uniche banche dati dotate di ufficialità e in grado di fornire dati omogenei per i territori francesi e italiani sono reperibili dal sito dell'Agenzia Europea per 291

l'Ambiente (<http://www.eea.europa.eu/data-and-maps>). I dati derivanti dalle autorità distrettuali di bacino non risultano di facile e immediata acquisizione per tutti i territori esaminati. Inoltre, i dati presentati scontano una significativa differenza di elaborazione che, spesso, li rendono poco utilizzabili per confronti tra territori differenti.

**Coste e acque marine:** la situazione per questa tematica, relativamente agli aspetti chimici e biologici, è sostanzialmente rovesciata rispetto al punto precedente. Infatti è per il territorio francese che sono state riscontrate alcune criticità mentre per quello italiano, grazie ai dati disponibili dal sito di ISPRA, è possibile fornire una adeguata rappresentazione dei fenomeni ambientali in atto. Tale criticità in questa fase è stata affrontata utilizzando il citato servizio di visualizzazione delle informazioni territoriali dell'EEA;

**Rumore:** i dati di rumore reperibili dal sito dell'Agenzia Europea per l'Ambiente sono estremamente generici e non idonei ad una rappresentazione, anche solo sommaria, dell'area di studio.

**Rischio idrogeologico:** la banca dati fornita dal portale cartografico nazionale del Ministero dell'Ambiente garantisce una dettagliata disponibilità di informazione per tutto il territorio italiano, in un formato elaborabile in modo relativamente semplice. Per la Francia, invece, i dati sono disponibili in formato di sola visualizzazione e, quindi, non elaborabili come quelli italiani

**Rifiuti:** la disponibilità dei dati relativa ai rifiuti è piuttosto ampia e di facile accesso, tuttavia gli indici sono elaborati con modalità non sempre chiare e quasi mai uniformi tra vari territori interessati.

**Energia:** i dati sui consumi energetici e sulla produzione di energia dalle varie fonti (tradizionali e rinnovabili) sono di norma disponibili ma, ancora una volta, la loro confrontabilità e le modalità di rappresentazione non sempre viene garantita.

Nel documento **"Dispositivo di monitoraggio"** viene indicato che le attività di monitoraggio ambientale dovranno essere regolate da un apposito Piano Operativo da formulare entro i primi tre mesi dall'avvio del programma. Il Piano Operativo conterrà in via definitiva lo schema di coordinamento dei referenti, il cronoprogramma del reporting ed il set finale di indicatori scelti: gli indicatori, come indicato al paragrafo 1, saranno articolati in indicatori di risultato (atti a rilevare gli output fisici prodotti dalle varie azioni previste) e di

contesto (indicatori territoriali). Viene fatta una sintesi degli indicatori di contesto selezionati tratti dalle schede delle sotto azioni contenute nella valutazione degli effetti del RA.

Viene infine evidenziato che, operativamente, è necessario un confronto con l'Autorità che gestirà i controlli per la definizione di un Piano operativo, da mettere a punto entro tre mesi dall'avvio del Programma: gli indicatori saranno confermati e/o integrati, e sulla base del set definitivo saranno costruite, per ogni indicatore, le schede descrittive di dettaglio, le modalità di calcolo e la fonte dei dati.

Viene indicata una produzione di rapporti di monitoraggio almeno biennali che saranno dedicati in prevalenza alla quantificazione degli indicatori di risultato; inoltre si può prevedere un report di "valutazione" *on going* dopo almeno tre anni dall'avvio del programma per una prima quantificazione degli indicatori di contesto. Le tempistiche definitive del reporting saranno fissate con il Piano Operativo previsto.

Vengono infine proposte delle tabelle con i primi indicatori individuati; gli indicatori vengono individuati a livello di azione e non di sotto azione come nelle schede di valutazione riportate nel RA.

## **Esprime il seguente parere motivato sulla proposta di PC IFM 2021-2027 e sul relativo Rapporto Ambientale**

### **1 - Esito delle fasi di consultazione preliminare e contenuti della Dichiarazione di Sintesi**

Il contributo fornito dal NURV in fase preliminare di VAS (Determina 1/AC/2021 del 25.03.2021) riportava al punto 1.4 quanto indicato dalla l.r. all'art.24 co.1 lett.d ossia che il RA deve dare "*atto della consultazioni di cui all'articolo 23 ed evidenzia come sono stati presi in considerazione i contributi pervenuti*", a tal fine veniva richiesto l'inserimento di uno specifico paragrafo nel RA. La tabella di pag.11-19 del RA sembra rappresentare la declinazione di quanto sopra richiesto ma non appare esaustiva e sufficiente rispetto ai contenuti previsti dalla norma: il contributo del NURV è stato riportato solo parzialmente e, anche se il proponente indica che molti punti della Determina dell'Autorità Competente "*sono già segnalate sopra in corrispondenza*" di altre osservazioni, non si ritrovano nell'intera tabella riportata a pag.11-19 risposte a tutte le indicazioni della Determina 1/AC/2021.

In generale si rileva che quanto indicato dal proponente non risponde alla necessità di indicare "*come sono stati presi in considerazione i contributi pervenuti*" in quanto vengono riportate considerazioni generiche e parziali che non forniscono nessuna risposta di merito e spesso non aderenti alle richieste effettuate; tale superficiale impostazione non permette di comprendere se, come e in quali parti dei documenti (proposta di Piano o RA) sia stata data effettiva attuazione a quanto richiesto.

**1.1** Il Piano, nella fase di approvazione, dovrà essere accompagnato dalla **Dichiarazione di Sintesi** che, ai sensi della Direttiva 2001/42/CE e delle norme nazionali di recepimento deve illustrare:

- in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e di come si è tenuto conto del rapporto ambientale;
- di come si è tenuto conto dei pareri espressi dai soggetti con competenze ambientali/autorità ambientali e dei risultati della consultazioni;
- le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate.

Si raccomanda pertanto, nella Dichiarazione di Sintesi, di dare risposta in modo più puntuale ai contributi e ai pareri espressi nella presente fase di consultazione indicando se, in che modo e in quali documenti si tiene conto degli elementi e delle istanze presenti in tali contributi e pareri.

**1.2** La presente Determina riporta in allegato, quale parte integrante e sostanziale, il parere dell'Autorità Ambientale francese "Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le programme de coopération territoriale européenne Interreg Italie-France maritime 2021-2027". Tale parere è stato esaminato dal NURV ai fini di una generale coerenza e integrazione con gli esiti istruttori riportati nei punti successivi. Si ritiene comunque necessario nella Dichiarazione di Sintesi prendere in esame anche tutte le indicazioni e raccomandazioni dell'Autorità Ambientale francese contenute nel parere allegato.

### **2 - Strategia del PC - Obiettivi e azioni**

**2.1** L'OS1 richiama in modo esplicito il riferimento ad "*un'area transfrontaliera sostenibile*" che, necessariamente, deve includere il pilastro della sostenibilità ambientale. A pag.25 del RA viene indicato, nell'analisi delle azioni a valere su questo OS, che "*emerge che la strategia del Programma appare declinata verso*", tra le altre cose, "*incentivare la collaborazione lungo le catene del valore dei prodotti e servizi innovativi, con particolare riferimento a quelli verdi*". In realtà non si ritrova in nessuna azione e sotto azione esplicito riferimento all'eco-innovazione e a prodotti e servizi innovativi "verdi" né viene declinato con maggior precisione a cosa effettivamente ci si riferisca. Già in fase preliminare (osservazione 2.2 della Determina 1/AC/2021) era stato richiesto di rendere più esplicito nelle azioni a valere sull'OS1 il riferimento all'eco-innovazione e ai prodotti e servizi verdi. L'osservazione non è stata recepita né è stata fornita motivazione del mancato recepimento pertanto si ritiene necessario confermarla e quindi declinare le azioni/sotto azioni a valere sull'OS1 anche con riferimento esplicito all'eco-innovazione e ai prodotto e servizi "verdi" per i quali si chiede di indicare a cosa specificatamente ci si riferisce.

**2.2** In relazione all'OS2 a pag.28 del RA, nella parte descrittiva della strategia, viene indicato che il programma persegue la *“promozione della conservazione e miglioramento del capitale naturale dell'area transfrontaliera e del ripristino in “buono stato ambientale”*. Le azioni a cui tale affermazione si riferisce sono presumibilmente quelle connesse al secondo obiettivo specifico anche se in tali azioni (specificatamente azioni C e D) viene fatto riferimento alla *“riduzione dell'inquinamento”* e non al *“ripristino in buono stato ambientale”* di una specifica componente. Tale incongruenza era già stata segnalata in fase preliminare di VAS al punto 2.5 della Determina 1/AC/2021 ma non ha trovato esito né risposta nel RA. Si ribadisce pertanto che è necessario un chiarimento o quantomeno portare a coerenza la parte descrittiva della strategia che parla di *“ripristino del buono stato ambientale”* con la definizione delle azioni vere e proprie che invece riguardano la *“riduzione dell'inquinamento ambientale”*.

**2.3** Sempre in riferimento all'OS2, le azioni e sotto azioni a valere sull'obiettivo specifico *“iv) Promuovere l'adattamento al cambiamento climatico e la prevenzione del rischio di catastrofi, la resilienza, tenendo conto degli approcci basati sugli ecosistemi”* attengono al finanziamento di interventi di varia natura connessi ai rischi derivanti anche dai cambiamenti climatici (erosione costiera, incendi, alluvioni ecc). Sarebbe opportuno individuare, partendo dal quadro conoscitivo ambientale dell'ambito territoriale oggetto del PC, le situazioni e gli areali che presentano situazioni di criticità rispetto agli specifici rischi indicati, al fine di indirizzare prioritariamente i finanziamenti su tali contesti territoriali. Tale indicazione viene ribadita in questa fase poiché, seppur inserita al punto 2.5 della Determina 1/AC/2021 non ha trovato esito né risposta. A tal proposito si segnalano gli approfondimenti tematici indicati dall'AdB Distrettuale dell'Appennino Settentrionale quali elementi utili per la valutazione dei progetti futuri per l'ammissibilità al finanziamento nonché del loro monitoraggio:

- il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni dell'Appennino Settentrionale ha individuato le aree soggette ad alluvione costiera, accessibili all'indirizzo [https://www.appenninosettentrionale.it/itc/?page\\_id=2910](https://www.appenninosettentrionale.it/itc/?page_id=2910).
- il Piano di Gestione delle Acque dell'Appennino Settentrionale ha approfondito il fenomeno dell'intrusione salina nei corpi idrici sotterranei costieri, con l'individuazione di aree con intrusione salina accertata, limitrofe alla costa e ai principali corpi idrici in essa sversanti, e di aree ad esse contigue suscettibili di intrusione. Materiale di studio e cartografia sono disponibili all'indirizzo [https://www.appenninosettentrionale.it/itc/?page\\_id=2113](https://www.appenninosettentrionale.it/itc/?page_id=2113).

**2.4** L'OS2, obiettivo specifico *“vii) Migliorare la protezione della natura e la biodiversità, le infrastrutture verdi, in particolare nell'ambiente urbano, e ridurre l'inquinamento”* contiene l'azione *“A) Conservazione, tutela, promozione del capitale naturale dello spazio transfrontaliero, capitalizzando quanto realizzato nelle programmazioni precedenti.”* Si segnala che sarebbe opportuno, per gli interventi eventualmente localizzati all'interno dei siti della Rete Natura 2000 e/o all'interno delle aree soggette a protezione di varia natura (Parchi, Riserve ecc.), indicare, per l'accesso al finanziamento, il coordinamento/integrazione con le misure previste negli atti di pianificazione afferenti a tali aree (Piani di Gestione dei siti della RN2K, Piano del Parco ecc.). Tale approccio garantisce l'espressione di una forte sinergia tra PC e strategie di tutela e conservazioni sulle aree a vario titolo protette.

**2.5** Gli obiettivi di sostenibilità ambientale pertinenti al PC (pag.210 e seguenti del RA) e gli obiettivi di sostenibilità ambientale specifici del PC non fanno riferimento al contenimento del consumo di suolo che invece appare un tema rilevante nei contesti costieri sia in relazione a quei contesti già altamente artificializzati che nei contesti a più alta valenza naturalistica per i quali le possibili artificializzazioni rappresentano una minaccia. Si chiede pertanto di esplicitare le motivazioni che hanno portato ad escludere l'obiettivo ambientale di contenimento del consumo di suolo tra gli obiettivi di riferimento per il PC. Anche se non sono previste specifiche strategie e quindi azioni afferenti a tale tematica, sarebbe opportuno che, tra i criteri di accesso al finanziamento degli interventi, fosse sempre richiesto il non incremento del consumo di suolo.

### **3 - Analisi di coerenza interna**

L'analisi di coerenza interna presentata al *Capitolo 3* del RA prende in considerazione solo gli obiettivi specifici del Programma, mettendo a confronto quelli delle *Priorità 1, 3, 4 e 5* con gli obiettivi specifici della *Priorità 2*, considerando questi ultimi a carattere ambientale. L'analisi non si spinge a verificare la coerenza tra i vari obiettivi e le azioni di Programma. Dall'analisi condotta a livello di obiettivi strategici nel RA sono indicate alcune potenziali incoerenze tra alcuni obiettivi relativi alla *Priorità 1* (per sviluppo del turismo) e alla *Priorità 3* (per incremento della mobilità) con gli obiettivi ambientali; nel RA viene precisato che *“Le indicazioni emerse dall'analisi di coerenza interna saranno utilizzate per una migliore valutazione degli effetti ambientali e per contribuire alla definizione delle misure di mitigazione degli stessi effetti”*.

### **4 - Analisi del rapporto con altri piani e programmi pertinenti**

In generale si prende atto che l'analisi di coerenza esterna, considerata l'estensione territoriale e transfrontaliera del PC da cui discende una buona numerosità di strumenti e anche una certa non

omogeneità, è stata svolta ad un livello molto "alto": ad esempio partendo da un'analisi aggregata dei contenuti dei piani analoghi vigenti su diverse porzioni del territorio interessato dal programma e conducendo una ricognizione generale degli stessi piani senza entrare nel merito dei contenuti specifici di ognuno di loro. In relazione alla ricognizione effettuata si forniscono alcune precisazioni.

**4.1** Si segnala che i riferimenti forniti nel RA (pag.52-53) per quanto attiene la pianificazione di distretto idrografico in materia di rischio alluvioni sono errate: viene citato il "*Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del bacino del fiume Arno*" ma, come era stato segnalato nell'osservazione di fase preliminare del NURV al punto 3.5, le pianificazioni corrette da prendere a riferimento sono quella del Distretto dell'Appennino Settentrionale (peraltro citata nel RA successivamente a pag.60) che ricomprende i bacini della Liguria e quasi tutti i bacini della Toscana e quella del Distretto dell'Appennino Centrale che comprende, per quanto di interesse per il PC, alcuni comuni in provincia di Grosseto. Nell'osservazione veniva anche segnalato che gli strumenti (PGRA e PGA) sono in fase di revisione per il ciclo 2021-2027. Si chiede pertanto di indicare nella Dichiarazione di Sintesi i riferimenti corretti e completi alla pianificazione di distretto idrografico almeno per quanto concerne le regioni italiane.

In riferimento alla Fig.15 di pag 119 si segnala che la rappresentazione della delimitazione dei distretti deve essere aggiornata considerando le modificazioni intervenute a seguito della legge 28 dicembre 2015, n.221 la quale, all'art. 51, modificando l'articolo 64 del D.Lgs. 152/2006 ha ridisegnato le perimetrazioni dei Distretti idrografici.

**4.2** In relazione i Piani del Parchi (per quanto attiene la disamina per le regioni italiane) si segnala che nell'elenco della pianificazione (pag.55 del RA) sono mancanti i seguenti Piani nonostante i parchi a cui afferiscono interessino zone e comuni che ricadono nell'ambito territoriale del PC: Parco regionale della Maremma, Parco regionale delle Alpi Apuane.

**4.3** Si ritiene inoltre necessario nella Dichiarazione di Sintesi fare un approfondimento con il PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE FEAMPA 2021-2027 FONDO EUROPEO PER GLI AFFARI MARITTIMI, LA PESCA E L'ACQUACOLTURA, attualmente in fase di predisposizione; tale approfondimento deve essere svolto in relazione al fatto che nelle azioni del Programma si fa riferimento alla promozione della pesca sostenibile e a soluzioni per il miglioramento della raccolta in mare e la gestione a terra dei rifiuti.

## **5 - Caratterizzazione dello stato ambientale**

La descrizione dello stato dell'ambiente effettuata nel RA si mantiene ad un livello molto generale senza entrare nel dettaglio dei singoli territori. Si prende atto delle difficoltà di raccolta e armonizzazione dei dati disponibili, indicate nel Capitolo 11 del RA, per un Programma di così ampia scala. Tuttavia si ritiene opportuno fornire le seguenti indicazioni poiché il quadro conoscitivo ambientale e territoriale dovrebbe essere maggiormente dettagliato sui singoli territori (anche a scapito della omogeneità del dato) al fine di consentire al PO di definire strategie e azioni maggiormente orientate alle criticità e ai punti di forza dei singoli territori.

**5.1** – Si chiede all'AdG di valutare la definizione di azioni concrete volte a approfondire la conoscenza delle componenti ambientali nel territorio transfrontaliero bilanciando le esigenze di omogeneità del dato con quelle del necessario dettaglio territoriale in modo che il programma, anche per i cicli futuri, possa essere basato su dati maggiormente condivisi e coerenti anche al fine di meglio supportare le strategie e le scelte compiute. Si veda a tal proposito quanto indicato anche nelle osservazioni 8.4.2 e 10.12 del presente parere che contengono riferimenti e proposte per il PC.

### **5.2 - Componente suolo e rischi naturali**

**5.2.1** Nel RA non viene approfondita la presenza di Siti di Interesse Nazionale e Regionale sulle coste della Regione Toscana e i dati riportati in merito a questa problematica si riferiscono solo al numero ed allo stato dei procedimenti di bonifica. Ad esempio, nell'area della Val di Cornia è presente la criticità tuttora non risolta della bonifica ambientale del Sito di Interesse Nazionale (SIN) di Piombino, che coesiste con la presenza di diversi Parchi ambientali e archeologici che necessitano di tutela, nonché con gli impatti ambientali derivanti da un turismo, pur non di massa (ma comunque tendenzialmente in aumento), connesso all'attività balneare e culturale, per la bellezza intrinseca del territorio. Oltre ai procedimenti di bonifica del suolo e della falda, che se avviati e condotti a termine, potrebbero restituire all'uso legittimo un'ampia superficie di territorio (indicativamente 930 ettari per la parte a terra), si ritiene importante segnalare, sempre all'interno del SIN di Piombino, la presenza di alcuni impianti in disuso (ad esempio: due cokerie, un altoforno, e altri impianti) che contengono al loro interno fibre di amianto, usate come isolante termico che, in caso di collasso delle strutture industriali, potrebbero essere liberate in modo incontrollato nell'ambiente circostante. Ciò premesso, si ritiene opportuno osservare che tali interventi di bonifica e ripristino ambientale, se avviati, potrebbero essere uno stimolo allo sviluppo delle potenzialità di questa realtà locale, coerentemente con gli obiettivi enunciati al Piano in esame, nonché costituire la premessa per rendere effettivamente realizzabili alcune delle stesse azioni di sviluppo tecnico, ambientale ed economico delineate nel Programma.

**5.2.2** Al fine dell'arricchimento del quadro conoscitivo del Programma e quali elementi utili per la valutazione dei progetti futuri nonché del loro monitoraggio e del monitoraggio di VAS, si segnala che i vigenti Piani di Gestione del distretto dell'Appennino Settentrionale hanno prodotto approfondimenti conoscitivi tematici di particolare interesse per le aree costiere della Toscana interessate dal Programma (aree NUTS 3: Massa-Carrara, Lucca, Pisa, Livorno, Grosseto).

Il particolare il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni ha individuato le aree soggette ad alluvione costiera, accessibili all'indirizzo [https://www.appenninoseptentrionale.it/itc/?page\\_id=2910](https://www.appenninoseptentrionale.it/itc/?page_id=2910).

Nell'ambito del Piano di Gestione delle Acque è stato approfondito il fenomeno dell'intrusione salina nei corpi idrici sotterranei costieri, con l'individuazione di aree con intrusione salina accertata, limitrofe alla costa e ai principali corpi idrici in essa sversanti, e di aree ad esse contigue suscettibili di intrusione. Materiale di studio e cartografia sono disponibili all'indirizzo [https://www.appenninoseptentrionale.it/itc/?page\\_id=2113](https://www.appenninoseptentrionale.it/itc/?page_id=2113).

### **5.3 Componente qualità dell'aria ed emissioni in atmosfera:**

**5.3.1** Nel *paragrafo 5.3* del RA viene presentato il contesto ambientale di riferimento relativo a qualità dell'aria ed emissioni in atmosfera. I dati di qualità dell'aria discussi nel paragrafo sono forniti dal servizio "European air quality" del programma europeo Copernicus e sono relativi agli anni 2014-2018. Il Proponente specifica che la scelta di tale fonte dati risiede nel fatto che tali dati *"sono caratterizzati da uniformità di raccolta, elaborazione e rappresentazione e, per questo motivo, consentono di descrivere il territorio in esame sotto il profilo della qualità dell'aria. Ciò consente di identificare le principali criticità su cui intervenire con azioni specifiche e, soprattutto, valutare adeguatamente le priorità. Ovviamente, per la definizione di dettaglio di queste ultime e il dimensionamento dei singoli progetti occorre esaminare i dati derivanti dalle stazioni di monitoraggio gestite dalle competenti autorità locali"*. A questo proposito:

- si fa presente che il servizio "European air quality" fornisce dati anche per l'anno 2019 e 2020. Si chiede, nella Dichiarazione di Sintesi, di integrare i dati riportati nel RA con quelli relativi agli anni 2019 e 2020 oppure di fornire indicazioni in merito alla scelta di analizzare solo i dati relativi agli anni 2014-2018;
- In relazione alla tipologia di dati utilizzati per l'analisi dello stato della qualità dell'aria il Proponente evidenzia, inoltre, che per la definizione di dettaglio delle priorità e il dimensionamento dei singoli progetti occorre esaminare i dati derivanti dalle stazioni di monitoraggio gestite dalle competenti autorità locali. Tuttavia nel *paragrafo 5.3* non vengono presentati e discussi i dati delle stazioni di monitoraggio presenti nelle diverse aree di interesse del Programma. Si ricorda infatti che i dati e le informazioni del RA sono necessari alla definizione degli effetti delle azioni del Programma in termini di modifica dello stato ambientale pregresso. Il Proponente, pur evidenziando che i dati delle stazioni di monitoraggio sono necessari per la definizione di dettaglio delle priorità e il dimensionamento dei singoli progetti, non li presenta e analizza e non evidenzia il motivo per il quale non abbia presentato e discusso nell'ambito del RA tale tipologia di dati. Si chiede pertanto, nella Dichiarazione di Sintesi, di integrare la base conoscitiva fornendo i riferimenti alle reti di monitoraggio gestite dalle autorità locali e una analisi dei dati che possa essere utile, come dichiarato, alla definizione di dettaglio delle priorità e, successivamente, al dimensionamento dei singoli progetti;
- si fa, inoltre, presente che i dati del servizio "European air quality" per le province di Pisa, Massa Carrara, Lucca, Grosseto e Livorno sono, in diversi casi, sensibilmente diversi rispetto a quelli derivanti dal monitoraggio della qualità dell'aria effettuato con le stazioni di rilevamento presenti in tali territori (Le stazioni e i dati rilevati in Toscana dalla Rete regionale, gestita da ARPAT, sono reperibili al seguente *link*: <http://www.arpat.toscana.it/temi-ambientali/aria/qualita-aria/>);

**5.3.2** Nel *paragrafo 5.3.1* del RA vengono presentati i dati di concentrazione in atmosfera estratti dal database del servizio "European air quality" per gli inquinanti NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> e PM<sub>10</sub>. Si ritiene opportuno che tale paragrafo venga integrato almeno con l'analisi dei dati di concentrazione del SO<sub>2</sub>, giacché le emissioni di ossidi di zolfo sono caratteristiche delle aree portuali; si ritiene che l'assenza dell'analisi di tale parametro generi incompletezza nella presentazione del quadro conoscitivo di un Programma focalizzato sulle attività marittime e sulle attività ad esse collegate. Tale integrazione dovrà essere condotta nella Dichiarazione di Sintesi;

**5.3.3** Nel *paragrafo 5.3.2* del RA vengono rappresentati solo i valori relativi al parametro CO<sub>2</sub> in quanto tale parametro è un indicatore del potenziale climalterante di una determinata attività. Non vengono presentati e discussi altri inquinanti atmosferici collegati ad attività marittime come Nox, SOx e Polveri.

Si ritiene opportuno che venga effettuata l'analisi relativa alle fonti emissive anche per altri inquinanti caratteristici delle attività marittime oppure che vengano indicate le motivazioni di tale scelta metodologica. Si fa presente, inoltre, che tale analisi è anche funzionale alla verifica degli effetti delle azioni indicate al punto D della *Priorità 2*, obiettivo specifico VII "Migliorare la protezione della natura e la biodiversità, le infrastrutture verdi, in particolare nell'ambiente urbano, e ridurre l'inquinamento", in particolare alle sotto-azioni 2.7.D.Dc (azioni sperimentali per ridurre le emissioni inquinanti nei porti e nelle aree adiacenti in relazione all'aria - emissioni di CO<sub>2</sub> e di altre sostanze inquinanti nocive quali SOx, NOx e particolato -

all'inquinamento delle acque e al rumore e promuovere la decarbonizzazione del sistema energetico in favore di fonti rinnovabili), e 2.7.D.Dd (soluzioni per promuovere l'utilizzo delle banchine elettrificate nei porti attraverso, ad esempio, analisi costi benefici, *benchmarking*, etc.).

#### 5.4 Componente rumore

Nel *paragrafo 5.9* l'analisi dello stato dell'ambiente, delle problematiche ambientali e delle criticità attuali non prende in considerazione in modo esaustivo l'inquinamento acustico marino; si rimanda al punto 7.3 del presente parere per quanto concerne la valutazione degli effetti sulla componente rumore in ambiente marino.

**5.4.1** Nel *paragrafo 5.9*, per quanto riguarda la matrice rumore sulla terraferma è specificato che, pur rappresentando una criticità ambientale piuttosto rilevante, risulta difficilmente trattabile alla scala di piano poiché, nella generalità dei casi, assume un carattere locale e, comunque, è stata riscontrata una forte difficoltà nel reperire i dati di rilevazione, analisi e pianificazione acustica. In particolare, viene specificato che *“i dati di rumore reperibili dal sito dell’Agenzia Europea per l’Ambiente sono estremamente generici e non idonei ad una rappresentazione, anche solo sommaria, dell’area di studio. I vari territori non sembrano rendere disponibili i propri dati, tranne la Regione Toscana che dispone di dati sulla zonizzazione acustica dei singoli comuni. In nessun caso è stato possibile reperire informazioni sulle mappature acustiche relative ai porti e alle zone costiere”*. A tal proposito, è necessario evidenziare quanto segue:

- oltre che dal sito dell’Agenzia Europea per l’Ambiente, per quanto riguarda i principali poli marittimi italiani (Genova, Livorno, Cagliari e nord Sardegna) è possibile acquisire dati di esposizione della popolazione al rumore infrastrutturale e industriale dal sito di ISPRA (si vedano i seguenti *link* internet: [https://agentifisici.isprambiente.it/osservatoriorumore\\_public/home.php](https://agentifisici.isprambiente.it/osservatoriorumore_public/home.php) e [https://annuario.isprambiente.it/sys\\_ind/macro/8](https://annuario.isprambiente.it/sys_ind/macro/8)). Anche in questo caso si tratta di dati aggregati per sorgenti, ma possono essere utilizzati per una rappresentazione generale, ma comunque significativa, dello stato acustico delle aree interessate dal progetto;
- i dati relativi alla classificazione acustica dei comuni della Regione Toscana, sintetizzati nel *paragrafo 5.9*, sono erroneamente interpretati come rappresentazione delle criticità da risolvere con opportune misure di risanamento acustico. Ad esempio, viene affermato: *“... le aree più problematiche sono quelle identificate come V e VI e, in misura più limitata, la classe IV, in ragione della prossimità o della commistione territoriale e urbanistica tra attività produttive ed edifici residenziali. Nell’area esaminata emergono alcune potenziali criticità evidenziate nei toni del rosso ...”*. In realtà, la classificazione acustica del territorio comunale è un atto amministrativo di pianificazione e gestione territoriale che suddivide il comune in aree omogenee dal punto di vista acustico e tiene conto non soltanto dello stato del clima acustico presente e della attuale destinazione d’uso delle aree, ma anche (talvolta soprattutto) delle previsioni di destinazione d’uso e di sviluppo delle aree. Pertanto, un’area è inserita in classe V o VI (aree industriali con limiti normativi più elevati) non perché è un’area acusticamente problematica, bensì perché l’Amministrazione comunale ha stabilito per quell’area una destinazione d’uso di tipo industriale. Viceversa, le aree inserite in classe I o II (con limiti normativi più bassi) sono aree che si intende tutelare maggiormente dal punto di vista acustico (spesso sono proprio queste ultime quelle più problematiche in relazione al rispetto dei limiti acustici);
- per quanto riguarda la possibilità di reperire dati relativi allo stato acustico, alle problematiche e alle prospettive di pianificazione acustica dei porti compresi nelle aree comunitarie di interesse del PO, è necessario ricordare che lo stesso Fondo INTERREG Italia-Francia Marittimo ha attivato, già da alcuni anni, due progetti specifici sull’argomento. Il progetto REPORT che, con una *partnership* multidisciplinare di diversi Enti scientifici italiani e francesi, ha l’obiettivo generale della mitigazione delle emissioni sonore dei porti nell’area di cooperazione transfrontaliera per rendere più sostenibili le infrastrutture portuali dello Spazio Marittimo. L’obiettivo è perseguito attraverso un approccio specifico per la corretta gestione del rumore portuale tenendo conto delle sue caratteristiche e peculiarità, con sorgenti sonore complesse di diversa natura e caratteristiche, e suggerendo metodi comuni per la gestione specifica del rumore portuale.

L’altro progetto, chiamato MONACUMEN (acronimo di MONitoraggio Attivo Congiunto Urbano–Marittimo del rumore), ha l’obiettivo di ridurre l’impatto acustico nei porti commerciali dell’area di cooperazione sviluppando una comune metodologia di analisi della descrizione acustica e del rilevamento del rumore, una progettazione condivisa dei sistemi di monitoraggio e una raccolta e verifica unitaria dei dati raccolti, necessaria per una efficace pianificazione, così come richiesto dalla Direttiva END 2002/49/CE. Scopo dichiarato di MONACUMEN è anche quello di confrontare e classificare i dati acustici in informazioni utili per la politica dei trasporti sia in Italia che in Francia.

Anche se i due progetti non sono ancora ufficialmente conclusi, considerato che il Proponente di questo procedimento è lo stesso soggetto che li ha attivati, è probabile che alcuni risultati utili ai fini del RA siano già disponibili e utilizzabili. Si chiede pertanto di fare un approfondimento nella Dichiarazione di Sintesi.

**5.4.2** Infine, dal momento che il nuovo Programma si prefigge di rendere ancora più efficaci le azioni già realizzate con il Programma 2014-2020, in perfetta continuità, si ritiene che sarebbe utile produrre una sintesi dei progetti attuati che coinvolgono i singoli territori, in modo da poter focalizzare l'attenzione sulle aree di interesse. L'attività di analisi dei risultati e del monitoraggio del ciclo di programmazione precedente è peraltro uno dei compiti che doveva svolgere il RA: si veda a tal proposito l'osservazione 10.11 del presente parere.

## **5.5 Componente paesaggio e beni culturali**

A pag. 91 del Rapporto Ambientale, in relazione al PIT-PPR della Regione Toscana, si afferma che il *'Programma Transfrontaliero mostra generalizzata coerenza per la priorità 2 relativa a un'area transfrontaliera resiliente ed efficiente dal punto di vista delle risorse'*, come risulta anche dalla tabella 6 a pag. 98 dello stesso Rapporto, riguardante la *'concordanza tra il Programma e gli altri piani/programmi'*. Il quadro conoscitivo rappresentato e le valutazioni espresse risultano a carattere generale.

**5.5.1** Pertanto, in relazione alla componente 'beni materiali, patrimonio culturale e paesaggio' e in considerazione degli obiettivi di sostenibilità (riguardanti azioni di protezione, ripristino, valorizzazione) individuati a pag. 211 del RA, si ritiene necessario, almeno per quanto riguarda le regioni italiane e anche al fine di informare e ampliare la consapevolezza dei soggetti attuatori e dei destinatari finali, citare nel Programma e nei documenti afferenti le successive fasi di attuazione i riferimenti alla legislazione internazionale e nazionale, il D.Lgs 42/2004 recante Codice dei beni culturali e del paesaggio e la Convenzione europea del paesaggio sottoscritta a Firenze il 20.10.2000. In particolare sarebbe auspicabile che fossero sempre richiamata l'attenzione al rispetto delle norme di tutela previste dal D. Lgs 42/2004 per i beni culturali e paesaggistici, in particolare le tutele previste dal Titolo II nei confronti dei beni culturali e dei beni archeologici, nonché le tutele relative ai beni paesaggistici parte III (da cui deriva quindi la necessità di acquisire i pareri vincolanti degli organi Ministeriali).

## **6 - Valutazione delle alternative**

**6.1** Nel *Capitolo 7* del RA viene descritto il percorso effettuato per la scelta della configurazione di Programma presentato, indicando i vari criteri (ambientali, di continuità con la programmazione precedente, di concentrazione delle risorse su un numero limitato di obiettivi, del rispetto del campo di azione delle altre programmazioni) e ragionamenti che hanno portato a tale scelta; non risulta tuttavia approfondita e declinata la scelta in base a valutazioni di dettaglio della dimensione ambientale relative a ciascuna alternativa presa in considerazione; si chiede pertanto, nella Dichiarazione di Sintesi, di integrare l'analisi delle alternative rispetto alla sostenibilità ambientale delle stesse.

## **7 - Valutazione degli impatti – aspetti generali**

**7.1** Nel *Capitolo 9* viene proposta una analisi degli effetti ambientali del Programma. Riguardo a quanto indicato in tale analisi, con riferimento alla Direttiva 2008/56/CE - MSFD (Marine Strategy Framework Directive) preme evidenziare l'importanza di alcuni indicatori di processo per l'implementazione dei quali sarà estremamente utile consultare i risultati dei monitoraggi eseguiti da ARPAT nell'ambito delle attività previste dagli obiettivi specificati dalla Direttiva Europea 2008/56/CE sulla Strategia Marina (recepimento D.Lgs. 190/2010), sulla base dell'Accordo Operativo 2021-2023 tra il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per la Protezione della Natura e del Mare, e le Agenzie Regionali per la Protezione Ambientale, firmato ad inizio 2021:

1. percentuale integrità degli habitat (Descrittore 6);
2. percentuale riduzione specie invasive (Descrittore 2);
3. stato di qualità delle acque marine (monitoraggio chimico fisico e biologico) (Descrittori 5, 8 e 9);
4. riduzione percentuale di rifiuti per tipologia (Descrittore 10);
5. Valutazione della biodiversità (Descrittore 1).

In particolare, in riferimento a questo importante punto, si sottolinea come la ricchezza di biodiversità dell'area marina oggetto del Programma sia comunque associata anche ad una grande vulnerabilità degli ecosistemi, con rischio di una loro perdita. E' quindi fondamentale incrementare le banche dati esistenti (di cui anche al precedente Programma 2014-2020), favorire l'unificazione tra quelle nazionali e locali ed utilizzandole continuamente come confronto con i dati attuali rilevati.

**7.2** L'analisi degli effetti ambientali riportata nel RA si conclude sintetizzando che la *Priorità 3* è l'unica a contenere azioni che possono generare potenziali effetti negativi dal punto di vista ambientale, dovuti all'eventuale potenziamento di infrastrutture terrestri, marittime e aeree. Tuttavia il RA ha individuato, nell'analisi di coerenza (si veda punto 3 del presente parere), anche una potenziale incoerenza della *Priorità 1* con la *Priorità 2* (contenente obiettivi più prettamente ambientali), nel caso dei sostegni allo sviluppo delle *"attività turistiche marine, se eventualmente non gestite secondo un modello di turismo sostenibile"*; tale aspetto non è però riproposto nell'analisi degli impatti ambientali né a livello di possibili effetti negativi da parte delle relative azioni né a livello di misure di mitigazione conseguenti necessarie. Sarebbe opportuno



portare a coerenza il RA, con la considerazione di tale aspetto anche a livello di analisi degli impatti e previsione di misure di mitigazione oppure la giustificazione di tale incongruenza. Inoltre si segnala che potrebbero essere previsti potenziali effetti negativi ulteriori per la *Priorità 1*, con particolare riferimento al sostegno alla crescita delle PMI nelle filiere prioritarie del Programma, in considerazione delle problematiche legate all'inquinamento acustico e atmosferico di tali attività.

**7.3** L'analisi dello stato dell'ambiente, delle problematiche ambientali, delle criticità attuali e, soprattutto degli effetti ambientali in seguito all'attuazione delle previsioni del Programma, non prende in considerazione in modo esaustivo l'inquinamento acustico marino, anche nell'ottica di individuare eventuali effetti negativi e possibili azioni di intervento e di monitoraggio. Si formulano pertanto le seguenti osservazioni con specifico riferimento al tema dell'inquinamento acustico marino (7.3.1 – 7.3.3) e del clima acustico nell'intorno delle aree portuali (7.3.4); si chiede che tali osservazioni siano tenute in conto per la revisione del PO prima dell'approvazione e per la predisposizione del sistema di monitoraggio di VAS del Programma in relazione alla scelta degli indicatori.

**7.3.1** Nel *paragrafo 9.3* il RA sembra accennare a tale problematica relativamente alle sotto-azioni 3.3.A.Aa e 3.3.A.Ab, che riguardano lo sviluppo e la sperimentazione di piani di azione e modelli di governance congiunti, di nuovi strumenti e meccanismi di ottimizzazione per l'accesso multimodale di passeggeri e merci nei porti e tra questi e le città. Tuttavia, a causa dell'estrema sintesi delle schede proposte, non è chiaro se il testo faccia riferimento al rumore subacqueo oppure al rumore emesso in atmosfera. Preme evidenziare che le problematiche relative al clima acustico subacqueo sono oggetto di una sempre maggiore attenzione anche a livello normativo poiché le pressioni antropiche sulle risorse marine naturali sono spesso troppo elevate e quindi si manifesta la necessità di ridurre il loro impatto al fine di mantenere la biodiversità e preservare la vitalità dei mari, gli ecosistemi marini e gli usi legittimi del mare. In relazione alle analisi delle criticità da valutare in ambito di RA, si ricorda che l'impatto del rumore sull'ambiente subacqueo può essere collegato sia a sorgenti puntuali di alta potenza (*sonar*, *airguns* per ricerche sismiche) sia ad emissioni sonore, sempre di origine antropica, derivanti da traffico navale, cantieri e lavorazioni lungo la costa (il rumore si propaga in acqua molto più facilmente che in aria), impianti *offshore* come piattaforme di perforazione/estrazione, di rigassificazione ed impianti eolici. Si chiede pertanto di produrre un approfondimento nella Dichiarazione di Sintesi relativamente alle problematiche relative al clima acustico subacqueo e come il PO tiene in considerazione tale aspetto.

**7.3.2** Sempre nel *paragrafo 9.3* il RA specifica che la maggior parte dei percorsi logici che hanno determinato l'identificazione e la valutazione degli effetti ambientali sono stati svolti alla luce dei contenuti della Direttiva 2008/56/CE (Marine Strategy Framework Directive), recepita in Italia con il D.Lgs. 190/2010, con particolare riferimento alla Decisione 477/2010/EU della Commissione Europea per la determinazione dei criteri e degli standard metodologici relativi al buono stato ecologico delle acque marine. Tuttavia, è necessario precisare che la Decisione 477/2010/EU è stata abrogata e sostituita con la più recente Decisione 848/2017/EU e, in Italia, il recente Decreto MATTM del 15/2/2019 ha aggiornato i requisiti del buono stato ambientale e la definizione dei traguardi ambientali della Strategia Marina sulla base dei nuovi criteri della Decisione 848/2017/EU. Il quadro delle disposizioni ora in vigore, pur richiamando gli stessi indicatori della precedente Decisione 477/2010/EU (per quanto riguarda il rumore subacqueo si tratta del Descrittore 11: «*L'introduzione di energia, comprese le fonti sonore sottomarine, è a livelli che non hanno effetti negativi sull'ambiente marino*») rappresentano una significativa revisione dei criteri esistenti e risultano più incisive e dettagliate nel definire i criteri e le norme metodologiche per la descrizione dello stato ecologico delle acque marine, le specifiche e i metodi standardizzati di monitoraggio e valutazione e, soprattutto, nel fissare traguardi ambientali per conseguire il buono stato dell'ambiente marino. Pertanto per tutte le azioni del Programma che possono avere effetti in merito, anche afferenti alla *Priorità 3*, come specificato di seguito per le azioni relative alla *Priorità 2*, è opportuno considerare tra gli indicatori lo stato ecologico delle acque marine.

**7.3.3** In relazione al punto precedente, le nuove disposizioni comunitarie e nazionali spingono gli Stati membri a cooperare per garantire che le relative strategie, anche e soprattutto di tipo transfrontaliero, siano elaborate in modo coordinato per ogni regione o sotto-regione marina in accordo e nel rispetto degli atti normativi comunitari già esistenti, nonché a redigere un programma di misure concrete diretto al raggiungimento dei suddetti traguardi ambientali. La Direttiva si applica proprio nelle stesse acque marine comprese nell'ambito geografico di applicazione del Programma il quale, tra l'altro, comprende per intero anche l'area protetta denominata *Santuario dei Cetacei* rendendo più stringenti le azioni di salvaguardia con particolare riferimento al rumore subacqueo che ha un notevole impatto su questi mammiferi così come su tutta la fauna marina, sia di invertebrati sia di vertebrati. Risulta opportuno, quindi, inserire nel Programma in esame, ad esempio tra gli obiettivi e le azioni di intervento della *Priorità 2 (OS2)*, indicazioni esplicite in merito allo sviluppo di specifiche strategie di osservazione del rumore subacqueo al fine di favorire azioni di *governance* congiunte finalizzate all'emanazione di norme per il controllo e la riduzione delle sorgenti di rumore sia puntuali che diffuse. Il rumore di origine navale è un fenomeno continuo e ubiquitario ed ha portato, da parte dell'IMO (International Maritime Organization), alla redazione di linee guide per la riduzione

del rumore irradiato dalle navi raccomandando ai costruttori l'adozione di idonee soluzioni progettuali e alle compagnie di navigazione l'adozione di interventi di manutenzione specifici.

**7.3.4** Per quanto riguarda gli indicatori proposti nelle aree portuali per le azioni della Priorità 3, si ritiene utile introdurre inoltre un indicatore che renda conto del clima acustico presente nell'intorno delle aree portuali in termini di percentuale di popolazione esposta ai vari livelli di rumore.

## **8 – Valutazione degli impatti – analisi per azione**

Nel sottoparagrafo 9.3.1 Analisi per azioni per ciascuna azione di Programma è stata predisposta una scheda di analisi. La singola scheda riporta un breve richiamo agli obiettivi specifici e ai contenuti dell'azione e riporta in modo sintetico gli effetti ambientali positivi e negativi presunti dal Proponente; nelle schede sono anche indicate alcune *Disposizioni presenti per integrare la dimensione ambientale* e individuati alcuni indicatori di contesto ambientale, collegati all'effetto ambientale previsto. Entrando nel dettaglio dell'analisi riportata nelle schede delle singole azioni si esprimono le seguenti osservazioni.

### **8.1 Sotto azioni della priorità 1**

**8.1.1** La sotto azione 1.3.A.Ab *“Azioni volte a supportare la trasformazione tecnologica e digitale dei processi produttivi attraverso progetti congiunti di innovazione tra MPMI e altri attori dell'innovazione mediante l'adozione di tecnologie abilitanti (quali ad esempio le tecnologie legate ad industria 4.0).”* non è presente nelle schede di valutazione. Si ritiene necessario integrare (nella Dichiarazione di Sintesi) la scheda di questa sotto azione per la quale si evidenziano possibili effetti positivi qualora la sotto azione venga attuata con specifico riferimento anche all'eco-innovazione e ai prodotti e servizi “verdi” (si veda osservazione 2.1 del presente parere) e pertanto vengano finanziati interventi strettamente legati ad una transizione industriale ambientalmente sostenibile (tecnologie a basse emissioni e prodotti e servizi sostenibili). Nella predisposizione di bandi è necessario definire criteri di premialità per i progetti che presentano le caratteristiche sopra indicate. Per tale sotto azione sarebbe opportuno l'inserimento di uno specifico indicatore volto a monitorare gli interventi che saranno finanziati orientati all'eco-innovazione come ad esempio l'introduzione di tecnologie a basse emissioni e/o prodotti e servizi sostenibili.

**8.1.2** In riferimento al terzo obiettivo di sostenibilità ambientale specifico individuato per il PC (pag.212 del RA) *“Valorizzazione del patrimonio naturale e culturale dello spazio transfrontaliero”* si ritiene necessario integrare la sua declinazione, anche in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità individuati, in termini di *protezione e ripristino* non limitandosi alla sola *valorizzazione* del capitale naturale e culturale che di per se potrebbe anche determinare potenziali effetti negativi connessi alla maggiore fruizione e quindi pressione antropica.

In connessione a quanto sopra si rileva che la valutazione (pag.220) per la sotto azione 1.3.B.Bb *“Azioni per sostenere e promuovere i territori attraverso la valorizzazione delle risorse naturali, culturali, agricole e forestali.”* evidenzia *“Possibili effetti positivi sulla qualità delle risorse ambientali e sul patrimonio culturale”*. Si rileva in primis che tale sotto azione dovrebbe includere anche i concetti di *“protezione e ripristino”* e non solo di *“valorizzazione”* per essere coerente con gli obiettivi di sostenibilità individuati. Si rileva poi che non è chiaro come possano essere dichiarati effetti positivi attesi rilevanti a seguito di azioni di valorizzazione del capitale naturale a cui si associa invece, come effetto, una maggiore possibilità ed intensità di fruizione (valorizzazione appunto) dalla quale conseguono spesso effetti negativi a causa della maggiore pressione antropica sul capitale naturale.

In sintesi sarebbe opportuno:

- modificare la sotto azione 1.3.B.Bb integrando anche la protezione e ripristino delle risorse riportando a coerenza la strategia del PC che individua tra gli obiettivi di sostenibilità pertinenti *“proteggere, ripristinare e valorizzare il capitale culturale e naturale dello spazio marittimo”*;
- prevedere criteri di accesso al finanziamento per progetti che dimostrino l'integrazione di azioni di valorizzazione con azioni di protezione e ripristino;
- definire uno specifico indicatore per tale sotto azione volto a monitorare gli interventi che saranno finanziati volti alla protezione e al ripristino delle risorse, eventualmente in concomitanza anche alla loro valorizzazione;
- prevedere indicatori specifici per i beni culturali e paesaggistici eventualmente coinvolti nell'attuazione dell'azione.

**8.1.3** In riferimento alla componente qualità dell'aria ed emissioni in atmosfera si ritiene inoltre opportuno, anche uscendo dalle aree strettamente portuali, che venga proposto anche un indicatore relativo alle emissioni di solventi dall'indotto della nautica correlato agli interventi che potrebbero essere finanziati a valere sulla *Priorità 1*.

### **8.2 Sotto azioni della priorità 2**

**8.2.1** Per le sotto-azioni della *Priorità 2* finalizzate all'*obiettivo specifico os IV – Promuovere l'adattamento al cambiamento climatico e la prevenzione del rischio di catastrofi* (dalla sotto-azione 2.4.A.Aa alla sotto-azione 2.4.B.Bb e sotto-azione 2.4. C.Ca) tra gli *Indicatori ambientali aggiuntivi* sarebbe opportuno considerare, oltre alla Variazione di percentuale di territorio a rischio di alluvioni fluviali e costiere (per classe di rischio), anche la Variazione di percentuale di territorio a rischio frana, visto anche il quadro conoscitivo ambientale rappresentato a riguardo nel *Capitolo 5* del RA.

**8.2.2** Gli indicatori di risultato proposti nel documento "Dispositivo di monitoraggio" afferenti alle azioni 2.4.A/B sono condivisibili ma, oltre a dover trovare una definizione per sotto azione come nella scheda valutativa del RA, dovrebbero essere integrati e resi più aderenti alla sotto azione.

**8.2.3** Sia per le sotto-azioni della *Priorità 2* finalizzate all'*obiettivo specifico os IV – Promuovere l'adattamento al cambiamento climatico e la prevenzione del rischio di catastrofi* (dalla sotto-azione 2.4.A.Aa alla sotto-azione 2.4.B.Bb e sotto-azione 2.4.C.Ca) sia per le sotto-azioni della *Priorità 2* finalizzate all'*obiettivo specifico os VII - Migliorare la protezione della natura e la biodiversità, le infrastrutture verdi, in particolare nell'ambiente urbano, ridurre l'inquinamento e l'eccessivo sfruttamento del capitale naturale dell'area transfrontaliera, e promozione del ripristino in "buono stato ambientale"* (dalla sotto-azione 2.7.A.Aa alla sotto-azione 2.7.D.Dc) tra le *Disposizioni presenti per integrare la dimensione ambientale* sarebbe opportuno aggiungere che "*Gli interventi dovranno tener conto*" anche dello stato di qualità ambientale, stato ecologico e stato chimico delle acque marino costiere e delle acque superficiali e dello stato di qualità ambientale, stato chimico e stato quantitativo delle acque sotterranee; tra gli *Indicatori ambientali aggiuntivi* sarebbe opportuno considerare i relativi indicatori sullo stato di qualità ambientale delle acque. Per le sotto-azioni sopra richiamate dovrebbero essere definiti criteri di premialità finalizzati ad orientare il finanziamento ad interventi che contribuiscono al miglioramento dello stato di qualità ambientale dei corpi idrici.

**8.2.4** Riguardo a quanto osservato nel contributo di fase preliminare (punto 5.3 della Determina 1/AC/2021) in merito ai possibili effetti delle opere di difesa dai rischi sulla qualità ecosistemica e idromorfologica dei corpi idrici, l'argomento non viene sviluppato nel RA, a parte un riferimento a *soluzioni "Nature Based"*, non meglio specificate, nella dicitura della sotto-azione 2.4.B.Bb "*Investimenti per infrastrutture per la prevenzione dei rischi, rispettose dell'ambiente che prediligano, ad esempio, soluzioni "Nature Based" finalizzate alla riduzione degli impatti del cambiamento climatico*". Si chiede pertanto di approfondire l'argomento nella Dichiarazione di Sintesi e si ritiene opportuno che il PC orienti e privilegi il finanziamento di interventi e progetti (criteri ambientali di premialità e di ammissibilità) che prevedono modalità di gestione finalizzata alla massimizzazione sia degli effetti positivi di prevenzione e gestione del rischio sia della tutela delle acque e degli ecosistemi, come le così dette misure win-win (ad esempio infrastrutture verdi) contenute nella Pianificazione di Distretto in materia di rischio alluvioni.

**8.2.5** Le sotto azioni 2.4.C.Ca e 2.4.C.Cb che prevedono azioni di sensibilizzazione e di capacity building sui temi del rischio derivante dal cambiamento climatico necessitano di indicatori di realizzazione e di indicatori di risultato che possano, ad esempio, monitorare il numero di persone raggiunte e i soggetti coinvolti.

**8.2.6** Dalla sotto azione 2.7.A.Aa "*Azioni per promuovere, proteggere, conservare e tutelare la biodiversità e il capitale naturale dell'area di cooperazione prioritariamente applicando strategie congiunte realizzate nelle precedenti programmazioni (...)*" sono attesi, come indicato nel RA, effetti positivi sulla componente biodiversità in quanto gli interventi sono rivolti alla protezione degli habitat, all'eventuale ampliamento di aree protette, alla lotta alle specie invasive, alla tutela dei siti con particolari criticità, al ripristino di ecosistemi in aree di riproduzione della fauna. Gli indicatori selezionati nel RA sono tutti di contesto e mancano quindi indicatori necessari a misurare le realizzazioni fisiche del PC e i risultati (output – esito più immediato del programma di spesa) conseguiti dagli interventi finanziati (ad esempio superficie interessata da interventi di protezione o ripristino degli habitat e/o degli ecosistemi, incremento superficie posta sotto regimi di protezione ecc.).

Gli indicatori di risultato proposti nel documento "Dispositivo di monitoraggio" afferenti alle azioni 2.7.A sono condivisibili ma, oltre a dover trovare una definizione per sotto azione come nella scheda valutativa del RA, dovrebbero essere integrati e resi più aderenti alla sotto azione.

**8.2.7** La sotto azione 2.7.A.Ab "*Azioni per promuovere le infrastrutture verdi e blu per la salvaguardia degli ecosistemi marini, lo sviluppo della qualità rurale ed ecologica in agricoltura, (...)*" è stata valutata con effetti positivi su biodiversità, clima, salute e popolazione. E' stato introdotto un indicatore di risultato "*n. di infrastrutture verdi e blu realizzate*" ma sarebbe interessante anche introdurre un indicatore di risultato volto a monitorare le superfici interessate dalla sotto azione.

**8.2.8** Alla sotto azione 2.7.B.Bb "*Azioni volte ad assicurare la gestione integrata, la sostenibilità e l'accessibilità del patrimonio naturale (e del patrimonio culturale collegato) transfrontaliero mediante azioni pilota per la realizzazione di piccole infrastrutture di natura materiale e immateriale per il miglioramento della fruibilità dei beni dell'area, (...)*" vengono collegati effetti positivi sul patrimonio culturale. In relazione al capitale naturale potrebbero essere invece attesi effetti negativi in relazione all'incremento delle potenzialità

di fruizione e quindi alle maggiori pressioni antropiche. Si raccomanda, qualora gli interventi vengano attuati in aree naturali sensibili o già in stato di criticità per le pressioni antropiche, di integrare nelle condizioni di accesso al finanziamento criteri di ammissibilità finalizzati al non incremento della pressione antropica sul patrimonio naturale.

**8.2.9** Nel paragrafo 9.3.1 in relazione alla sotto-azione 2.7.D.Dc *“Azioni sperimentali per ridurre le emissioni inquinanti nei porti e nelle aree adiacenti in relazione all’aria (emissioni di CO2 e di altre sostanze inquinanti nocive quali SOx, NOx e particolato) all’inquinamento delle acque e al rumore e promuovere la de-carbonizzazione del sistema energetico in favore di fonti rinnovabili (ad es. GNL, idrogeno, biomassa forestale, etc).”* viene riportato l’indicatore *“Concentrazione SOx, NOx, PM2.5, PM10 nell’aria delle aree portuali”*. A questo proposito:

- si ritiene opportuno che per la sotto-azione 2.7.D.Dc venga previsto anche un indicatore che valuti la variazione delle emissioni di SOx, NOx, PM10 e PM2.5 e CO2 nelle aree oggetto di tali azioni in modo che possano essere effettuate valutazioni sugli effetti dell’applicazione di tale sotto-azione anche in termini di riduzione delle emissioni in atmosfera. La variazione delle concentrazioni atmosferiche degli inquinanti non è sempre facilmente collegabile agli effetti dell’applicazione di azioni specifiche in un determinato territorio, la qualità dell’aria è fortemente influenzata dalle dinamiche atmosferiche. La valutazione degli effetti dell’applicazione di azioni in termini di variazione delle emissioni costituirebbe un valido elemento di integrazione delle informazioni inerenti la variazione dello stato della qualità dell’aria;
- ancora in riferimento alla sotto-azione 2.7.D.Dc sarebbe, inoltre, opportuno predisporre un indicatore che permetta di verificare gli effetti della sotto - azione in termini di incremento dell’energia termica o elettrica prodotta da fonti rinnovabili. Sarebbe, inoltre, interessante affiancare a tale indicatore un indicatore per la stima della variazione delle emissioni derivanti da tale incremento.

**8.2.10** In relazione alle sotto azioni 2.7.C.Ca *“Azioni per ridurre l’inquinamento ambientale (in particolare marino e marittimo) derivante dal rilascio di sostanze inquinanti (es. pesticidi, prodotti chimici pericolosi, acque reflue urbane e industriali e altri rifiuti, compresi i rifiuti urbani e la plastica), e a ripristinare le aree inquinate (interventi pilota).”*, 2.7.D.Da *“Azioni di governance multilivello che coinvolgano tutti i soggetti interessati al settore portuale, (le autorità portuali, gli armatori, le comunità locali, le organizzazioni della società civile e i dipartimenti di pianificazione urbana, regionale o nazionale,) al fine di accelerare la riduzione dell’inquinamento e la produzione e l’utilizzo di energia sostenibile.”*, 2.7.D.Db *“Azioni a sostegno della realizzazione di un piano strategico per i “porti verdi” al fine di minimizzare l’inquinamento nelle aree portuali e marittime.”*, 2.7.D.Dc *“Azioni sperimentali per ridurre le emissioni inquinanti nei porti e nelle aree adiacenti in relazione all’aria (emissioni di CO2 e di altre sostanze inquinanti nocive quali SOx, NOx e particolato) all’inquinamento delle acque e al rumore e promuovere la de-carbonizzazione del sistema energetico in favore di fonti rinnovabili (ad es. GNL, idrogeno, biomassa forestale, etc).”* sarebbe opportuno accompagnare il monitoraggio delle sotto azioni anche con indicatori di realizzazione e di risultato (output - esito più immediato del programma di spesa ).

L’indicatore proposto nel documento *“Dispositivo di monitoraggio”* afferente all’azione 2.7.C si configura più come un indicatore di realizzazione (*numero interventi pilota realizzati*) e non di risultato pertanto si ritiene opportuno integrare con indicatori di risultato aderenti alla sotto azione 2.7.C.Ca.

L’indicatore proposto nel documento *“Dispositivo di monitoraggio”* afferente all’azione 2.7.D (*superficie di aree portuali governate*) appare troppo generico per poter cogliere i risultati ambientali delle sotto azioni sopra riportate e dettagliate nelle schede valutative del RA. Gli indicatori di risultato dovrebbero quindi essere integrati e resi più aderenti alle varie sotto azioni.

**8.2.11** In relazione alla sotto-azione 2.7.D.Db *“Azioni a sostegno della realizzazione di un piano strategico per i “porti verdi” al fine di minimizzare l’inquinamento nelle aree portuali e marittime.”* ed in particolare in relazione alla riduzione delle emissioni di ossidi di zolfo, si ritiene che possa essere opportuno prevedere un sostegno alle attività di ispezione sulle navi in porto finalizzate anche alla verifica del contenuto di zolfo nei combustibili utilizzati durante lo stazionamento e la manovra in area portuale. La riduzione del tenore di zolfo nel combustibile delle navi in specifiche aree ed in fase di ormeggio è un punto cardine della strategia internazionale per la riduzione delle emissioni di ossidi di zolfo da navigazione marittima e degli inquinanti secondari da essi derivanti come, ad esempio, le polveri.

**8.2.12** Per la sotto azione 2.7.D.Dd *“Soluzioni per promuovere l’utilizzo delle banchine elettrificate nei porti attraverso, ad esempio, analisi costi benefici, benchmarking, etc.”* si dovrebbero identificare con più precisione i risultati attesi dal PC che nella scheda sono molto generici; in particolare dovrebbe essere chiarito se il PC intende finanziare studi di fattibilità per eventuali applicazioni concrete future o intende finanziarie studi ricognitivi, conoscitivi e analitici ad un livello ancora più alto. Molti documenti e studi sono già stati prodotti in materia e forse sarebbe opportuno concentrare i finanziamenti per stimolare e sostenere iniziative volte a definire (nel medio lungo termine) interventi concreti.

L'indicatore proposto nel documento "Dispositivo di monitoraggio" afferente all'azione 2.7.D (*superficie di aree portuali governate*) non è aderente a cogliere i risultati ambientali di questa sotto azione, dovrà pertanto essere integrato/modificato.

**8.2.13** Nel contesto degli obiettivi del Programma si ritiene che possa essere un'opportunità predisporre, insieme agli indicatori che elencano le azioni o soluzioni adottate (rif. documento ALL\_1.3 *Priorità azioni tipi progetti*), indicatori specifici di risultato che permettano di quantificare la riduzione delle emissioni ottenuta o potenzialmente raggiungibile (sotto-azione 2.7.D.Db "*Azioni a sostegno della realizzazione di un piano strategico per i "porti verdi" al fine di minimizzare l'inquinamento nelle aree portuali e marittime*" e sotto-azione 2.7.D.Dc "*Azioni sperimentali per ridurre le emissioni inquinanti nei porti e nelle aree adiacenti in relazione all'aria (emissioni di CO<sub>2</sub> e di altre sostanze inquinanti nocive quali SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> e particolato) all'inquinamento delle acque e al rumore e promuovere la de-carbonizzazione del sistema energetico in favore di fonti rinnovabili (ad es. GNL, idrogeno, biomassa forestale, etc.)*") e l'incremento dell'effettivo utilizzo di energia da banchine elettrificate e di potenziali emissioni in atmosfera evitate ad esso conseguenti (sotto-azione 2.7. D.Dd "*Soluzioni per promuovere l'utilizzo delle banchine elettrificate nei porti attraverso, ad esempio, analisi costi benefici, benchmarking, etc.*").

**8.2.14** Per le sotto azioni 2.6.A.Aa "*Azioni per lo scambio di buone pratiche e/o lo sviluppo di strategie e/o modelli di economia circolare (dalle materie prime al riciclo, passando per la progettazione, la produzione, la distribuzione, il consumo/uso/riuso/riparazione/raccolta, riciclo).*", 2.6.A.Ab "*Sviluppo di strategie, modelli e soluzioni condivisi in tema di economia circolare, finanziando azioni per lo sviluppo di soluzioni innovative e sostenibili per la riconversione delle attività produttive da un modello lineare verso un modello di economia circolare.*" e 2.6.B.Ba "*Azioni collaborative di sostegno alla creazione di filiere sperimentali nell'ambito dell'economia circolare e alla sperimentazione di modelli e soluzioni anche attraverso l'utilizzo di tecnologie digitali (ad es. machine learning e artificial intelligence).*" non vengono segnalati indicatori aggiuntivi quando invece sarebbe opportuno introdurre almeno indicatori di realizzazione e di risultato in particolar modo connessi agli output degli interventi per lo sviluppo di strategie, modelli e soluzioni in tema di economia circolare.

Gli indicatori di risultato proposti nel documento "Dispositivo di monitoraggio" afferenti alle azioni 2.6.A/B sono condivisibili ma dovrebbero essere definiti a livello di sotto azione come nella scheda valutativa del RA.

**8.2.15** Per la sotto azione 2.6.A.Ac "*Soluzioni per il miglioramento della raccolta in mare e la gestione a terra dei rifiuti: valutazione di meccanismi di incentivazione e strumenti tariffari, la definizione di protocolli/modelli congiunti per migliorare la raccolta e la gestione a terra e integrazione con il ciclo dei rifiuti urbani*" viene introdotto un indicatore di contesto aggiuntivo ma non sono segnalati indicatori di realizzazione e di risultato che diano ad esempio la misura dei soggetti raggiunti e coinvolti nella raccolta a mare e nella gestione a terra dei rifiuti.

L'indicatore di risultato proposto nel documento "Dispositivo di monitoraggio" afferenti alla azione 2.6.A (*numero di soluzioni innovative messe a punto*) si configura più come un indicatore di realizzazione e non è sufficiente a cogliere i risultati ambientali di questa sotto azione, dovrà pertanto essere integrato/modificato.

**8.2.16** Per l'azione 2.6.B.Bb "*Azioni volte a promuovere sistemi innovativi di gestione, recupero, e riuso dei rifiuti solidi (ad esempio i rifiuti solidi raccolti dal mare) e organici (ad esempio gusci di aragoste, gamberi e in generale crostacei) non organici (es. valve dei mitili) e il loro successivo reinserimento nel ciclo produttivo (materie prime seconde di qualità, nuovi materiali, ad esempio per l'edilizia sostenibile, e prodotti ad uso energetico).*" sarebbe interessante introdurre indicatori di risultato volti a misurare le quantità di rifiuti che potranno essere recuperati/riutilizzati e le quantità di materie prime seconde/nuovi materiali che saranno prodotte in seguito agli interventi finanziati dal PC.

L'indicatore di risultato proposto nel documento "Dispositivo di monitoraggio" afferenti alla azione 2.6.B (*numero di soluzioni innovative per recupero e gestione rifiuti*) si configura più come un indicatore di realizzazione e non è sufficiente a cogliere i risultati ambientali di questa sotto azione, dovrà pertanto essere integrato/modificato.

### **8.3 Sotto azioni della priorità 3**

**8.3.1** Alle azioni 3.3.A.Aa "*Sperimentazione di piani di azione e modelli di governance congiunti per l'interoperabilità dei collegamenti multimodali (...) anche attraverso l'uso di piattaforme integrate ICT e open data capitalizzando i risultati delle programmazioni precedenti.*" e 3.3.A.Ab "*Sviluppo e sperimentazione di nuovi strumenti e meccanismi di ottimizzazione per l'accesso multimodale (di passeggeri e merci), in particolare, ma non solo, nei porti e tra questi e le città o altri nodi capitalizzando i risultati delle programmazioni precedenti.*" sono associati effetti positivi ma anche potenziali effetti negativi su diverse componenti ambientali. Considerato che vengono definiti quali indicatori aggiuntivi solo indicatori di contesto, si ritiene necessario integrare il monitoraggio con indicatori di realizzazione e risultato; questi ultimi utili a comprendere le caratteristiche degli interventi finanziati con il programma di spesa in relazione al risultato atteso e dichiarato nella scheda "*migliorare la mobilità transfrontaliera*". La misurazione del risultato atteso è

evidentemente connessa alla possibilità di conseguire contemporaneamente anche gli effetti ambientali positivi dichiarati nella scheda.

In particolare si ritiene necessario, per queste sotto azioni, attivare un monitoraggio delle misure di mitigazione, definite a pag. 285-287 del RA, per prevenire i potenziali effetti negativi individuati nella scheda. Gli indicatori di risultato proposti nel documento "Dispositivo di monitoraggio" afferenti alla azione 3.3.A si configurano più come indicatori di realizzazione e non sono sufficienti a cogliere i risultati ambientali di questa sotto azione da cui, peraltro, potrebbero essere generati anche effetti negativi; gli indicatori di risultato dovranno pertanto essere integrati.

**8.3.2** In generale per l'azione 3.3.A "*Multimodalità transfrontaliera sicura e sostenibile*", sulla base degli elementi contenuti nella scheda di valutazione, a seconda delle modalità di attuazione, potrebbero emergere effetti conseguenti all'attuazione negativi su talune componenti ambientali. Pertanto si ritiene opportuno che il PC orienti e privilegi il finanziamento di interventi e progetti (definendo opportuni criteri ambientali di premialità e di ammissibilità) che prevedono modalità di attuazione ispirate alla sostenibilità ambientale.

**8.3.3** Per l'azione 3.3.B.Bb "*Definizione di protocolli comuni di sicurezza a livello transfrontaliero per il trasporto di merci, infrastrutture e persone (via mare, terra ferma e strade)*." non vengono individuati effetti positivi e/o negativi; si ritiene invece che debbano essere associati a tale sotto azione potenziali effetti positivi sia sulle componenti ambientali che sulle componenti popolazione e salute umana. L'incremento dei livelli di sicurezza nel trasporto, soprattutto marittimo ed in ambito portuale, è determinante per la prevenzione dei rischi di incidente e dei conseguenti rischi di inquinamento e degrado anche delle componenti ambientali. Sarebbe quindi opportuno definire indicatori di risultato nell'ambito del monitoraggio VAS.

L'indicatore di risultato proposto nel documento "Dispositivo di monitoraggio" afferente all'azione 3.3.B si configura più come indicatore di realizzazione (n. di soluzioni sviluppate per aumentare l'accessibilità e la connettività) e non appare sufficiente a cogliere i risultati ambientali e sociali di questa sotto azione; dovrà pertanto essere integrato.

## **8.4 Sotto azioni della priorità 5**

**8.4.1** La sotto azione 5.1.A.Ag "*Azioni per definire modelli di governance che valorizzino e promuovano i servizi ecosistemici quale modalità di sviluppo per le aree transfrontaliere (ad esempio le aree rurali e marginali)*" ha caratteristiche particolarmente innovative in quanto collega strettamente lo sviluppo delle aree transfrontaliere ad un modello specifico di sviluppo ambientalmente sostenibile che preveda la valorizzazione e promozione dei servizi ecosistemici. Nell'ambito del monitoraggio VAS sarebbe utile prevedere uno specifico focus su tale ambiziosa sotto azione al fine di comprendere ed analizzare i feedback dei territori e delle amministrazioni pubbliche, in termini di tipologie e contenuti degli interventi finanziati. Questa specifica attività di controllo e monitoraggio potrebbe quindi essere indicata nel Piano Operativo di monitoraggio ambientale, previsto nel documento "Dispositivo di monitoraggio", che sarà redatto dopo 3 mesi dall'inizio dell'attuazione del PC e potrebbe andare a costituire una sezione del report di "valutazione on going".

**8.4.2** Alla sotto azione 5.2.B.Bd "*Sviluppo di sistemi di monitoraggio congiunto per la rilevazione dei progressi dello spazio transfrontaliero con riferimento alle sfide della transizione ecologica (ad esempio in tema di economia circolare)*." non sono associati effetti ambientali forse anche in considerazione del fatto che trattasi di interventi di tipo immateriale. Si ritiene tuttavia che tale sotto azione sia molto importante per incrementare la conoscenza di tipo ambientale su tematiche scarsamente presenti, se non assenti, nei cicli precedenti di programmazione ma che sono molto importanti nelle strategie ambientali definite ai vari livelli istituzionali (europei, nazionali e regionali) per i prossimi anni. Tale sotto azione potrebbe inoltre essere orientata ad analizzare e superare i problemi di non omogeneità delle banche dati afferenti a diversi territori (regioni) e diversi stati membri considerato che tale aspetto è stato rilevato come critico nel RA. Anche in questo caso nel sistema di monitoraggio VAS potrebbe essere previsto uno specifico focus sui risultati raggiunti da tale sotto azione.

Questa specifica attività di controllo e monitoraggio potrebbe quindi essere indicata nel Piano Operativo di monitoraggio ambientale, previsto nel documento "Dispositivo di monitoraggio", che sarà redatto dopo 3 mesi dall'inizio dell'attuazione del PC e potrebbe andare a costituire una sezione del report di "valutazione on going".

**8.4.3** All'interno della priorità 5 dovrebbe essere inclusa una sotto azione dedicata alla illustrazione e divulgazione al pubblico del Programma nel territorio transfrontaliero; in particolare tale azione dovrebbe migliorare il coinvolgimento del pubblico e accrescere la consapevolezza delle criticità ambientali che interessano il territorio transfrontaliero e quindi degli obiettivi e dei risultati attesi dal PO su tali tematiche. Tale sotto azione risulterebbe fortemente integrata con la sotto azione 5.2.C.Ca "*Azioni congiunte dal basso vocate alla valorizzazione e al rafforzamento della radice ed identità comune transfrontaliera e per il*

*superamento degli ostacoli esistenti (linguistici, culturali, fisici), con il forte coinvolgimento, ad esempio, delle giovani generazioni e con il fine ultimo di rafforzare la coesione sociale dei territori.”*

### **9 – Misure di mitigazione: linee strategiche per l'attuazione**

Nel *Capitolo 10* del RA è indicato che *“le caratteristiche del Programma Transfrontaliero, uno strumento di programmazione su vasta scala e senza localizzazione degli interventi, non consente la definizione di misure di mitigazione puntuali e specifiche, ma la sola indicazione delle linee guida strategiche”* riportate appunto nel *Capitolo 10*.

In merito alle misure di mitigazione, riportate sotto forma di indicazioni generiche, si osserva che sarebbe necessario scendere ad un maggior livello di dettaglio in relazione al progetto da realizzarsi. Si conviene pertanto sulla riflessione, indicata nel RA, che gli eventuali effetti ambientali negativi saranno fortemente dipendenti da come le azioni saranno poi trasformate in bandi e sulla raccomandazione, che dovrà essere chiaramente comunicata ai soggetti attuatori, che alcune azioni dovranno essere rivalutate quando si tradurranno in bandi attraverso strumenti quali la procedura di VIA o di verifica di assoggettabilità alla VIA e che *“in sede di progettazione degli interventi che saranno finanziati dal Programma, si renderà sempre necessario predisporre adeguate misure di mitigazione a quel punto mirate e specifiche, che assumeranno quindi anche la connotazione di interventi tecnici e gestionali puntuali”*.

Per cui si rimanda qualsiasi valutazione alle fasi successive di attuazione e si sottolinea la necessità che il Programma preveda chiaramente raccomandazioni agli strumenti di attuazione e forme di premialità nel finanziamento.

Al riguardo, sempre nello stesso *Capitolo 10*, viene accennato che *“le operazioni che dimostrano effetti potenzialmente negativi sull'ambiente non mitigabili non saranno ammesse a finanziamento, mentre le operazioni con un effetto positivo sull'ambiente saranno valutate più positivamente rispetto a quelle che sono neutrali in questo aspetto; allo stesso modo, le operazioni che apportano un contributo per l'efficacia dell'uso delle risorse saranno anch'esse premiate rispetto ad altre”*; tuttavia non viene chiarito come tale verifica sarà effettuata e con quali modalità sarà messa in pratica la premialità accennata.

**9.1** Ferme restando le indicazioni puntuali sulla necessità di specifici criteri di ammissibilità a finanziamento e di premialità richiesti nelle osservazioni di cui al punto 8 del presente parere, si ritiene necessario che nella Dichiarazione di Sintesi venga indicato in modo chiaro come, con quali modalità e quando verrà effettuata nella pratica la verifica sopra richiamata e quindi come saranno effettuate le valutazioni e determinate le conseguenti non ammissibilità a finanziamento e/o premialità. Sia nella definizione dei criteri che nella fase di verifica della loro applicazione si raccomanda il supporto di esperti ambientali in modo che possa essere definito ed applicato un quadro di regole e criteri coerente e realmente efficace alla valutazione dell'impatto dei progetti finanziati; viste le principali tematiche ambientali connesse al PO si segnala l'opportunità di coinvolgere esperti in ambienti marini, tutela delle acque e degli ecosistemi, qualità dell'aria, economia circolare e gestione dei rischi.

### **10 - Monitoraggio ambientale del PC**

Nel documento *ALL\_5 Dispositivo di Monitoraggio* (di seguito *Dispositivo di monitoraggio*) sono riportate alcune indicazioni sul Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA). Viene specificato che il *“il PMA sarà orientato in prevalenza al solo rilevamento di dati ed indicatori che interessano le matrici ambientali mantenendo ai fini della VAS una struttura separata dal Piano di monitoraggio di attuazione del programma”*. Il piano di monitoraggio di attuazione non è illustrato nella documentazione, pertanto non è possibile alcuna valutazione in merito. Viene indicato nel documento *Dispositivo di Monitoraggio* che il *Piano Operativo di monitoraggio ambientale* sarà redatto dopo 3 mesi dall'avvio del PO. Si formulano le seguenti osservazioni afferenti la costruzione e i contenuti del sistema di monitoraggio ambientale che, unitamente alle osservazioni contenute al punto 8 del presente parere, dovranno essere recepite nel Piano Operativo di monitoraggio ambientale (PMA).

**10.1** Nel *Dispositivo di monitoraggio* per il PMA sono previsti indicatori di risultato e indicatori di contesto. Visto che gli indicatori di contesto (pagg. 6-7 del *Dispositivo di monitoraggio*) sono descritti in modo sintetico senza dettaglio della loro costruzione e dell'estensione territoriale a cui si riferirà il loro popolamento (solo per fare un esempio non è chiaro come verrà calcolato l'indicatore *“percentuale di attività di turismo sostenibile”*), si ricorda che gli indicatori del PMA dovranno essere corredati da schede di descrizione dell'indicatore contenenti le relative modalità di calcolo e la fonte dei dati, oltre all'indicazione delle relative risorse, ruoli e responsabilità.

**10.2** Nel *Dispositivo di monitoraggio* vengono indicati in sintesi gli indicatori di contesto identificati in relazione alla qualità dell'aria (*“concentrazione SOx, NOx, PM2.5, PM10 nell'aria delle aree portuali”*, *“n. superamenti annuali PM10, PM2.5, NOx e O3”*) ed in relazione alle emissioni in atmosfera (*“stima emissioni CO2”*). Si ritiene opportuno che la stima delle emissioni di CO2 venga integrata con la stima delle emissioni di SOx, NOx e polveri.

**10.3** In merito ai rifiuti nel *Dispositivo di monitoraggio* è previsto solo l'indicatore *“riduzione percentuale di rifiuti per tipologia”*; tale indicatore può eventualmente rendere conto del *trend* relativo alla produzione dei

rifiuti nel senso di verifica della riduzione all'origine della formazione del rifiuto; visto tuttavia che da quanto indicato nella documentazione sembra che intenzione del Programma sia migliorare la gestione dei rifiuti a livello portuale, aumentare la raccolta dei rifiuti presenti in mare e migliorarne la gestione e promuovere la transizione verso un'economia circolare, si ritiene che sarebbe opportuno prevedere indicatori che rendano conto della realizzazione di tali obiettivi, tracciando la variazione delle percentuali di rifiuti effettivamente riutilizzati, recuperati e riciclati, la variazione di capacità di gestione dei rifiuti a livello portuale ed eventualmente l'incremento della raccolta e recupero di rifiuti marini e in ultima analisi, dal punto di vista dello stato ambientale, la variazione di quantitativi di rifiuti rinvenuti in mare. Un indicatore relativo a quest'ultimo aspetto può essere reperito all'interno del PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE FEAMPA 2021-2027 FONDO EUROPEO PER GLI AFFARI MARITTIMI, LA PESCA E L'ACQUACOLTURA.

**10.4** Considerato che il monitoraggio dovrà render conto dell'effetto del Programma sia per il controllo degli effetti sia per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale presi a riferimento, si suggerisce di prendere a riferimento il quadro della pianificazione attuale e in divenire ed il suo monitoraggio: il Piano rifiuti regionale, per quanto riguarda i dati relativi ai rifiuti, i Piani regolatori portuali, per quanto riguarda i dati relativi al risparmio ed efficienza energetica e alla produzione di FER, il Piano regionale della qualità dell'aria, per quanto riguarda i dati relativi alla qualità dell'aria e alle emissioni.

Come osservazione di ordine metodologico sugli indicatori di monitoraggio preme infatti ricordare che secondo l'art. 18 del D.Lgs. 152/2006 il monitoraggio deve assicurare la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati e l'Autorità competente verifica lo stato di attuazione del piano o programma, gli effetti prodotti e il contributo del Programma al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale; pertanto per gli indicatori di attuazione, per gli indicatori di risultato, per gli indicatori di contesto che vogliono verificare gli impatti e per quelli che vogliono verificare il raggiungimento degli Obiettivi specifici di sostenibilità ambientale del Programma è necessario che siano fissati dal Programma stesso i *target* di riferimento (come entità attese di realizzazione e di risultato, come valori soglia da non superare per il controllo degli impatti significativi e come quota parte di contributo che ci si attende il Programma possa avere sul raggiungimento degli obiettivi ambientali, eventualmente anche sotto forma di *range*), *target* accennati anche nella documentazione (pag. 11 del *Dispositivo di monitoraggio* e previsti, ma non popolati nelle tabelle del documento *ALL\_1.3 Priorità azioni tipi progetti*), a cui fare riferimento durante il monitoraggio per le verifiche sopra ricordate.

**10.5** Nel *Dispositivo di monitoraggio* vengono previsti rapporti di monitoraggio biennali per gli indicatori di risultato, mentre per gli indicatori di contesto sono previsti *“dopo almeno tre anni dall'avvio del programma per una prima quantificazione degli indicatori di contesto. Questi saranno infine popolati e analizzati al termine del programma per la valutazione ex post dello stesso”*.

Viste le finalità della VAS e visto che il monitoraggio dovrebbe servire, in corso di attuazione del Programma, per verificarne gli impatti e l'efficacia onde apportarvi le eventuali correzioni, si osserva che sarebbe opportuno che non ci si limitasse esclusivamente ad una verifica *ex post* del Programma, ma che anche i *report* intermedii venissero costruiti in modo tale e utilizzati al fine di mettere in evidenza gli scostamenti dai *target* attesi e reindirizzare se necessario il Programma in corso di attuazione. La valutazione *ex post* sarà senz'altro utile al fine di valutare il Programma nel suo complesso e necessaria per la costruzione del suo successivo ciclo; al riguardo si sottolinea come sarebbe stato opportuno che anche nella documentazione di VAS in oggetto fosse fornita, non solo una rappresentazione dello stato ambientale di partenza per il presente ciclo (a cui avranno contribuito tutte le pianificazioni e programmazioni attuate, oltre che tutte le dinamiche in gioco nel contesto), ma anche un'analisi ragionata degli esiti dei risultati del monitoraggio di VAS dei precedenti cicli di programmazione, in termini di impatti significativi positivi e negativi realizzati a seguito dell'attuazione dei cicli precedenti e in termini di entità del grado di raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientali prefissati.

**10.6** Considerato che le schede di valutazione delle sotto azioni contenute nel RA riportano il campo *“indicatori ambientali aggiuntivi rispetto a quelli previsti dal piano”* ma nel RA non sono indicati quali siano gli indicatori ambientali già presenti nel sistema di monitoraggio del PC, si ritiene necessario indicare nel sistema di monitoraggio VAS, e quindi anche nel Piano Operativo per il monitoraggio ambientale previsto nel documento *“Dispositivo di monitoraggio”*, quali siano gli indicatori ambientali *“importati”* dal sistema di monitoraggio del PC e quelli che invece sono stati definiti in esito al processo di VAS.

**10.7** Nel documento *“Dispositivo di monitoraggio”* la matrice al Cap.4 contenente i primi indicatori individuati per il programma di monitoraggio ambientale è strutturata per priorità ed azioni; ad ogni azione è associato un box con la proposta allo stato attuale degli indicatori di risultato e di contesto.

Si ritiene necessario impostare il sistema di monitoraggio, che sarà perfezionato nel Piano Operativo di monitoraggio ambientale, con indicatori specifici fino al livello delle sotto azioni come proposto nelle schede valutative riportate nel RA.

**10.8** E' necessario, nel prossimo Piano Operativo di monitoraggio, dedicare una specifica sezione ai criteri ambientali di ammissibilità e di premialità che verranno associati alle singole sotto-azioni e quindi utilizzati



nei bandi per la selezione dei progetti; il controllo sull'applicazione di tali criteri deve confluire nelle attività di monitoraggio del PO.

**10.9** Il Piano Operativo di monitoraggio ambientale, previsto nel documento “Dispositivo di monitoraggio” entro 3 mesi dall'avvio del Programma, dovrà essere inviato anche all'Autorità Competente per la VAS, comunicato a tutte le Regioni dell'ambito territoriale del PC e reso consultabile sul sito web del PC.

**10.10** I rapporti di monitoraggio, che sono previsti a cadenza biennale, dovranno essere inviati all'Autorità Competente per la VAS, comunicati a tutte le Regioni dell'ambito territoriale del PC e resi consultabili sul sito web del PC. Si ricorda che ai sensi dell'art.18 del d.lgs. 152/06 come modificato dal dl 77/2021, l'Autorità Competente, sulla base dei contenuti del rapporto, si esprime entro 30 giorni sui risultati del monitoraggio ambientale e sulle eventuali misure correttive adottate da parte dell'Autorità precedente.

**10.11** In relazione al ciclo di programmazione 14-20 è stato prodotto dall'Autorità Precedente il rapporto di “*Monitoraggio ambientale del Programma di cooperazione transfrontaliera Italia – Francia Marittimo 2014-2020 - 2° Rapporto di monitoraggio, 2021*” ma nel RA del PC oggetto del presente processo di VAS non viene citato né, soprattutto, vengono rappresentati e analizzati criticamente i risultati del monitoraggio sul ciclo di programmazione precedente. Si ricorda che ai sensi dell'art.18 co.4 del d.lgs. 152/06 “*Le informazioni raccolte attraverso il monitoraggio sono tenute in conto nel caso di eventuali modifiche al piano o programma e comunque sempre incluse nel quadro conoscitivo dei successivi atti di pianificazione o programmazione.*”.

Si ritiene necessario nella Dichiarazione di Sintesi integrare le informazioni di quadro conoscitivo con una analisi critica degli esiti del monitoraggio ambientale del ciclo di programmazione 14-20, questo anche a supporto delle scelte compiute per il ciclo 21-27 che per alcune sotto azioni indicano chiaramente che la strategia viene posta in continuità “*capitalizzando quanto realizzato nelle programmazioni precedenti*”.

Tale concetto presuppone un'analisi dei risultati delle azioni realizzate nei cicli precedenti in termini di efficacia nel raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale già prefissati e nell'ottica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale attuali. La richiesta era peraltro già stata formulata in fase preliminare di VAS con l'osservazione di cui al punto 2.7 della Determina 1/AC/2021 ma non ha trovato esaustiva risposta nel RA.

**10.12** In merito alla necessità di interfaccia con le fonti locali di dati ed indicatori, ai fini della raccolta sistematica e periodica a livello territoriale dei dati relativi agli indicatori di contesto, si ritiene interessante il proposito di definire referenti locali: tali referenti potranno costituire gli interlocutori per le istituzioni e gli enti nell'evenienza che si riveli necessario definire specifiche campagne di rilevamento e potranno essere di supporto per una costruzione della conoscenza quanto più possibile omogenea nello spazio transfrontaliero. Si veda a tal proposito quanto già indicato all'osservazione 5.1 del presente parere.

## **11 – Sintesi non tecnica**

**11.1** Si raccomanda di inserire nella Sintesi non Tecnica una più chiara spiegazione della funzione e del ruolo del PC, il riferimento agli importi finanziati, un riepilogo degli interventi sostenuti nel periodo 2014-2020 e i principali traguardi raggiunti nel precedente ciclo. Si raccomanda inoltre di evidenziare gli obiettivi del periodo 2021-2027 che si pongono in continuità con il precedente ciclo e quindi mettere in evidenza quali sono i risultati attesi dal periodo 21-27 per conseguire pienamente tali obiettivi.

**Allegato:** “Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le programme de coopération territoriale européenne Interreg Italie-France maritime 2021-2027”

f.to Luigi Idili  
f.to Gilda Ruberti  
f.to Marco Carletti  
f.to Domenico Bartolo Scrascia  
f.to Simona Migliorini  
f.to Renata Laura Caselli  
f.to Emanuela Balocchini  
f.to Marco Masi  
f.to Antongiulio Barbaro

La Presidente  
Arch. Carla Chiodini



**Autorité environnementale**

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale  
sur le programme de coopération territoriale  
européenne Interreg Italie-France maritime  
2021-2027**

**n°Ae : 2021-81**

Avis délibéré n° 2021-81 adopté lors de la séance du 20 octobre 2021

---

## ***Préambule relatif à l'élaboration de l'avis***

*L'Ae1 s'est réunie le 20 octobre 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le programme de coopération territoriale européenne Interreg Italie-France maritime 2021-2027.*

*Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Pascal Douard, Virginie Dumoulin, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, Serge Muller, Alby Schmitt, Annie Viu, Véronique Wormser*

*En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.*

*Étaient absents : Marc Clément, François Letourneux, Michel Pascal*

\* \*

*L'Ae a été saisie pour avis par la présidente de la Province Toscane, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 21 juillet 2021.*

*Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-17 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-7 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-21 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.*

*Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 10 septembre 2021 :*

- le ministre chargé de la santé,*
- les préfets des régions Corse et Provence-Alpes-Côte d'Azur ainsi que les préfets des départements des Alpes maritimes, de Corse-du-Sud, de Haute-Corse et du Var,*

*En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 21 septembre 2021 :*

- le préfet maritime de Méditerranée, ,*
- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence- Alpes - Côte d'Azur,*

*Sur le rapport de Carol Gardet et Philippe Ledenvic, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.*

**Pour chaque plan ou programme soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne publique responsable et du public.**

**Cet avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par la personne responsable, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou le programme. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.**

**Aux termes de l'article L. 122-9 du code de l'environnement, l'autorité qui a arrêté le plan ou le programme met à disposition une déclaration résumant la manière dont il a été tenu compte du rapport environnemental et des consultations auxquelles il a été procédé.**

**Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.**

<sup>1</sup> Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

# Synthèse de l'avis

Le programme de coopération transfrontalière Interreg Italie–France maritime 2021–2027 s'inscrit dans le cadre de la politique de cohésion de l'Union européenne, principale politique d'investissement de celle-ci. Il concerne les Provinces de Sardaigne, de Ligurie et une partie de la Province de Toscane, ainsi que la Corse et les départements du Var et des Alpes–Maritimes en Région Provence–Alpes–Côte d'Azur. Il participe à l'atteinte des objectifs de la stratégie de l'Union européenne 2020 dans le centre–nord de la Méditerranée et prend principalement en compte les problématiques des zones marines, côtières et insulaires en renforçant la coopération transfrontalière entre les régions du programme.

La période 2021–2027 s'articule autour de cinq priorités (attractivité et modernisation, sobriété et résilience, territoires connectés, efficacité sur le plan social et humain, amélioration de la gouvernance). La période 2021–2027 du programme bénéficiera d'un financement de l'ordre de 200 millions d'euros, en léger retrait par rapport à la période 2014–2020, principalement apporté par le fonds européen de développement régional.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux, en relation avec les priorités du programme opérationnel, sont la réduction des pollutions atmosphériques et des émissions de gaz à effet de serre, en particulier par une réduction des émissions liées aux transports, la préservation de la biodiversité, notamment des milieux marins, la réduction de la consommation d'espace et de l'imperméabilisation des sols, l'adaptation au changement climatique et la réduction de la vulnérabilité aux risques naturels et la réduction des pollutions de l'eau et des déchets.

Mis en œuvre par le biais d'appels à projets, le programme ne permet pas réellement d'orienter et de focaliser les financements sur ses principales priorités stratégiques, en cohérence avec l'objectif de concilier les activités industrielles et touristiques avec des milieux exceptionnels exposés au changement climatique. Il s'inscrit pour l'essentiel dans la continuité du programme précédent, sans avoir tiré tous les enseignements de la période 2014–2020.

L'évaluation environnementale du programme est très qualitative et générale et renvoie presque systématiquement à l'évaluation environnementale des projets à financer, ce qui ne permet pas d'aborder aisément ses effets sur l'environnement. Les milieux marins devraient être mieux analysés et pris en compte, de façon cohérente avec les enjeux (ou « descripteurs ») de la directive cadre stratégique sur les milieux marins. L'état initial devrait également être complété en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre et les risques naturels.

L'évaluation environnementale ne prévoit pas de mesure d'évitement ni de réduction. Pour limiter les effets sur l'environnement, l'Ae recommande de prévoir des critères d'éco-conditionnalité pour tous les projets, notamment ceux qui ne feront pas l'objet d'une évaluation environnementale. Elle recommande de définir des cibles quantifiées pour les indicateurs retenus.

# Avis détaillé

Le présent avis porte sur le programme de coopération transfrontalière Interreg Italie-France maritime 2021-2027. Sont analysées à ce titre la qualité du rapport d'évaluation environnementale et la prise en compte des enjeux environnementaux par le projet de programme. Ses recommandations portent sur les activités françaises susceptibles de bénéficier du programme ainsi que sur toutes les activités susceptibles d'être soutenues par le programme produisant des incidences environnementales sur le territoire français ; cette précision vaut notamment pour les recommandations méthodologiques formulées sur l'évaluation environnementale stratégique.

## 1 Contexte, présentation du programme et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte du programme

La coopération transfrontalière, connue sous le nom d'Interreg<sup>2</sup>, s'inscrit dans le cadre de la politique de cohésion de l'Union européenne, principale politique d'investissement de celle-ci, dont elle constitue l'un des deux objectifs, l'autre étant la croissance et l'emploi. À travers cette coopération, les territoires sont incités à résoudre ensemble les problèmes dépassant leurs frontières administratives et à œuvrer à un développement conjoint. La période de programmation 2021-2027 est la sixième à consacrer un budget aux dispositifs de coopération territoriale. Le programme s'inscrit dans un nouveau projet de règlement<sup>3</sup>. La proposition de cadre financier pluriannuel présentée par la Commission européenne fixe une enveloppe de 330 milliards d'euros<sup>4</sup> pour la cohésion économique, sociale et territoriale au titre de la période 2021-2027 (200,6 milliards pour le fonds européen de développement régional (Feder), fonds structurel d'investissement) dont la coopération territoriale européenne est un sous-programme<sup>5</sup>.

L'autorité de gestion chargée de l'élaboration du programme, de la sélection des projets et de la gestion de leur mise en œuvre, est la Province de Toscane.

### 1.2 Programme Interreg France Italie 2014-2020

Le programme concerne les Provinces de Sardaigne, de Ligurie et une partie de la Province de Toscane (communes de Massa-Carrara, Lucques, Pise, Livourne, Grosseto), ainsi que la Corse et les départements du Var et des Alpes-Maritimes en région Provence-Alpes-Côte d'Azur (voir figure 1 ci-après).

---

<sup>2</sup> La base juridique de la politique de coopération est l'article 178 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (traité FUE) et le règlement du 17 décembre 2013 (Règlement (UE) n° 1299/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 portant dispositions particulières relatives à la contribution du Fonds européen de développement régional à l'objectif "Coopération territoriale européenne"). Les pays tiers peuvent également participer aux programmes de coopération.

<sup>3</sup> En mai 2018, la Commission européenne a proposé des règlements pour la politique de cohésion de l'Union après 2020, à savoir un règlement relatif au Feder et au Fonds de cohésion et un règlement portant dispositions particulières relatives à l'objectif « Coopération territoriale européenne » (Interreg) ».

<sup>4</sup> En euros 2018, soit a priori 373 milliards d'euros courants

<sup>5</sup> Les actions de coopération sont soutenues par le Fonds européen de développement régional au moyen de trois éléments clés : la coopération transfrontalière, la coopération transnationale (pays sans frontière commune) et la coopération interrégionale.

Pour la période en cours 2014–2020, le programme s'établit à environ 199<sup>6</sup> millions d'euros dont environ 170 millions d'euros du fonds européen de développement régional (Feder). Les sources de financement autres que le Feder ne sont pas indiquées. Le programme participe à l'atteinte des objectifs de la stratégie de l'Union européenne 2020 dans le centre-nord de la Méditerranée, en promouvant une croissance intelligente (transfert technologique vers des secteurs et filières déterminants<sup>7</sup>), durable (soutien à la compétitivité et à la capacité d'attraction de la zone<sup>8</sup>) et inclusive (emploi des jeunes, entreprises créatives et économie sociale et renforcement du capital humain<sup>9</sup>). Il prend principalement en compte les problématiques des zones marines, côtières et insulaires en renforçant la coopération transfrontalière entre les régions du programme. Il s'articule autour de quatre priorités qui seront reprises dans les quatre premiers objectifs de la période 2021–2027 (cf. 1.3).

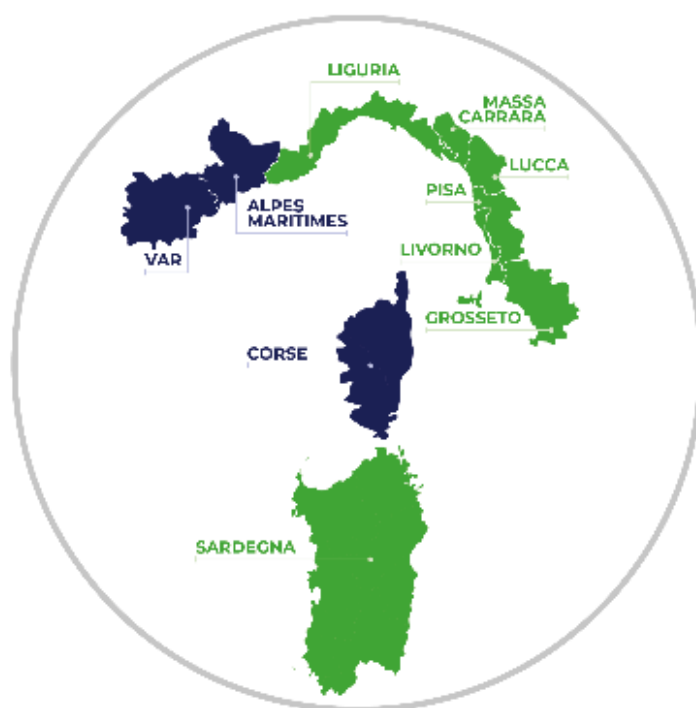


Figure 1 : Le périmètre du programme. Source : <http://interreg-maritime.eu/fr/programma/zone>

La sélection des projets du programme se fait à travers des appels à projets dont le cinquième est en cours pour lequel des filières prioritaires ont été retenues : chantiers navals, tourisme innovant

<sup>6</sup> Selon les informations recueillies lors de l'entretien des rapporteurs avec l'autorité de gestion.

<sup>7</sup> Au niveau transfrontalier notamment les secteurs liés à la « blue » et à la « green economy » et en général à l'économie de la mer, soutien à la création et à l'amélioration des liaisons entre les clusters régionaux des filières clés à travers des réseaux mais aussi des lieux physiques et informatiques et appui à la création d'entreprises innovantes, c'est à dire « smart », créatives et durables au niveau transfrontalier notamment dans les zones insulaires et en déclin industriel. Source : [http://interreg-maritime.eu/documents/197474/1282836/Manuel+Section+A\\_FR/ab89a6f8-5d2c-46f6-abb2-cf5776286e23](http://interreg-maritime.eu/documents/197474/1282836/Manuel+Section+A_FR/ab89a6f8-5d2c-46f6-abb2-cf5776286e23)

<sup>8</sup> à travers la promotion de nouvelles formes de tourisme durable naturel et culturel, prévention et gestion des risques naturels et maritimes et renforcement de la sécurité maritime à travers des dispositifs transfrontaliers d'observation et l'expérimentation d'interventions, mise en œuvre d'une stratégie coordonnée pour atténuer les impacts du changement climatique à travers des bases de données et modèles, instruments de gestion et de gouvernance et valorisation du patrimoine naturel et culturel de la zone, mise en place de solutions alternatives pour relativiser l'isolement des territoires insulaires, formes de gestion renforcée et innovante des services de transport public, et développement de systèmes conjoints d'infomobilité / intermobilité. Source : [http://interreg-maritime.eu/documents/197474/1282836/Manuel+Section+A\\_FR/ab89a6f8-5d2c-46f6-abb2-cf5776286e23](http://interreg-maritime.eu/documents/197474/1282836/Manuel+Section+A_FR/ab89a6f8-5d2c-46f6-abb2-cf5776286e23)

<sup>9</sup> à travers des dispositifs conjoints de formation, soutien à la mobilité, aux acteurs économiques. Source : [http://interreg-maritime.eu/documents/197474/1282836/Manuel+Section+A\\_FR/ab89a6f8-5d2c-46f6-abb2-cf5776286e23](http://interreg-maritime.eu/documents/197474/1282836/Manuel+Section+A_FR/ab89a6f8-5d2c-46f6-abb2-cf5776286e23)

et durable, biotechnologies et énergie renouvelables bleues et vertes<sup>10</sup>. Les critères de sélection<sup>11</sup>, en sus de répondre aux objectifs du programme, sont : des projets « véritablement » transfrontaliers, des projets avec un partenariat pertinent et compétent, des projets « effectivement » durables, des projets « hautement » innovants.

Lors de la période 2007–2013, 87 projets ont été financés<sup>12</sup>. Sur sa période 2014–2020, le programme a fait l'objet d'un [avis d'autorité environnementale du préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en date du 8 juillet 2014](#).

### ***1.3 Diagnostic territorial et enjeux environnementaux du programme***

Le territoire correspondant à ce programme, de 64 000 km<sup>2</sup>, accueille environ 7,2 millions d'habitants, inégalement répartis entre la Corse et la Sardaigne, à densité plus faible que la moyenne européenne, et les autres régions du programme plus densément peuplées. Sur le plan économique (PIB) et notamment en termes d'innovation (recherche et développement) et de compétitivité, cette même disparité géographique prévaut. Provence-Alpes Côte d'Azur se distingue par son potentiel d'innovation et l'économie numérique présente de fortes disparités<sup>13</sup> entre l'Italie et la France. L'économie bleue est bien développée pour tous ces territoires côtiers. Le tourisme en général, maritime en particulier, constitue une des principales activités économiques de l'ensemble du territoire du programme ; les activités portuaires (touristiques, commerciales) sont également développées, plus particulièrement en Sardaigne et en Toscane. L'accessibilité au territoire et la connectivité entre ses différentes parties est considéré comme un enjeu majeur, notamment pour les zones insulaires et les régions montagneuses, peu peuplées. Il en résulte des conséquences structurelles pour l'organisation des transports (flux de passagers et de marchandises vers les îles, prédominance des transports routiers et plus généralement des modes à énergies fossiles et part faible du transport ferroviaire). Les taux de chômage sont supérieurs à la moyenne européenne en Provence-Alpes Côte d'Azur, en Ligurie et en Sardaigne.

Le volet environnemental du diagnostic est peu développé dans le dossier ; la plupart des informations figurent dans l'analyse de l'état initial de l'évaluation environnementale. Les émissions de gaz à effet de serre augmentent et la qualité de l'air est fortement affectée par les activités humaines. Les territoires du programme possèdent un patrimoine naturel important, dont témoigne le nombre de réserves et d'aires protégées (528 sites Natura 2000<sup>14</sup> sur le territoire du programme dont 151 sur le territoire français), mais leur biodiversité côtière est particulièrement vulnérable au

---

<sup>10</sup> Le dossier précise que les biotechnologies bleues et vertes concernent des domaines de la médecine, pharmacie, cosmétique, informatique et agriculture.

<sup>11</sup> [http://interreg-maritime.eu/documents/197474/1126469/20190320\\_All\\_CF\\_Manuel\\_Sec\\_B\\_FR.pdf/57fbd946-0e14-4ff6-b7ce-429cc506ab18](http://interreg-maritime.eu/documents/197474/1126469/20190320_All_CF_Manuel_Sec_B_FR.pdf/57fbd946-0e14-4ff6-b7ce-429cc506ab18)

<sup>12</sup> Selon les informations disponibles sur le site internet du programme (évaluation 2021), le programme a financé 119 projets sur les quatre premiers appels à projets.

<sup>13</sup> Selon les données du Tableau de bord sur l'innovation, le caractère « innovation » porte sur la population ayant suivi un enseignement supérieur, un apprentissage tout au long de la vie professionnelle,/carrière, les co-publications/publications scientifiques conjointes, les publications les plus mentionnées, les dépenses en R & D du secteur public, les dépenses en R & D du secteur privé, les dépenses d'innovation autres que celles liées à la recherche et au développement, les innovateur (PME) de produits ou de processus, innovateurs (PME) en matière de marketing ou d'organisation, les PME innovantes en interne (in-house), les PME innovantes collaborant avec d'autres, enregistrement de brevets PCT, les enregistrements de marques, des designs le recrutement de personnel à forte intensité de connaissances, la commercialisation des innovations. Pour l'économie numérique, sont considérés l'accès en ligne aux services administratifs et aux pouvoirs publics et le commerce numérique domestique.

<sup>14</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

changement climatique. L'expansion urbaine et le tourisme littoral, ainsi que le transport maritime conduisent à la perte et la dégradation des habitats naturels, à l'érosion côtière et la déstabilisation de la côte, aux pollutions liées aux activités littorales et maritimes, ainsi qu'à la propagation des espèces exotiques envahissantes. Le diagnostic identifie certaines questions comme critiques et prioritaires : le dessalement et ses effets, l'aquaculture et les conflits d'usage des espaces littoraux, la gestion des déchets.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux en relation avec les priorités du programme opérationnel sont :

- la réduction des pollutions atmosphériques et des émissions de gaz à effet de serre, en particulier par une réduction des émissions liées aux transports ;
- la préservation de la biodiversité, notamment des milieux marins, et la réduction de la consommation d'espace et de l'imperméabilisation des sols ;
- l'adaptation au changement climatique et la réduction de la vulnérabilité aux risques naturels ;
- la réduction des pollutions de l'eau et des déchets.

#### ***1.4 Projet de programme pour la période 2021–2027***

Le programme 2021–2027 a pour référence les objectifs de l'agenda 2030 des Nations Unies et du Pacte vert de l'Union européenne. Il poursuit les objectifs spécifiques de durabilité environnementale suivants :

- Prévention et gestion des risques naturels et maritimes, en particulier ceux liés au changement climatique et renforcement de la sécurité maritime
- Lutte contre le changement climatique
- Mise en valeur du patrimoine naturel et culturel de la zone transfrontalière
- Encouragement à l'utilisation de sources renouvelables également dans le cadre du lancement de l'initiative FuelEU Maritime
- Réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans l'espace maritime et contribution à la décarbonation
- Réduction de la pollution maritime et marine (déchets et polluants).

Il définit cinq priorités, déclinées en objectifs spécifiques, actions et sous-actions<sup>15</sup> qui reprennent les objectifs stratégiques ou spécifique d'Interreg<sup>16</sup> :

- *Priorité 1 : Un territoire transfrontalier attrayant, axé sur une modernisation intelligente et durable*

Cet objectif vise à renforcer la croissance durable et la compétitivité des petites et moyennes entreprises (PME) et la création d'emploi dans les PME grâce à des investissements productifs et à développer les compétences pour une spécialisation intelligente, la transition industrielle et l'entreprenariat.

- *Priorité 2 : Une zone transfrontalière résiliente et économe en ressources*

Cette priorité promeut l'adaptation au changement climatique, vise à protéger des risques de catastrophe, développe la résilience du territoire en prenant en compte des démarches systémiques. Elle vise également à renforcer la protection de la nature et de la biodiversité, à réduire la pollution

---

<sup>15</sup> Voir détail en annexe au présent avis. Les dénominations sont variables selon les documents du dossier.

<sup>16</sup> Le règlement Interreg est disponible : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52018PC0374>



et elle promeut les infrastructures vertes, notamment en milieu urbain, et le développement de l'économie circulaire.

- *Priorité 3 : Un espace transfrontalier physiquement et numériquement connecté*

Cet objectif vise à renforcer la mobilité nationale, régionale et locale durable, résiliente au changement climatique, intelligente et intermodale.

- *Priorité 4 : Une zone transfrontalière efficace en matière de capital social et se distinguant par la qualité de son capital humain*

Cet objectif vise à améliorer l'efficacité des marchés du travail et l'accès à des emplois de qualité grâce au développement de l'innovation et des infrastructures et à garantir un accès équitable aux soins de santé grâce au développement des infrastructures, y compris les soins primaires

- *Priorité 5 (ISO1) : Une meilleure gouvernance transfrontalière.*

L'amélioration de l'efficacité des pouvoirs publics et l'établissement d'une confiance mutuelle sont recherchés.

Le programme est financé principalement par le Feder. Selon le dossier<sup>17</sup>, celui-ci est ainsi alloué selon les priorités du programme :

**Tabella 7 – Allocation financière**

Priorité	Allocation financière par Priorité (%)
1	22%
2	55,84%
3	7,16%
4	10%
5	5%
Totale	100%

*Figure 2 : Allocation financière du Feder selon les priorités du programme.*

Les hypothèses de soutien financier pour la période 2021–2027 ne sont pas esquissées dans le dossier. Le montant global visé à ce stade pour la période 2021–2027 n'y est pas indiqué<sup>18</sup>.

***L'Ae recommande de finaliser les perspectives de financement du programme.***

<sup>17</sup> Lors de l'échange avec l'autorité de gestion, il est apparu que certains projets dont le financement est acquis ont été changés de priorité à la demande de la Commission européenne, ce qui aura pour conséquence de modifier les clés de répartition présentée. Par exemple, l'action visant à réduire la pollution environnementale du territoire par la promotion des « Ports verts transfrontaliers du futur » serait à intégrer dans la priorité 3 au lieu de la priorité 2. Les clés des priorités 2, 3 et 4 passeraient respectivement à environ 44 %, 13 % et 16 %.

<sup>18</sup> Il serait de 193 millions d'euros.

## 1.5 Procédures relatives au programme

Le programme est soumis à évaluation environnementale au titre de la première rubrique de l'article R. 122-17 du code de l'environnement. S'agissant d'un programme concernant deux régions françaises, l'Ae est compétente pour rendre un avis<sup>19</sup>.

Le processus d'association des parties françaises au programme n'est pas clairement rappelé dans le dossier (cf. figure 3 présentée au cours de l'instruction).

Selon ce qui a été indiqué aux rapporteurs, si les Régions sont pleinement associées à la mise en œuvre et au suivi des programmes successifs, les autres parties françaises ne sont pas intervenues jusqu'à maintenant. L'Ae notamment, ne peut rendre son avis que sur un projet de programme et une évaluation environnementale<sup>20</sup> finalisés. L'information du public est assurée par la mise en ligne au fil de l'eau des documents du projet de programme.

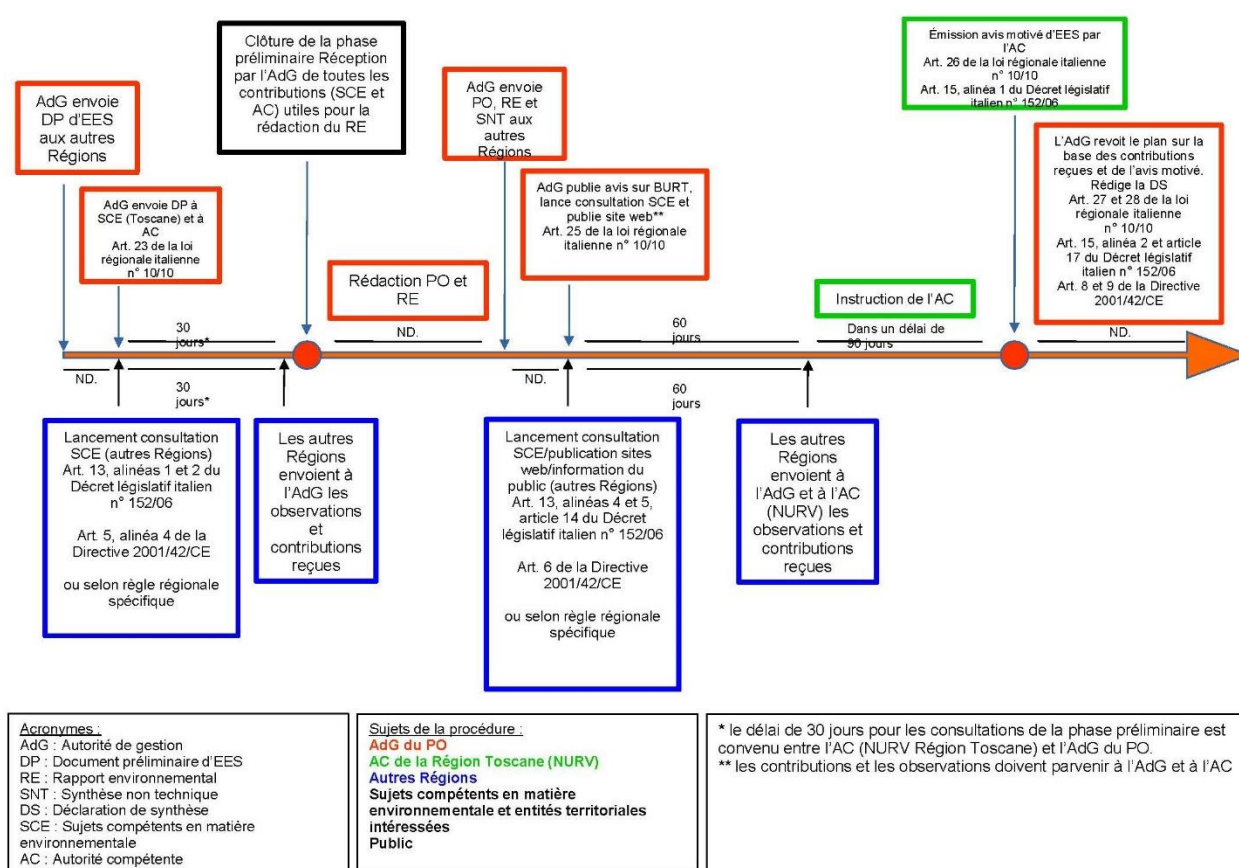


Figure 3 : Procédure pour la réalisation du processus d'évaluation. Source : dossier/

La consultation du public a d'ores et déjà été réalisée par voie électronique sur le dossier tel que transmis à l'Ae<sup>21</sup>. Les recommandations formulées par l'Ae seront mises en ligne et prises en compte

<sup>19</sup> Pour la période de programmation précédente, les autorités environnementales des programmes interrégionaux étaient les préfets de région.

<sup>20</sup> Celle-ci, initialement annoncée pour mai 2021, a été transmise à l'Ae fin juillet 2021.

<sup>21</sup> Selon l'article 7.2 de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement :

« Lorsqu'un État membre reçoit une copie d'un projet de plan ou de programme ainsi qu'un rapport sur les incidences environnementales en vertu du paragraphe 1, il fait savoir à l'autre État membre s'il souhaite entamer des consultations avant que le plan ou programme ne soit adopté ou soumis à la procédure législative et, si tel est le cas, les États membres concernés entament des consultations au sujet des incidences transfrontières probables de la mise en œuvre dudit plan ou programme et au sujet des mesures envisagées pour réduire ou éliminer ces incidences.

dans le « Document de synthèse » qui constituera une des pièces du dossier final qui sera transmis à la Commission européenne. L'Ae rappelle que, conformément à l'article L. 122-9 du code de l'environnement « *l'autorité qui a arrêté le plan ou le programme met à disposition une déclaration résumant la manière dont il a été tenu compte du rapport environnemental et des consultations auxquelles il a été procédé* ».

***Pour la complète information du public, l'Ae recommande de préciser la façon dont le programme prendra en compte les recommandations du présent avis.***

## 2 Analyse de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale comporte environ 300 pages. La méthode qu'elle utilise est très qualitative en même temps que très générale, ce qui ne permet pas d'appréhender de manière quantifiée, même sous forme d'ordres de grandeur, les effets du programme sur l'environnement. Pour un programme par nature peu concret, elle devrait apporter un éclairage plus précis pour comprendre son contexte et son contenu, ses spécificités ainsi que les intentions des maîtres d'ouvrage.

Elle renvoie presque systématiquement à l'évaluation environnementale des projets qui seront soutenus par le programme, alors que ceux qui sont actuellement financés en font rarement l'objet. La principale valeur ajoutée d'une évaluation environnementale stratégique est justement de pouvoir apprécier les effets globaux du programme et de définir des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation pour des projets dont le cumul des incidences sur l'environnement peut être significatif.

Par ailleurs, l'évaluation environnementale repose sur des données d'un niveau de précision différent selon les pays et les cinq régions concernées, alors que, au moins en ce qui concerne les aspects maritimes du dossier, ce dernier devrait conduire à analyser et caractériser les milieux marins de façon cohérente pour chaque enjeu (ou « descripteur ») de la directive cadre stratégique sur les milieux marins.

L'analyse de l'avis suit la structure du dossier.

### 2.1 Cohérence interne du programme

Cette analyse recense dans un tableau les éventuelles contradictions entre les objectifs de la priorité 2 du programme avec ceux des autres priorités.

Les objectifs de plusieurs priorités sont identifiés comme concourant à la promotion de la transition vers une économie circulaire. Un objectif en matière de gouvernance transfrontalière<sup>22</sup> doit aussi contribuer à « *promouvoir l'adaptation au changement climatique, la prévention des risques et la*

---

*Lorsque de telles consultations ont lieu, les États membres concernés arrêtent d'un commun accord des modalités pour faire en sorte que les autorités visées à l'article 6, paragraphe 3, et le public visé à l'article 6, paragraphe 4, de l'État membre dont le territoire est susceptible d'être touché de manière notable soient informés et puissent transmettre leur avis dans un délai raisonnable.*

*Lorsque des États membres sont tenus de se consulter en vertu du présent article, ils conviennent dès le début des négociations d'un délai raisonnable pour mener les consultations ».*

<sup>22</sup> « Renforcer la capacité institutionnelle des autorités publiques et des parties prenantes ».

*résilience aux catastrophes* ». Mais deux objectifs des priorités 1<sup>23</sup> et 3<sup>24</sup> sont potentiellement incohérents avec l'objectif « *renforcer la protection de la nature et de la biodiversité, les infrastructures vertes et réduire la pollution* », dans le cas d'actions liées aux activités de tourisme maritime ou d'« *augmentation des connexions physiques* ».

Cette analyse ne tire pas de conclusion spécifique, mais se conclut par : « *Les indications provenant de l'analyse de cohérence interne seront utilisées pour une meilleure évaluation des effets environnementaux et pour contribuer à la définition des mesures d'atténuation des mêmes effets* ».

***L'Ae recommande de s'assurer de la cohérence dans le programme de l'objectif poursuivi d'adaptation au changement climatique et de prévention des risques avec les actions de renforcement de la croissance économique et de développement de la mobilité.***

## ***2.2 Cohérence externe du programme : relations avec d'autres plans et programmes***

Cette partie liste et rappelle les objectifs de nombreux plans et programmes existants, avant d'analyser les éléments de cohérence avec le programme, voire leur concordance. Une autre partie intitulée « *objectifs de durabilité environnementale de référence pour l'évaluation* » la complète pour ce qui concerne les stratégies européennes et nationales relatives à l'environnement et au développement durable. Ces deux volets pâtissent de l'hétérogénéité des données nationales et régionales.

Pour l'Ae, une approche complémentaire par thématique environnementale aurait le mérite de mieux faire ressortir les principaux enjeux environnementaux et, aussi souvent que possible, les objectifs fixés par ces plans et programmes. Elle devrait en particulier conduire à s'assurer de la cohérence des objectifs de part et d'autre de la frontière, notamment pour des plans adoptés en application d'une même directive européenne (directive cadre sur l'eau, directive cadre sur les inondations, Natura 2000...) ou de nature similaire (atténuation / adaptation au changement climatique, aménagement portuaire). Une telle analyse est nécessaire pour la caractérisation des milieux marins et la définition des objectifs en application de la directive cadre sur la stratégie pour le milieu marin pour la Méditerranée occidentale et en cohérence avec la convention de Barcelone pour la protection du milieu marin et du littoral de Méditerranée. Pour plusieurs plans, l'analyse ne fait pas ressortir spécifiquement les enjeux environnementaux.

Le résultat de l'analyse conduit à la concordance de la priorité 2 avec la plupart des plans et programmes. Même si, pour les autres priorités, cette concordance ne concerne que quelques autres plans et programmes, l'analyse n'identifie aucun cas d'incohérence.

***Pour s'assurer de leur cohérence de part et d'autre de la frontière, l'Ae recommande de présenter par thématique environnementale les principaux objectifs fixés par les autres plans et programmes, notamment pour les descripteurs de l'état du milieu marin et pour les objectifs climatiques, le cas échéant sous forme de cartes.***

---

<sup>23</sup> « Renforcer la croissance et la compétitivité des PME »

<sup>24</sup> « Développer une mobilité nationale, régionale et locale durable, résiliente au changement climatique, intelligente et intermodale »

## ***2.3 État initial de l'environnement, perspectives d'évolution en l'absence du programme***

Chaque compartiment de l'environnement est renseigné par des données, zone par zone du territoire du programme (18 zones, chaque département français comptant pour une zone).

L'état des milieux naturels est inégalement caractérisé. Il se focalise sur les habitats, mais n'évoque quasiment pas les espèces. Les surfaces des différents types d'habitat naturel et leur état de conservation sont présentés sans être spatialisés. Les espèces de faune et de flore ne sont évoquées que par grands groupes, le groupe des oiseaux présentant le nombre d'espèces le plus élevé (environ 14 500). L'état initial ne comporte aucune donnée concernant l'état de conservation des espèces. Par exemple, alors que le dossier rappelle que le territoire inclut le sanctuaire de cétacés Pélagos créé en 1999, aucune information n'est apportée sur l'état de conservation des mammifères marins et sur les incidences des activités marines sur ces espèces. Les descripteurs du bon état écologique<sup>25</sup> de la directive cadre « stratégie pour le milieu marin »<sup>26</sup> (DCSMM) ne sont pas même évoqués (voir § 2.2).

La qualité de l'air est fortement affectée principalement par les activités industrielles et les transports, sauf dans les îles, la Sardaigne ayant néanmoins connu quelques hivers avec des concentrations élevées en particules. Les concentrations en NO<sub>2</sub> décroissent depuis 2017 alors que la pollution à l'ozone croît depuis 2014.

Les émissions de gaz à effet de serre s'élevaient environ à 18 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> en 2008 sur l'ensemble du territoire du programme ; 22 % provenaient du territoire français. Le dossier ne présente pas de données plus récentes et précisément territorialisées, ni leur évolution dans le temps. Selon le dossier, ces émissions proviennent de l'industrie (40 %), des transports avec une contribution significative du transport maritime (39 %) et, pour 21 %, de la combustion dans des installations non industrielles<sup>27</sup>. Le dossier ne fournit pas leur évolution dans le temps.

***L'Ae recommande de compléter et d'actualiser les données relatives aux émissions de gaz à effet de serre de l'ensemble des activités.***

Les risques naturels ne sont pas décrits, alors que la gestion de ces risques est l'une des principales priorités du programme. L'Ae relève notamment que plusieurs zones du territoire connaissent régulièrement des crues rapides destructrices (tempête Alex en 2020, inondations en Ligurie en 2021) et ont été frappées par des incendies et vagues de chaleur en 2021. L'élévation du niveau de la mer est bien décrite, mais le risque de tsunami n'est pas évoqué. Les seules données fournies concernent l'érosion côtière.

***L'Ae recommande de compléter l'analyse de l'état initial par une caractérisation des différents types de risques naturels auxquels le territoire est exposé.***

---

<sup>25</sup> Descripteurs qualitatifs servant à définir le bon état écologique. 1. La diversité biologique ; 2. Les espèces non indigènes ; 3. Les populations de poissons et de crustacés ; 4. Le réseau trophique marin ; 5. L'eutrophisation d'origine humaine ; 6. Les fonds marins ; 7. Les conditions hydrographiques ; 8. Les contaminants ; 9. Les questions sanitaires ; 10. Les déchets marins ; 11. L'énergie marine

<sup>26</sup> [Directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire.](#)

<sup>27</sup> Le dossier ne mentionne pas les émissions des autres activités (agriculture, par exemple) incluant celles d'autres polluants.

## 2.4 Le choix du programme adopté et ses alternatives

Cette présentation est correctement développée mais complexe.

« L'alternative zéro » ou scénario zéro (« que se passerait-il en l'absence totale de programme ? ») est rejetée d'entrée, à la fois parce que « le désir de ne pas profiter des fonds de la nouvelle programmation communautaire ne peut être considérée comme une alternative crédible » et « pour rendre encore plus efficaces les actions déjà mises en œuvre avec le programme 2014–2020, en parfaite continuité », ce qui inscrit *a priori* le programme 2021–2027 dans la continuité du programme précédent. Ce dernier est pris comme scénario de référence pour l'analyse des incidences. L'Ae rappelle néanmoins que la directive européenne sur les plans programmes requiert d'analyser l'évolution probable de l'environnement pour le scénario zéro (cf. annexe 1 de la directive). Une approche territorialisée est importante pour les principaux enjeux environnementaux du programme.

***L'Ae recommande de présenter les perspectives d'évolution des principales activités soutenues par le programme et d'évaluer l'évolution probable des principaux aspects environnementaux, autant que possible quantitativement et territorialement en référence aux enjeux environnementaux du territoire en l'absence de programme Interreg sur la période 2021–2027.***

Le programme doit également s'inscrire dans le cadre européen, que l'évaluation environnementale rappelle. Sept raisons sont avancées pour en justifier les principales orientations : pouvoir améliorer la réalisation de certains objectifs fixés dans la programmation précédente en ce qui concerne la compétitivité des entreprises ; maintenir la priorité pour la protection des ressources environnementales, mais aussi renforcer la défense contre les risques ; favoriser la transition vers le modèle d'économie circulaire ; insister sur l'amélioration de l'accessibilité des territoires ; disposer d'un dispositif complémentaire aux actions de compétitivité dans le contexte de la crise sanitaire ; assurer un meilleur réseau de services sociaux (amélioration des soins de santé) ; renforcer la capacité institutionnelle des pouvoirs publics et renforcer l'efficacité de l'administration publique.

L'analyse décrit le processus ayant conduit à envisager trois alternatives, en retenant cinq critères : réponse aux objectifs de durabilité de l'Agenda 2030 des Nations unies, complémentarité avec les autres fonds européens, concentration des ressources sur un nombre limité d'objectifs, durabilité environnementale, continuité avec le programme 2014–2020. La combinaison de plusieurs règlements relatifs aux fonds européens (Feder, Interreg) prévoit la concentration de 60 % des ressources au maximum sur trois priorités.

Le programme fait le choix de conserver les priorités et la structure du programme 2014–2020, en ne créant qu'un nouvel objectif spécifique (iii) en matière de gouvernance (priorité 5) pour associer plus directement le public. L'évaluation environnementale le justifie par le besoin de continuité de mise en œuvre des actions déjà engagées et le respect du critère de concentration des aides fixé par les règlements européens. L'analyse de ce choix est plus précisément développée dans la partie 3 du présent avis.

## 2.5 Analyse des effets environnementaux. Atténuation des effets négatifs

Le dossier commence par présenter la méthodologie de cette analyse. L'Ae relève trois points de vigilance *a priori* : s'agissant d'un programme de financements, l'évaluation environnementale rappelle les difficultés liées à la méconnaissance des projets qui seront financés, renvoyant aux projets les précautions à prendre vis-à-vis de l'environnement ; elle rappelle également les difficultés liées à l'échelle du programme qui ne permet pas de territorialiser les incidences ; l'analyse des incidences sur les milieux naturels est développée seulement pour les sites Natura 2000, mais la méthodologie retenue, argumentée, est appropriée.

L'analyse est conduite, par priorité, par objectif spécifique et par sous-action, prenant en compte six thématiques environnementales : eau<sup>28</sup> ; air et facteurs climatiques ; sol ; biodiversité-faune-flore ; population-santé humaine ; patrimoine culture, biens matériels et paysage.

L'analyse de la plupart des sous-actions de la priorité 1 interroge, dans la mesure où elle indique qu'il n'y aura aucun effet sur l'environnement (positif ou négatif), alors que le descriptif de chaque sous-action précise bien que le programme pourra financer des investissements de production, que ce soit pour la compétitivité des entreprises, le développement de l'internationalisation et de partenariats transfrontaliers, le développement de l'offre touristique et culturelle... L'évaluation des incidences Natura 2000 contredit d'ailleurs ce qui est présenté comme un postulat (absence d'incidence environnementale) pour certaines sous-actions.

Une telle conclusion peut paraître en revanche acceptable, au moins en première approche, lorsque le programme soutient des actions immatérielles, de même que pour les sous-actions des priorités 4 et 5.

En toute logique, les objectifs de la priorité 2 auront des effets positifs pour l'environnement (sauf soutien aux actions immatérielles pour lesquelles l'évaluation environnementale mentionne qu'« aucun effet environnemental attendu »). En revanche, l'absence d'effet négatif est discutable pour certaines sous-actions : même si la plupart des actions de prévention des risques visent à partager des bonnes pratiques de modélisation, d'alerte précoce et d'investissements dans des infrastructures de prévention des risques basées sur la nature, et prévoient des dispositions pour « intégrer la dimension environnementale », certaines sous-actions (investissements pour des projets pilotes, mise en œuvre de plans d'action conjoints pour le développement, la valorisation et l'intégration d'itinéraires culturels et environnementaux par exemple) pourraient présenter des incidences environnementales négatives, par exemple sur les milieux naturels, sans que le type de précautions à prévoir ne soit précisé en référence aux milieux concernés.

La priorité 3 est la seule pour laquelle l'évaluation environnementale anticipe des effets négatifs, en même temps que d'autres types d'effets positifs<sup>29</sup>. L'évaluation environnementale détaille alors l'analyse pour les sous-actions correspondantes, qui concernent le développement et l'optimisation de la multimodalité, tant pour renforcer l'accessibilité des territoires du programme que pour améliorer l'accessibilité des « zones à faible demande ». Tout en listant un ensemble d'effets négatifs, l'évaluation environnementale rappelle que cette priorité 3 n'est dotée que de 7,16 % du

<sup>28</sup> La définition des 11 descripteurs du milieu marin est rappelée ici.

<sup>29</sup> « Malgré la présence d'impact négatifs potentiels, le bilan de la priorité est cependant globalement positif, à la fois parce que les mêmes sous-actions pourraient au contraire s'avérer positives pour l'environnement, mais aussi parce qu'il y a aussi des effets positifs importants, qui interviennent également dans des situations où, dans le scénario sans action, il n'y aurait pas de conditions de stabilité, mais une certaine aggravation ».

total des ressources financières du programme. Or la valeur financière de la priorité 3, même faible, ne préjuge en rien de l'étendue ni de l'importance des incidences.

L'évaluation des incidences pour les sites Natura 2000, qui fait l'objet d'une annexe spécifique, est détaillée par sous-action. Si l'analyse des enjeux est satisfaisante et complète, l'analyse des incidences exclut systématiquement toute incidence par deux types d'arguments : elle exclut toute incidence pour les actions immatérielles ou renvoie à des évaluations d'incidences pour chaque action de nature matérielle, faute de pouvoir les localiser *a priori*. L'analyse identifie certains types d'habitats potentiellement concernés<sup>30</sup>.

Compte tenu de la continuité avec le programme 2014–2020, les incidences propres du programme 2021–2027 seront probablement négligeables. Toutefois, l'absence de présentation de l'évolution de l'environnement dans le scénario de référence ne permet pas de focaliser l'attention sur les principales incidences des secteurs économiques concernés par le programme et de soutenir des mesures nécessaires pour y remédier. Ainsi, l'analyse des effets cumulés des actions financées par le programme, par exemple en termes de développement du transport maritime et du tourisme, et des territoires susceptibles d'être affectés par le programme fait défaut. L'évaluation environnementale devrait définir des mesures d'évitement, de réduction ou, le cas échéant, de compensation proportionnées à de tels effets en tenant compte ainsi que des objectifs environnementaux définis par les autres plans et programmes.

***L'Ae recommande :***

- ***de reprendre l'analyse des incidences des sous-actions de la priorité 1 et de recenser leurs incidences négatives ;***
- ***de recenser, à l'échelle du programme, les enjeux environnementaux et les secteurs pouvant nécessiter une vigilance particulière au regard d'une analyse des incidences ciblée sur ses enjeux et effets propres.***

Le volet relatif à « l'atténuation des effets négatifs » reprend les principes de la démarche « éviter–réduire–compenser » et la façon, très générale, dont elle aura vocation à s'appliquer aux projets potentiellement financés par le programme. Prenant l'exemple des incidences sur le bruit et les pollutions atmosphériques, elle promeut surtout la plantation de plantes indigènes, ce qui pour l'Ae ne constitue qu'une mesure par défaut aux effets limités<sup>31</sup>. La plupart des autres mesures évoquées (notamment réglementations techniques de bateaux, des aéronefs) ne sont pas maîtrisées par le maître d'ouvrage.

Ainsi, arguant de l'impossibilité de localiser les interventions, l'évaluation environnementale ne prévoit pas de mesure générique d'évitement ou de réduction, alors que, les programmes peuvent définir des critères environnementaux d'obtention de fonds publics à l'éligibilité des projets

---

<sup>30</sup> À titre d'exemple, « *habitats côtiers et végétation halophyte* » et « *dunes maritimes et intérieures* » pour la sous-action « *Investissements dans des outils et des services pour améliorer les systèmes de surveillance de la sécurité de la navigation dans la zone transfrontalière* ».

<sup>31</sup> Sur le bruit, l'efficacité de plantation n'est effective qu'au-delà de 3 mètres d'épaisseur de plantations dense de haute tige.

La phrase « *Les plantes jouent également un rôle très important dans l'absorption du CO<sub>2</sub> présents dans l'atmosphère* » n'est pas contestable dans l'absolu mais, sans évaluation quantifiée, ne révèle rien du dimensionnement des mesures de réduction ou de compensation requises pour les projets financés.

Les effets présumés des plantations sur la réduction du bruit et l'amélioration de la qualité de l'air nécessiteront en tout état de cause d'être démontrés pour constituer réellement une mesure de réduction.



financés par le programme, dits « d'éco-conditionnalité »<sup>32</sup>, adaptés à son contexte, tenant compte des enseignements de l'analyse des incidences. De tels critères devraient être inclus dans les appels à projets pour la mise en œuvre des priorités 1 et 3.

*S'appuyant sur le retour d'expérience du programme 2014–2020, l'Ae recommande de définir des mesures pour éviter ou réduire les incidences des opérations éligibles au financement. Elle recommande en particulier de prévoir des critères d'éco-conditionnalité pour tous les projets, y compris ceux qui ne feront pas l'objet d'une évaluation environnementale, tenant compte des enseignements de l'analyse des incidences.*

## **2.6 Dispositif de suivi**

Dans l'ensemble, les indicateurs de résultat et de contexte choisis apparaissent plus concrets et plus adaptés au suivi du programme que ceux du programme 2014–2020. Néanmoins, leur valeur dans l'état initial n'est pas renseignée et aucune cible n'est fixée ; si les indicateurs de résultat sont directement liés aux actions soutenues par le programme, il est plus difficile de faire un lien avec les indicateurs de contexte. Le manque de données dans l'analyse de l'état initial ne permet pas de mesurer l'efficacité environnementale du programme.

*L'Ae recommande de renseigner les valeurs (initiales, cibles) des indicateurs afin de pouvoir fixer des objectifs quantifiés pour les actions du programme, ainsi que des références pour les éventuelles mesures d'évitement ou de réduction qui le complèteraient.*

## **2.7 Résumé non technique**

Le résumé non technique est encore plus général et conceptuel que l'évaluation environnementale. Il est encore plus difficile, à sa lecture, de comprendre les objectifs du programme et ses effets environnementaux.

*L'Ae recommande d'expliquer dans le résumé non technique à quoi sert concrètement le programme, en rappelant les montants mobilisés et en synthétisant les opérations financées sur la période 2014–2020, en présentant les principaux objectifs atteints et ceux poursuivis sur la période 2021–2027 dans la continuité du programme précédent, et en soulignant en particulier les progrès restant à réaliser sur les objectifs non atteints.*

# **3 Prise en compte de l'environnement par le programme**

Le programme opérationnel Interreg Italie–France maritime 2021–2027 est doté d'un budget prévisionnel d'environ 200 millions d'euros, légèrement en repli par rapport au programme 2014–2020. Ses objectifs stratégiques et spécifiques s'inscrivent pour l'essentiel dans la continuité du programme précédent, ce que le dossier justifie par la nécessité de pérenniser les actions engagées. Le maintien d'une proportion significative de crédits pour la priorité 2 « *Une zone transfrontalière résiliente et économe en ressources* » confirme le soutien à la prévention des risques naturels et au renforcement de la sécurité maritime.

---

<sup>32</sup> L'éco-conditionnalité consiste à subordonner des achats ou le versement d'aides publiques au respect de principes et critères environnementaux souvent traduits en normes environnementales. Source : Wikipédia

Mis en œuvre par le biais d'appels à projets, il ne permet pas réellement ici d'orienter et de focaliser les financements sur ses principales priorités stratégiques, que ce soit pour la sélection des actions soutenues ou en termes d'effets environnementaux du programme. En outre, le caractère qualitatif et très général de l'évaluation environnementale ne permet pas d'identifier d'enjeu environnemental justifiant une attention particulière, soit par le biais du financement de certaines actions ou de mesures d'évitement ou de réduction d'autres actions susceptibles de générer des incidences négatives.

### ***3.1 Gouvernance du programme***

Par nature, la gouvernance d'un programme transfrontalier est complexe. Celle de ce programme opérationnel le confirme. Les échanges avec les rapporteurs ont mis en évidence la difficulté de construire un programme international, dans le respect des spécificités institutionnelles et des droits respectifs, pourtant pour l'application d'une même directive européenne. La priorité ISO1 est notamment destinée à améliorer cette gouvernance – et c'est la seule priorité pour laquelle a été acceptée la création d'un nouvel objectif spécifique, afin d'améliorer l'implication du public dans le programme.

Tant les difficultés d'élaboration du programme, en cohérence avec les réglementations nationales et avec les politiques régionales, avec le souci de la participation effective de toutes les parties concernées, que les disparités des informations recueillies pour l'évaluation environnementale (par exemple, en ce qui concerne l'articulation du programme avec d'autres plans et programmes de même nature de part et d'autre de la frontière) révèlent des marges de progrès importantes. Même s'il s'agit de la priorité (ISO1) la moins dotée, l'Ae considère qu'une approche mieux coordonnée est un prérequis à la réussite du programme. Ceci requiert probablement d'identifier et de financer des actions et des projets dédiés (coordination des autorités concernées, échange de données, définition d'objectifs cohérents...).

***L'Ae recommande de définir des actions concrètes afin que le programme puisse reposer sur des données partagées et cohérentes et définisse une stratégie plus lisible et mieux hiérarchisée, sur les plans économique et environnemental.***

La lecture du dossier, en particulier du programme et de son évaluation environnementale, permet difficilement de comprendre ses objets et enjeux concrets. La lecture des bilans du programme 2014–2020 est un peu plus explicite, mais il reste très difficile de comprendre quelles réalisations concrètes ont été obtenues grâce au programme. La création d'une sous-action (iii) dans la priorité 5<sup>33</sup> devrait inclure un investissement d'explication et de vulgarisation du programme, de ses objectifs, de ses réalisations et de ses résultats, en direction du public. Ce serait un moyen de mieux mettre en exergue les principaux enjeux environnementaux à l'échelle du territoire dans son ensemble et d'améliorer l'implication du public dans sa mise en œuvre.

***L'Ae recommande d'améliorer l'information du public par des outils adaptés, permettant de mieux faire ressortir les principaux enjeux environnementaux et les réalisations du programme.***

---

<sup>33</sup> « Actions conjointes visant à valoriser et à renforcer la racine et l'identité communes transfrontalières et à surmonter les obstacles existants (linguistiques, physiques), avec la forte implication des jeunes générations et dans le but ultime de renforcer la cohésion sociale des territoires ».

L'analyse préalable des effets environnementaux des actions soutenues par le programme 2014–2020, lors de la candidature aux appels à projets, repose essentiellement sur les avis d'un comité d'experts pluridisciplinaire de cinq personnes spécialisés dans plusieurs domaines de l'environnement. Sur la base des précisions apportées aux rapporteurs, aucun profil ne semble spécialisé sur les enjeux environnementaux qui sont pour l'Ae parmi les plus importants pour le programme<sup>34</sup> : milieux marins, pollution atmosphérique et gaz à effet de serre.

***L'Ae recommande d'intégrer, dans le comité d'experts chargé d'apprécier les incidences environnementales des projets soutenus, des spécialistes des milieux marins, de la pollution atmosphérique et des gaz à effet de serre.***

### 3.2 Ambition environnementale

À ce stade, évaluer l'ambition environnementale du programme se limite à comparer les clés de répartition entre les différentes priorités, sous réserve des évolutions des périmètres de ses priorités (cf. transfert de l'action « Port vert » de la priorité 2 à la priorité 3).

	Programme 2014–2021	Programme 2021–2027
<b>Priorité 1</b>	22	22
<b>Priorité 2</b>	52	55,84
<b>Priorité 3</b>	16,5	7,16
<b>Priorité 4</b>	9,5	10
<b>Priorité 5</b>		5

*Figure 3 : Comparaison des clés de répartition entre les cycles 2014–2020 et 2021–2027. Source : site Internet du programme tenant compte des quatre premiers appels à projets du programme 2014–2021.*

L'objectif de concentration de 60 % des financements est présenté de façon ambiguë par l'évaluation environnementale<sup>35</sup>. En réalité, il ne correspond pas à un « niveau d'ambition environnementale ».

Comme indiqué au § 2.6, les indicateurs environnementaux du dispositif de suivi du programme ne sont pour l'instant pas renseignés. Le bilan du programme 2014–2020 en renseigne quelques-uns, mais le programme n'est qu'un élément de l'atteinte des objectifs fixés, sans que sa contribution propre puisse être spécifiquement identifiée.

L'analyse conduite par l'évaluation environnementale devrait conduire à cibler les enjeux environnementaux prioritaires pour le programme et des objectifs environnementaux précis à atteindre en lien avec les principaux types d'actions qu'il soutient. L'analyse de l'Ae ci-après en propose quelques-uns, sur la base du retour d'expérience du programme 2014–2020 et des échanges des rapporteurs avec leurs différents interlocuteurs.

En l'absence de tels objectifs, il n'est pas possible de qualifier l'ambition environnementale du programme.

<sup>34</sup> Toutefois, au moins un expert est spécialiste des risques naturels.

<sup>35</sup> « Les dispositions résultant de l'accord politique national concernant le règlement CTE prévoient la concentration thématique d'au moins 60 % des ressources sur l'objectif stratégique 2 et au maximum deux objectifs stratégiques supplémentaires ».

### 3.3 Analyse thématique

#### 3.3.1 Transports, pollution atmosphérique et gaz à effet de serre

Selon l'évaluation 2021 du programme 2014–2020, les indicateurs de l'axe 3 présentent un avancement moyen de 26 % : « *il s'agit du plus faible taux d'avancement des axes du programme* ». Si le programme a permis de financer des études et dispositifs pour favoriser une meilleure gestion et une meilleure sécurité du transport maritime, tous les indicateurs de travaux ou d'investissements sont à 0 (par exemple, le nombre de plans d'actions ou d'actions pilotes pour la réalisation d'actions de stockage et approvisionnement de gaz naturel liquéfié (GNL))<sup>36</sup>. La dernière estimation de l'indicateur de résultat, indiquant le nombre de sinistres maritimes, date de 2017, et reporte 1969 incidents enregistrés durant l'année (20 de plus par rapport à la valeur de référence 2013). L'évaluation n'analyse pas les raisons de cette absence de résultat concret.

La sous-action « Port vert » reconduit le soutien aux actions expérimentales pour favoriser la décarbonation du système énergétique des ports au profit des sources renouvelables. Alors que l'évaluation confirme la pertinence du programme, aucun élément d'amélioration pour les ports n'est proposé. Là également, la question se pose d'appels à projets ciblés.

***L'Ae recommande d'analyser, à l'échelle du territoire du programme, les données sur les émissions de gaz à effet de serre du transport et du tourisme maritime pour pouvoir définir des objectifs réalistes en termes de réduction des pollutions atmosphériques et des émissions de gaz à effet de serre, et de définir des appels à projets ciblés pour les atteindre.***

#### 3.3.2 Milieux marins

Le programme 2014–2020 a financé huit projets sur la priorité d'investissement 6C (« *Conserver, protéger, favoriser et développer le patrimoine naturel et culturel* »). Son taux d'avancement était de 98 % en 2020. À titre d'exemple, la « *superficie des habitats bénéficiant d'un soutien pour atteindre un meilleur état de conservation* » est estimée à 1 275 000 ha pour une cible 2023 à 303 835 ha. Le bilan 2020 conclut que « *de manière générale, les indicateurs choisis par le programme couvrent mal les thématiques telles que la biodiversité, l'état des habitats naturels et la conservation des espèces* »<sup>37</sup>.

L'Ae souscrit pleinement à cette analyse. Si la modification des indicateurs de résultat (nombre d'infrastructures vertes et bleues, nombre d'actions de protection menées) et des indicateurs de contexte (% intégrité des habitats, % réduction des espèces exotiques envahissantes, % pratiques de production (par exemple, pêche) durables sur le total) va dans le bon sens, l'évaluation environnementale n'exploite pas suffisamment les outils de mise en œuvre de la directive cadre stratégique pour le milieu marin (descripteurs et objectifs environnementaux).

---

<sup>36</sup> L'Ae signale que les plans de protection des Alpes–Maritimes et du Var (voir les avis [n°2021–33](#) et [2021–34](#)) prévoient des dispositions pour réduire la pollution atmosphérique des ports de commerce, mais ces mesures en sont pas encore mises en œuvre.

<sup>37</sup> Prudemment, le bilan 2020 précise que « *Cela peut, d'une part, indiquer un problème de sous-estimation en phase de programmation et, d'autre part, un double calcul lors de la phase d'agrégation des valeurs de chaque intervention, dû au fait que certains projets ont comme territoire cible des aires marines communes* ».

L'identification d'objectifs prioritaires devrait notamment conduire à mieux cibler les objectifs de la sous-action 2.7.A.Aa<sup>38</sup>, mais aussi à définir des mesures d'évitement ou de réduction et des critères à respecter pour les autres sous-actions susceptibles de présenter des incidences négatives significatives, par exemple en ce qui concerne le développement du tourisme maritime.

***L'Ae recommande d'identifier quelques objectifs, représentatifs du bon état des milieux marins, à atteindre sur le territoire du programme et de préciser en conséquence la sous-action relative à la préservation des milieux naturels, ainsi que des mesures d'évitement ou de réduction des incidences négatives sur les milieux marins pour les autres sous-actions.***

Par ailleurs, l'Ae note que la priorité 2 pourrait retenir des mesures de compensation à l'échelle du programme en les inscrivant comme sous actions de cette priorité (par exemple, la restauration d'un milieu marin dégradé). La présence du sanctuaire Pelagos sur le territoire du programme devrait également être prise comme une opportunité.

### 3.3.3 Risques naturels

L'atteinte des objectifs de la programmation 2014–2020 est très contrastée pour cet enjeu environnemental. Si la priorité d'investissement 5A (« *Soutenir l'investissement en faveur de l'adaptation au changement climatique, y compris les approches fondées sur les écosystèmes* ») présente un taux d'avancement de 1 202 %, la priorité d'investissement 5B (« *Favoriser des investissements destinés à prendre en compte des risques spécifiques, en garantissant la résilience aux catastrophes et en développant des systèmes de gestion des situations de catastrophe* ») n'a fait l'objet d'aucun projet. Le programme a soutenu 12 projets. Les indicateurs de réalisation sont presque tous à 0 %<sup>39</sup>, à l'exception de l'indicateur « *Population bénéficiant de mesures de protection contre les inondations* », dont la valeur 2020 est de 306 216 pour une cible 2013 de 6 400<sup>40</sup>. L'évaluation 2020 du programme indique : « *En général, les logiques d'intervention des projets apparaissent cohérentes avec les objectifs fixés par la stratégie du programme pour la gestion des risques naturels, même si les indicateurs du programme ne permettent pas d'enregistrer un réel avancement dans ce domaine* » ; elle évalue, comme piste de progrès prioritaire, la promotion des activités de communication et d'information, non seulement pour les décideurs politiques et les acteurs institutionnels, mais également pour la population elle-même.

Le programme 2021–2027 reprend les mêmes types de sous-actions, mais modifie les indicateurs de contexte et de résultat de l'objectif spécifique<sup>41</sup>, plus directement en rapport avec les enjeux. Comme indiqué précédemment, l'absence de cible ne permet pas d'apprécier l'ambition du programme. Le bilan du programme 2014–2020 a également révélé la difficulté à faire émerger des investissements vis-à-vis des risques d'incendie et de l'érosion côtière, et d'impliquer les acteurs privés, ce qui conduit à s'interroger sur la façon dont la sous-action 2.4.A.Ac (« *Investissements pour des projets pilotes* ») sera effectivement mise en œuvre.

---

<sup>38</sup> « *Actions de promotion, de protection, de conservation et de sauvegarde de la biodiversité et du capital naturel de la zone de coopération en appliquant en priorité des stratégies conjointes de mise en œuvre dans les programmes précédents* ».

<sup>39</sup> En particulier pour ce qui concerne « *Population bénéficiant de mesures de protection contre les incendies de forêt* », « *Population bénéficiant de mesures de protection contre l'érosion côtière* »

<sup>40</sup> Les représentants de l'autorité de gestion ont appelé les rapporteurs à la prudence sur l'interprétation des valeurs.

<sup>41</sup> % de la côte en érosion sur le total / km de côte contrôlée ; % de la superficie forestière couverte par le feu sur le total / superficie forestière contrôlée ; % du territoire à risque d'inondation sur le total à risque ; zone à risque hydrogéologique contrôlé

L'Ae relève par ailleurs que, dans l'état initial, les risques naturels ne sont pas explicitement abordés alors que la zone côtière est particulièrement sensible à l'érosion, au risque de tsunami et le territoire aux risques d'incendie et d'inondation.

***L'Ae recommande de prendre en compte l'ensemble des risques naturels susceptibles d'affecter le territoire du programme et d'envisager des appels à projets ciblés, sur la base d'une analyse hiérarchisée des risques.***

### 3.3.4 Déchets et économie circulaire

Selon l'analyse de l'état initial, la gestion des déchets représente l'une des activités les plus importantes pour le territoire d'un point de vue environnemental et économique. Les flux produits sont particulièrement importants dans les départements des Alpes-Maritimes et du Var (700 kg/habitant), correspondant à une forte fréquentation touristique. Selon le diagnostic territorial, 80 % des plastiques sont renvoyés vers les côtes par les courants : « *les effets sur les écosystèmes méditerranéens et transfrontaliers sont considérables* ».

Le programme 2014-2021 a permis de soutenir des mesures de gestion des déchets pour cinq ports, soit 100 % de l'objectif. Cet enjeu est pris en compte par les sous-actions « Ports verts » et les actions de soutien à l'économie circulaire. Les indicateurs prévus sont appropriés (réduction des pourcentages de déchets par type, nombre de stratégies et de solutions innovantes développées) mais le dispositif de suivi ne comporte pas de cible.

***L'Ae recommande de fixer des cibles pour les actions de soutien à l'économie circulaire.***

### 3.3.5 Consommation d'espace

La France a inscrit dans ses objectifs environnementaux un objectif de « zéro artificialisation nette »<sup>42</sup>. À ce stade, cet enjeu n'est pas pris en compte sur l'ensemble du programme.

Les mesures de promotion du transport et du tourisme maritime pourraient conduire à l'augmentation de l'artificialisation des sols. Comme pour d'autres enjeux environnementaux, il serait utile d'étudier les mécanismes d'artificialisation liées aux stratégies portées par le territoire. C'est un enjeu majeur de résilience aux risques naturels accrus par le changement climatique.

***L'Ae recommande d'inclure la réduction de la consommation d'espace et de l'artificialisation des sols dans les objectifs du programme et de réaliser une étude à l'échelle du territoire pour évaluer leur évolution à moyen et long terme. Elle recommande d'inclure ces objectifs dans les sous-actions concernées du programme, voire de définir une sous-action dédiée au sein de la priorité 2.***

## 3.4 Conclusion

Alors que le programme Interreg Italie-France maritime semble répondre à des enjeux majeurs pour ce secteur de la Méditerranée (concilier les activités industrielles et touristiques avec des milieux exceptionnels exposés au changement climatique), ses résultats pour la période 2014-2020 sont

---

<sup>42</sup> La loi climat résilience n°2021-1104 du 22 août 2021 demande aux territoires de baisser de 50 %, d'ici à la fin de la décennie, le rythme d'artificialisation et de consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers. Le « zéro artificialisation nette » devra être atteint d'ici 2050.

en demi-teinte, tant par rapport aux objectifs qu'il s'était fixés que vis-à-vis des principaux enjeux environnementaux du territoire.

Le dossier présenté à l'appui du programme 2021-2027 ne semble pas en avoir tiré toutes les conséquences. Il s'appuie sur des données environnementales incomplètes (par exemple en matière de risques et de flore et de faune), en partie datées. L'évaluation environnementale n'est pas d'un grand secours pour cibler des priorités et des mesures environnementales. Le programme repose sur des appels à projets qui n'ont pas permis de mettre en œuvre plusieurs objectifs environnementaux pourtant clairement identifiés dans le programme précédent. Il devrait définir des critères d'éco-conditionnalité pour tous les appels à projet.

L'Ae fait l'hypothèse que l'évaluation quantifiée des incidences environnementales des secteurs clés soutenus par le programme permettrait de mieux cibler les appels à projet et de démontrer la pertinence des actions financées et leur efficacité environnementale.

# Annexe

## Structure du programme

### **Priorité 1 : Une zone transfrontalière attractive, marquée par une modernisation intelligente et durable**

Objectif spécifique iii : Renforcer la croissance durable et la compétitivité des PME et la création d'emplois dans les PME notamment grâce à des investissements productifs

Action A : Soutien à la compétitivité, à l'innovation et au transfert de technologie des PME transfrontalières en cohérence avec les stratégies de spécialisation intelligente des territoires

Action B : Renforcer la compétitivité des PME transfrontalières pour le management, le développement, la promotion de l'innovation des territoires et des atouts touristiques et services touristiques et culturels associés

Objectif spécifique iv : Développer les compétences pour une spécialisation intelligente, la transition industrielle et l'entrepreneuriat

Action A : Actions visant à développer et à consolider les synergies entre les domaines de spécialisation intelligente et de la zone de coopération

Action B : Des actions visant à promouvoir et renforcer la capacité des territoires (pôles et réseaux d'entreprises, organismes publics, monde de la recherche, société civile, etc.) à récolter les fruits de la transition industrielle et industrie 4.0

### **Priorité 2 : Une zone transfrontalière résiliente du point de vue des ressources**

Objectif spécifique iv : Promouvoir l'adaptation au changement climatique et prévention des risques de catastrophe, résilience, prise en compte des approches écosystémiques

Action A : Actions d'incitation et d'amélioration de la coordination entre les territoires de la zone transfrontalière pour renforcer les capacités de gestion intégrée des zones côtières, la prévention de la gestion des risques

Action B : Actions pour encourager le développement d'outils et d'infrastructures conjoints pour le suivi, la prévision et la gestion des risques

Action C : Actions de promotion de stratégies communes de sensibilisation active sur les problématiques liées aux risques anthropiques et dérivant du changement climatique, à destination des institutions, des citoyens et des acteurs économiques de la zone transfrontalière

Objectif spécifique v : Améliorer la protection de la nature et la biodiversité, les infrastructures vertes en particulier en milieu urbain et réduire la pollution

Action A : Conservation, protection, promotion du capital naturel et culturel de l'espace transfrontalier

Action B : Actions visant à assurer la gestion intégrée, la durabilité de l'accessibilité au patrimoine naturel transfrontalier (et du patrimoine culturel associé)

Action C : Actions visant à réduire la pollution environnementale du territoire par la promotion des « Ports verts transfrontaliers du futur »

Objectif spécifique vi : Promouvoir la transition vers une économie circulaire

Action A : Développement de modèles partagés pour l'économie circulaire

Action B : Promotion des interventions d'économie circulaire

Action C : Renforcement des capacités



### **Priorité 3 : Un espace transfrontalier connecté physiquement et numériquement**

Objectif spécifique iii : Développer et renforcer la mobilité nationale, régionale et locale durable, résiliente au changement climatique, intelligente et intermodale, y compris un meilleur accès à la TEN-T et à la mobilité transfrontalière

Action A : Multimodalité transfrontalière sûre et durable

Action B : Investissements conjoints pour la création l'expérimentation et le renforcement de moyens innovants, inclusifs et sûrs de mobilité transfrontalière

### **Priorité 4 : Une zone transfrontalière efficace en capital social et qui se distingue par son capital humain**

Objectif spécifique i : Améliorer l'efficacité des marchés du travail et l'accès à des emplois de qualité grâce au développement de l'innovation sociale et des infrastructures

Action A : Soutien à la création d'une offre transfrontalière et de services de l'emploi efficaces et de qualité

Action B : Soutien à la qualification du capital humain pour soutenir l'efficience et l'efficacité du marché du travail transfrontalier et de la mobilité sociale et professionnelle des jeunes, des adultes et des travailleurs.

Objectifs spécifique iv : Garantir un accès équitable aux soins de santé grâce au développement des infrastructures, y compris les soins primaires

Action A : Promotion d'initiatives communes pour soutenir l'accès aux soins de santé et l'inclusion sociale de la population résidente dans les zones les plus isolées et les catégories les plus fragiles

### **Priorité 5 : Une meilleure gouvernance transfrontalière**

Objectif spécifique i : Améliorer la capacité institutionnelle des pouvoirs publics, en particulier ceux en charge de la gestion d'un territoire spécifique et des parties prenantes

Objectifs spécifique ii : Améliorer l'efficacité de l'administration publique en promouvant la coopération juridique et administrative et la coopération entre les citoyens et les institutions, en particulier en vue de résoudre les obstacles juridiques et autres dans les régions voisines

Action A : Renforcement des capacités transfrontalières

Action B : Coordination institutionnelle

Objectif spécifique iii : Établir une confiance mutuelle, notamment en encourageant l'action de personne à personne

Action C : De personne à personne