



## **Regione Toscana**

Determinazione n. 6/AC/2014 del 30.6.2014

### **NURV**

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

**Autorità competente per la VAS**

**Programma di Cooperazione Transfrontaliero Italia Francia  
Marittimo 2014 - 2020  
- Rapporto Ambientale -**

### **Parere motivato**

**Autorità Procedente:** Regione Toscana – Settore Attività internazionali – DG Presidenza

**Autorità Competente:** NURV della Regione Toscana – espressione di intesa con le AC delle Regioni Sardegna, Liguria, Corsica, Provenza-Alpi-Costa Azzurra

### **II NURV**

come composto ai sensi della deliberazione della Giunta regionale n.526/2014 e del decreto del Presidente della Giunta regionale n.102/2014, nella seduta del 30.6.2014 presenti i seguenti componenti:

**Presenti:** Aldo Ianniello, Carmela D'Aiutolo, Tommaso Bigagli

**Assenti:** Paolo Matina, Rosanna Zavattini

### **Visti**

- 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 “Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di

valutazione di impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza”;

- la legge regionale 44/2013 “Disposizioni in materia di programmazione regionale”;
- il Reg (UE) n. 1303/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013 recante "disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo , sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo , sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio",

#### **Premesso che**

il Programma di Cooperazione Transfrontaliera Italia-Francia marittimo 2014-2020 rientra nel campo di applicazione di cui all'art. 5 comma 2 e pertanto è soggetto a VAS;

il 07.05.2014 è stato pubblicato sul BURT l'avviso dell'avvio delle consultazioni sul rapporto ambientale ai sensi dell'art.25 della l.r. 10/2010;

contestualmente alla pubblicazione dell'avviso sul BURT la documentazione è stata pubblicata sul sito web del Programma Italia-Francia marittimo e sui siti web delle singole autorità competenti delle regioni interessate;

con nota prot. AOOGR/116766/F.45.70 del 08/05/2014 l'autorità procedente/proponente ha trasmesso al NURV il rapporto ambientale redatto ai sensi dell'art.24 della LR 10/10;

a seguito delle consultazioni al NURV e al Proponente sono pervenute le seguenti osservazioni:

ARPAT – ns. prot. AOOGR/160674 del 30.06.2014

#### **Dato atto che**

il Programma di Cooperazione Transfrontaliera Italia-Francia marittimo 2014-2020 coinvolge regioni italiane (Toscana, Liguria, Sardegna) e regioni francesi (Corsica, Provenza-Alpi-Costa Azzurra) e pertanto la VAS viene svolta d'intesa tra le regioni indicate.

#### **Esaminati**

I documenti prodotti dal proponente, consistenti in:

- P:O. Italia Francia marittimo - “Logica d'Intervento”
- Rapporto Ambientale
- Allegato A - Relazione di Incidenza
- Allegato B – Cartografia
- Allegato C – Sintesi non tecnica

Le osservazioni pervenute dai soggetti sopraelencati - agli atti d'ufficio del NURV - che sono state considerate nello svolgimento dell'attività istruttoria finalizzata alla redazione del presente parere per gli aspetti pertinenti alla valutazione ambientale.

#### **Considerato che**

##### **Strategia di Piano contenuti e obiettivi principali**

Le strategie individuate nel Programma Operativo Transfrontaliero Italia Francia “Marittimo 2014-2020” enfatizzano la vocazione marittima dello stesso integrando la dimensione “insulare” con la dimensione costiera. Nel programma sono stati individuati quattro assi prioritari e per ognuno di essi sono stati individuati gli obiettivi tematici, le priorità di investimento, gli obiettivi specifici, il

risultato atteso e le azioni previste per il raggiungimento dell'obiettivo tematico.

L'asse 1 è rivolto alla "Promozione della competitività delle imprese nelle filiere prioritarie transfrontaliere", la strategia prevede investimenti rivolti allo sviluppo dell'imprenditorialità, all'aumento della capacità produttiva e della competitività delle imprese, a migliorare il loro livello di internalizzazione nelle filiere prioritarie della nautica, del turismo innovativo e sostenibile, della biotecnologie "blu e verdi", delle energie rinnovabili "blu e verdi" e della nano tecnologie.

L'asse 2 "Protezione e valorizzazione delle risorse naturali e culturali e gestione dei rischi" prevede azioni volte a valorizzare e tutelare le risorse naturali e culturali presenti nei territori interessati dal programma, nonché azioni rivolte alla gestione dei rischi naturali (idro-geologici, incendi ed erosione costiera) e dei rischi generati dall'attività umane in ambito marino (qualità delle acque e sicurezza delle stesse).

Questo asse promuove azioni in grado di dare un contributo alla lotta a quelle che sono le tre minacce principali per l'area: i danni causati da rischi legati al cambiamento climatico, come l'erosione costiera, gli incendi e i dissesti idrogeologici, il peggioramento della qualità dell'acqua marina a causa delle attività umane e il problema della sicurezza marittima, l'incapacità di promuovere forme innovative di sfruttamento e d'utilizzo del patrimonio culturale e naturale durante tutto l'anno e non soltanto localizzato sulle coste.

L'Asse 3 "Miglioramento dell'accessibilità dei territori" prevede misure volte al miglioramento delle connessioni aumentando, da un lato, l'offerta di trasporto e, dall'altro, orientando la domanda verso la multimodalità. L'asse si pone anche l'obiettivo di ridurre gli impatti ambientali generati dal traffico marittimo di merci e persone ed aumentarne la sostenibilità ambientale attraverso una maggiore efficienza dei sistemi logistici e dei porti in termini di efficacia della loro organizzazione.

L'Asse 4 "Rafforzamento della coesione sociale e dell'inserimento attraverso l'attività economica" prevede azioni tese a promuovere l'occupazione e sostenere la mobilità dei lavoratori.

#### **Analisi di coerenza esterna-interna, rapporto con altri pertinenti P/P**

L'analisi di coerenza esterna evidenzia le interrelazioni tra il PO IT-FR e gli strumenti di programmazione in essere sul territorio interessato dal programma. L'analisi è stata articolata in tre fasi. Nella prima fase sono stati individuati e descritti in modo sintetico i programmi comuni a tutte le regioni e quelli che interessano le singole regioni che per i loro contenuti potrebbero mostrare delle interazioni con il PO. Nella seconda fase, con l'aiuto di una tabella, sono stati descritti gli elementi di coerenza tra il PO e gli strumenti di programmazione selezionati. Nella terza fase, con il supporto di una matrice, sono stati incrociati gli obiettivi del programma in esame con i programmi individuati. L'analisi evidenzia la correlazione positiva esistente fra il PO e i Piani della Regione Toscana come ad esempio con il Piano Regionale di Sviluppo 2011-2015, il Piano Regionale dello Sviluppo Economico (PRSE), il Piano Regionale Agricolo Forestale (PRAF), il Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) e il Programma Straordinario degli Investimenti e con i Programmi finanziati con i fondi comunitari. Per gli altri piani emerge una coerenza con l'obiettivo dell'Asse 2 di natura ambientale.

L'Analisi di coerenza interna è stata esplicitata in una matrice nella quale si evidenzia le connessioni di coerenza o non coerenza fra gli obiettivi specifici degli Assi 1,3 e 4 con gli obiettivi specifici di natura ambientale dell'Asse 2 che risultano essere gli obiettivi di salvaguardia e di miglioramento ambientale assunti dal programma stesso.

Viene segnalato un profilo di possibile contrasto tra l'obiettivo dell'asse 3 relativo all'incremento dell'accessibilità a allo sviluppo del trasporto multimodale con l'obiettivo dell'asse 2 relativo alla protezione delle acque marine da rischi provocati dalle attività umane legate allo sfruttamento del mare.

L'analisi di coerenza esterna con la Direttiva 2008/56/CE "Marine Strategy", che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino, (recepita in Italia con il Decreto Legislativo n.190 del 13 ottobre 2010), risulta troppo generica e non commisurata all'importanza che tale direttiva riveste in relazione alle tipologie di interventi che il Programma di Cooperazione Marittimo prevede e all'areale di riferimento per la sua attuazione. In particolare, non

è fornito alcun confronto tra le previsioni del Programma e gli obiettivi della direttiva nell'ambito dell'inquinamento acustico marino (tema di rilevante importanza vista la presenza del Santuario dei Cetacei), nell'ottica di individuare gli eventuali effetti negativi e le possibili azioni di intervento e di monitoraggio. Il Rapporto Ambientale, dopo una descrizione della Direttiva, la richiama soltanto, in modo poco pertinente, in corrispondenza dell'analisi degli effetti dell'azione 5.5B.1.C riguardante gli interventi di governance congiunti finalizzati ad aumentare la sicurezza della navigazione dei passeggeri e delle merci. È bene ricordare che la Direttiva si applica nelle stesse acque marine comprese nell'ambito di applicazione del Programma di Cooperazione e tiene conto degli effetti transfrontalieri sulla qualità dell'ambiente marino degli stati terzi situati nella stessa regione o sottoregione marina e contribuisce alla coerenza tra le diverse politiche, gli accordi e le misure legislative che hanno un impatto sull'ambiente marino mirando a garantire l'integrazione delle politiche ambientali. In particolare, sono elaborate strategie intese a proteggere e preservare l'ambiente marino, prevenirne il degrado, ripristinare gli ecosistemi marini danneggiati, prevenire e ridurre gli apporti nell'ambiente marino, nell'ottica di eliminare progressivamente l'inquinamento per garantire che non vi siano impatti o rischi significativi per la biodiversità marina, gli ecosistemi marini, la salute umana o gli usi legittimi del mare (ad esempio la pesca).

### **Aspetti pertinenti lo stato dell'ambiente**

L'analisi è stata condotta a livello di intera area transfrontaliera e solo per alcune tematiche sono stati forniti elementi specifici sui territori delle singole regioni. La raccolta dei dati è stata segnalata come elemento di difficoltà nella stesura del RA soprattutto in riferimento alla disponibilità di dati confrontabili per entrambi i contesti nazionali.

L'analisi del contesto ambientale ha riguardato vari aspetti:

- in relazione alla componente aria sono stati riportati dati relativi alle concentrazioni di PM10, Pm2,5 e O3. Sono del tutto assenti informazioni su altri inquinanti e non sono riportate informazioni circa le emissioni in atmosfera e le aree a maggiore criticità sotto questo profilo;
- in relazione alla componente clima sono riportati dati emissivi di CO2 per provincia tratti da studi europei. Nessuna informazione viene data sulle emissioni di CO2 equivalente;
- in relazione al tema delle risorse idriche vengono fornite informazioni sulla concentrazione di nitrati nelle acque dei fiumi, sulla concentrazione di BOD, e sulla presenza di aree sensibili ai sensi della direttiva sul trattamento delle acque reflue urbane. Non vengono fornite indicazioni di qualità ulteriori per i corpi idrici superficiali e non vengono fornite informazioni sulla qualità dei corpi idrici sotterranei. In relazione alla disponibilità di risorsa non sono presenti elementi conoscitivi così come per l'efficienza depurativa ed il recupero delle acque reflue;
- in relazione alle coste vengono forniti elementi conoscitivi sulla dinamica costiera e si segnala che le situazioni di maggiore criticità si hanno in Toscana e Liguria con fenomeni erosivi che minacciano viabilità ed edificato. Ulteriori elementi di criticità riguardano la qualità delle acque costiere (cuneo salino, nitrati). Sulla qualità delle acque marine viene riportata solo una cartografia, afferente all'intera area di intervento, circa la balneabilità dei siti. L'erosione costiera e la qualità delle acque marine rientrano tra gli ambiti di intervento diretto del piano ma il quadro conoscitivo appare insufficiente per orientare l'attuazione sulle specifiche realtà territoriali in base anche al livello di criticità specifico;
- in relazione all'uso del suolo sono riportate informazioni sulle tipologie di suolo, sugli usi e sui livelli di pericolosità (esondazioni e frana) presenti nell'area oggetto del programma. Vengono poi identificati tutti i SIN presenti: per la Regione Toscana sono 5 le zone costiere che presentano contaminazioni di varia natura. Sarebbe opportuno aggiornare i dati riportati nella tabella;
- vengono riportate informazioni conoscitive sulle aree percorse da incendi e viene evidenziato che le situazioni di maggior attenzione sono in Sardegna e Toscana;
- in relazione al tema della biodiversità sono state elencate le specie di habitat presenti nell'area transfrontaliera e sono state fornite informazioni di massima sul Santuario dei

Cetacei. Elementi di maggior dettaglio sono riportati nella valutazione di incidenza eseguita per i siti Natura 2000 di interesse;

- in relazione alla componente rumore sono state riportate informazioni sulle classi acustiche delle aree costiere e viene evidenziata una situazione di criticità per l'area di Livorno e di Massa-Carrara
- per il tema rifiuti viene evidenziata una tendenza alla diminuzione pro-capite per le regioni italiane, mentre le regioni francesi non evidenziano la stessa tendenza al decremento. La percentuale di raccolta differenziata di RSU è invece maggiore nelle regioni francesi, seppur il trend sia in aumento anche nelle regioni italiane. Il quadro conoscitivo risulta carente in riferimento alla tematica del trasporto dei rifiuti pericolosi, ed alla tematica dei rifiuti in mare e del loro spiaggiamento;
- le regioni maggiormente energivore, in ragione dei loro modelli economici, sono la Toscana e la Provence-Alpes-Cote d'Azur. La produzione di energia elettrica da rinnovabili è molto alta nelle regioni francesi (60%) e in Toscana grazie alla produzione geotermica (50%). La produzione da FER in Sardegna è del 18% grazie soprattutto allo sviluppo dell'eolico e resta al 3% in Liguria.

Partendo dall'analisi di contesto sono stati individuate le seguenti criticità ambientali a livello dell'intero territorio interessato dal PO:

- la crescita di emissioni di gas serra climalteranti prodotte prevalentemente da industrializzazione, trasporti e urbanizzazione;
- una grande vulnerabilità degli ecosistemi ai cambiamenti climatici, con rischio di perdita di biodiversità;
- l'aumento della quantità di rifiuti pro-capite nelle regioni francesi e una bassa RD nelle regioni italiane;
- la presenza di fenomeni di erosione costiera, di fenomeni di dissesto idrogeologico, eventi franosi e rischi alluvionali;
- la diffusa presenza di rischi naturali ed antropici terrestri;
- la configurazione poco sostenibile del turismo afferente a queste aree.

L'analisi di contesto e l'individuazione delle criticità ambientali, al fine di orientare in modo più efficace il programma nella sua fase attuativa, avrebbe dovuto essere svolta ad una scala territoriale di maggior dettaglio andando ad individuare le zone costiere che già allo stato attuale presentano situazioni di criticità connesse alla elevata antropizzazione, alla presenza di attività industriali e di turismo stagionale che determina notevoli impatti sulle risorse. Del resto la strategia del programma è rivolta anche all'aumento dell'accessibilità e della competitività dei territori costieri, pertanto una analisi su scala territoriale inferiore avrebbe potuto orientare l'attuazione del programma al fine di garantire la sostenibilità degli interventi in aree già sottoposte a stress antropico e impatti dovuti alla presenza turistica che potrebbe aumentare in seguito alla migliore accessibilità delle aree.

Si rileva inoltre che il PO non ha preso in considerazione, sia in termini di punti di forza che di debolezza, gli interventi di ampliamento e/o modifica derivanti dai nuovi PRP dei principali porti toscani che sono in fase di approvazione.

### **Obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento**

Il RA ha preso in esame gli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello comunitario e nazionale coniugando le strategie generali definiti nel VII Programma di Azione Ambientale (7°PAA) con i piani dedicati alle varie componenti ambientali e con la Strategia Europea 2020.

Nel RA sono individuate, a seguito dell'analisi svolta, gli obiettivi di sostenibilità ambientale di carattere europeo che meglio si coniugano con le strategie del piano stesso e così indicate:

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

## Valutazione degli effetti del PO

La valutazione degli effetti ambientali si è sviluppata partendo dagli obiettivi di sostenibilità ambientale europei, passando alla definizione di quelli specifici del Programma, fino ad arrivare alle componenti e sotto componenti ambientali individuate come le più compatibili con le azioni del programma, e quindi da considerare nel processo di valutazione.

L'analisi è stata realizzata confrontando, nell'ambito di ciascun asse del PO, le azioni e i relativi possibili effetti ambientali attesi positivi o negativi senza specificare la tipologia della componente ambientale interessata, indicando le possibili disposizioni per integrare la dimensione ambientale in fase di realizzazione degli interventi e i possibili indicatori aggiuntivi rispetto a quelli previsti dal piano.

A conclusione dell'analisi per descrivere tutti gli effetti in modo sintetico ed integrato sono state sviluppate delle matrici di impatto ambientale sintetiche, divise per Assi prioritari, in cui viene riportato l'effetto delle azioni di ciascun Asse sulle componenti ambientali.

Da tale analisi si evince che le azioni previste dall'Asse 1 non hanno caratteristiche tali da generare impatti negativi sull'ambiente, mentre per quanto riguarda l'asse 2 che si occupa di raggiungere obiettivi di miglioramento ambientale, gli effetti individuati e valutati sono nella totalità dei casi positivi. L'asse 3 è l'unico che può generare effetti negativi dal punto di vista ambientale in quanto le azioni prevedono investimenti per migliorare l'accessibilità dei territori (infrastrutturazione), investimenti per aumentare l'integrazione modale per la mobilità, azioni pilota per lo sviluppo di energie rinnovabili nei porti e realizzazione impianti per produzione e stoccaggio. Gli effetti ambientali individuati diretti possono quindi riguardare il possibile peggioramento della qualità dell'aria a causa delle emissioni, compresa la CO<sub>2</sub>, la qualità delle acque marine, l'impatto acustico causato dal rumore dei motori e le interferenze con l'avifauna dovute allo sviluppo di impianti eolici in ambito portuale.

L'Asse 4 non produce nessun effetto ambientale.

In generale rispetto all'individuazione degli obiettivi di sostenibilità si osserva che questa parte di valutazione e la successiva parte di individuazione delle misure di mitigazione risultano meno approfondite e dettagliate.

Si rileva inoltre che il programma, assumendo come assi di intervento strategico l'incremento della competitività delle imprese e delle filiere e il miglioramento dell'accessibilità dei territori ricompresi nell'area di intervento (assi 1 e 3), punta ad uno sviluppo costiero, anche turistico, che potrebbe determinare ulteriori pressioni ambientali in aree già sottoposte a pressioni antropiche che determinano situazioni di criticità per talune componenti ambientali come risorse idriche (quali-quantitative), qualità dell'aria, gestione dei rifiuti (soprattutto nelle isole).

Pertanto anche gli interventi dell'asse 1, teso ad incrementare la competitività delle imprese nelle filiere transfrontaliere e quindi orientato a rafforzare e potenziare la presenza imprenditoriale, indirettamente potrebbero determinare una maggiore richiesta di risorse (ad esempio risorsa idrica ed energia) e una maggiore produzione di rifiuti; tali impatti, in alcuni territori costieri della Toscana (area Livornese e di Massa-Carrara), dovrebbero trovare forme di mitigazione in quanto le attività industriali, il turismo stagionale e l'antropizzazione già allo stato attuale determinano criticità soprattutto in riferimento alla disponibilità di risorsa idrica, alla produzione di rifiuti, agli impatti sul clima acustico e sulla qualità dell'aria collegati alle attività cantieristiche.

Tra i potenziali effetti negativi il RA prende in esame anche l'inquinamento acustico, in particolare nell'ambito dell'attuazione delle azioni 7.7B.1.A e 7.7B.1B che riguardano investimenti congiunti tra i soggetti operatori per la realizzazione di sistemi di trasporto multimodali e per la creazione di servizi innovativi per i viaggiatori. In realtà, l'analisi degli effetti e le proposte di possibili interventi di mitigazione per queste azioni risultano poco approfondite e insufficienti in alcuni punti, soprattutto per quel che riguarda le tematiche legate all'inquinamento acustico nell'ambiente marino.

Sempre nell'ambito dell'asse 3 sono scarsamente approfonditi gli impatti connessi allo sviluppo delle FER anche in relazione ad altre forme di produzione e non solo alla previsione di "piattaforme eoliche" per le quali saranno comunque da valutare gli impatti di eventuali scelte di sviluppo off-shore.

Nel complesso la strategia dell'asse 2 determina solo effetti positivi in quanto orientata al

miglioramento ambientale, alla prevenzione e gestione dei rischi naturali anche connessi al cambiamento climatico.

### **Indirizzi e misure mitigative compensative e criteri localizzativi**

Il RA evidenzia come, nel corso della costruzione del programma, molte scelte sono state orientate a cercare di "evitare" effetti ambientali a carattere negativo, la strategia del piano stesso pertanto mira a limitare il sostegno ad azioni che potrebbero determinare effetti poco sostenibili per l'ambiente marino-costiero.

Il RA contiene le misure di mitigazione previste per gli effetti negativi residuali ascrivibili alle azioni 7.7B.1.A/1.B:

- studio preliminare dei tracciati e percorsi alternativi per i collegamenti previsti, in modo da scegliere quello che minimizza i passaggi in prossimità di aree critiche sia per la popolazione che per la fauna e qualora per alcuni tratti questo non sia possibile, si deve optare per misure di riduzione, prevedendo sistemi per l'insonorizzazione preferibilmente realizzati con essenze vegetali opere di ingegneria naturalistica, materiali naturali;
- prevedere messe a dimora di piante particolarmente capaci di svolgere la funzione di assorbimento degli inquinanti atmosferici;
- prevedere, per il trasporto su acqua, imbarcazioni che utilizzino tecnologie a basso impatto in relazione al rumore e alle emissioni in atmosfera;
- in caso di previsione, all'interno dei sistemi multimodali, di rotte aeree vengono fornite una serie di indicazioni e riferimenti per la minimizzazione dell'impatto acustico richiamando quelle contenute nelle Linee Guida ICAO.

Il RA non evidenzia le modalità con cui verranno attuate tali misure di mitigazione.

Si osserva che non sono previste misure di mitigazione in relazione ai potenziali impatti determinati dall'azione 7.7B.1.A sulla qualità delle acque che invece viene segnalato come potenziale effetto negativo a meno del riferimento "Sistemi in grado di ridurre al minimo (...) il rischio di sversamento in mare di sostanze inquinanti." che appare troppo generica.

In relazione alle misure di mitigazione dell'impatto acustico, pur ritenendo adeguate le indicazioni fornite relativamente allo studio preventivo dei tracciati, tra l'altro richiesto espressamente dalla normativa italiana di settore, la realizzazione di "sistemi per l'insonorizzazione preferibilmente realizzati con essenze vegetali" non abbia alcuna efficacia in termini di abbattimento acustico; per conseguire un significativo effetto di mitigazione è necessario che tali essenze siano inserite in strutture più solide e appositamente realizzate (barriere verdi costituite da muri o pannelli speciali in cui sono incorporate le essenze vegetali). Inoltre, è bene ricordare che esistono altre tipologie di interventi per la riduzione dell'inquinamento acustico che in molti casi sono preferibili rispetto a barriere di qualunque tipo (ad esempio misure per l'abbattimento del rumore alla sorgente).

Inoltre in relazione alla tematica del trasporto dei rifiuti pericolosi e della prevenzione del rischio di incidenti rilevanti (tematiche importanti ma scarsamente affrontate dal piano) si ritiene necessario orientare l'attuazione verso interventi che si raccordino alla pianificazione regionale e locale in tema di rifiuti pericolosi e che facciano riferimento ad una strategia di sorveglianza internazionale in materia di rischio di incidenti rilevanti.

Le misure di mitigazione degli effetti sulla qualità delle acque e sulla qualità dell'aria appaiono scarsamente incisive.

### **Elementi di Valutazione d'Incidenza**

Il PO si riferisce a 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. Tuttavia sulla base delle direttive del Ministero dell'Ambiente e dell'ISPRA è stato condotto uno studio di incidenza facendo rientrare il Piano in esame tra i "Piani e Programmi di area vasta che comprendono numerosi Siti Natura 2000 e senza localizzazione delle scelte".

La metodologia utilizzata nello studio di incidenza ha previsto: l'identificazione degli habitat censiti nella Rete natura 2000 potenzialmente interessati dalla proposta di Programma e l'identificazione delle possibili interferenze fra le azioni di programma e le macrocategorie di habitat con la conseguente definizione degli elementi preliminari di valutazione.

Dall'analisi eseguita non risultano interferenze con gli habitat dei siti della Rete Natura 2000 per

quanto riguarda gli Assi 1, 2 e 4. In merito all'Asse 3 gli obiettivi perseguiti dalle azioni previste possono avere interferenze non sempre positive con la rete Natura 2000 e quindi, mancando le ubicazioni territoriali anche di massima, viene rimandata la valutazione di dettaglio alla fase attuativa del Piano. Comunque dalle verifiche eseguite, gli habitat potenzialmente interessati dall'attuazione delle misure dell'Asse 3 sono quelli ascrivibili alle macrocategorie di habitat marino costiere, habitat dunali e habitat prativi naturali e seminaturali.

### **Scelte delle alternative individuate**

La strategia del programma si pone in continuità con quella declinata nel periodo di programmazione precedente avendo constatato che gli obiettivi afferenti alla competitività delle imprese e alla accessibilità dei territori non sono stati pienamente raggiunti; parallelamente appare necessario continuare a puntare sulle risorse ambientali introducendo la difesa dai rischi quale problematica emergente. Sono state individuate quattro diverse alternative sulle quali è stato condotta un'analisi comparativa sulla base della capacità di ciascuna alternativa di soddisfare tutti e 3 gli obiettivi della strategia Europa 2020, di integrarsi con gli altri strumenti della programmazione europea, di concentrare risorse su un numero limitato di obiettivi e di garantire la sostenibilità ambientale.

### **Sistema di monitoraggio VAS**

Il Piano di Monitoraggio Ambientale sarà orientato in prevalenza al solo rilevamento di dati ed indicatori che interessano le matrici ambientali mantenendo ai fini della VAS una struttura separata da Piano di monitoraggio di attuazione del PO, con il quale dovrà necessariamente dialogare e integrarsi.

Il PMA, per ogni asse prioritario di intervento, sarà strutturato su tre livelli di analisi che comprenderanno: l'implementazione quantitativa delle azioni; gli output/risultati prodotti; gli impatti generati attesi/realizzati. La lettura dei tre livelli sarà basata su un set definito di indicatori che comprenderanno: indicatori prestazionali (o di realizzazione), indicatori di risultato, indicatori di contesto.

Gli indicatori di contesto identificati sono riferiti ai soli Assi 2 e 3, per i quali sono stati individuati effetti ambientali positivi e negativi.

E' previsto che le attività di monitoraggio ambientale siano regolate da un apposito Piano Operativo da formulare entro i primi tre mesi dell'avvio del programma e che conterrà in via definitiva lo schema di coordinamento dei referenti, il cronoprogramma del reporting ed il set finale di indicatori scelti.

Potrebbe essere opportuno inserire indicatori di contesto anche per l'asse 1 la cui strategia indirettamente potrebbe determinare effetti negativi: gli indicatori di risultato di questo asse infatti misurano il numero di cluster creati e l'incremento della presenza turistica in rapporto alla popolazione residente; dovrebbero inoltre essere definiti indicatori specifici per le misure di mitigazione individuate.

Il Piano operativo di monitoraggio dovrebbe trattare i seguenti aspetti:

- gli indicatori scelti 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. 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, suggeriamo di prendere a riferimento il quadro della pianificazione attuale e in divenire e 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;
- dovranno essere fissati valori di riferimento (targets) per la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale definiti dal Programma o valori soglia da non superare per il controllo degli impatti significativi sull'ambiente;
- In merito agli indicatori di contesto: per quanto riguarda la qualità dell'aria suggeriamo di

considerare le sostanze e i parametri previsti dal D.Lgs. 155/2010 e s.m.i.;

- l'indicatore "numero di progetti" non risulta sufficiente a dare conto degli effetti e delle performance ambientali conseguenti all'attuazione. Sugeriamo quindi di individuare ulteriori indicatori di risultato/impatto e altri eventuali strumenti per reperire le informazioni necessarie dai progetti finanziati, con particolare attenzione alla riduzione dell'inquinamento acustico e delle emissioni in atmosfera e climateranti, al miglioramento della qualità dell'aria e della qualità delle acque e alla riduzione del consumo di materie prime.

Infine, nel cap. 12 è stato evidenziata una carenza di informazioni per quanto concerne le acque interne in territorio italiano. A tale riguardo si fa presente che in Toscana la rete di monitoraggio della qualità delle acque superficiali ed i relativi parametri chimici, fisici e biologici, unitamente alle delimitazioni dei distretti idrografici, fanno riferimento alla Direttiva 2000/60/CE (Direttiva quadro sulle acque), ed i dati sono disponibili nel proprio sito istituzionale ([www.arpat.toscana.it](http://www.arpat.toscana.it)).

**esprime, a voti unanimi dei presenti,**

**il seguente parere**

La valutazione ambientale del PO Italia-Francia marittimo risponde nel complesso ai contenuti richiesti dall'art. 24 della LR 10/10 smi. Al fine di contribuire al miglioramento della strategia e della sostenibilità ambientale generale del piano si evidenzia quanto segue:

1) L'analisi di contesto e l'individuazione delle criticità ambientali, al fine di orientare in modo più efficace il programma nella sua fase attuativa, avrebbe dovuto essere svolta ad una scala territoriale di maggior dettaglio andando ad individuare le zone costiere che già allo stato attuale presentano situazioni di criticità connesse alla elevata antropizzazione, alla presenza di attività industriali e di turismo stagionale che determinano notevoli impatti sulle risorse.

Sarebbe opportuno integrare le analisi con una valutazione delle criticità esistenti (ed esempio carenze della risorsa idrica, presenza di cuneo salino, elevata domanda energetica, elevata produzione di rifiuti e/o bassa RD, condizioni non buone di qualità dell'aria ecc) svolta ad una scala territoriale di maggior dettaglio al fine di orientare l'attuazione del piano, sia come interventi che come misure di mitigazione da adottare, tenendo conto delle fragilità locali e selezionando gli interventi che maggiormente si rivolgono alla risoluzione/mitigazione delle criticità ambientali esistenti.

2) Si ritiene necessario esplicitare in modo più dettagliato il rapporto (coerenza e integrazione della strategia) con la Direttiva 2008/56/CE "Marine Strategy" vista l'importanza che tale direttiva riveste in relazione alle tipologie di interventi che il PO prevede ed in relazione all'ambito territoriale di riferimento che comprende anche il Santuario dei Cetacei dove si dovrebbe attuare una strategia comune di integrazione delle politiche ambientali tra gli stati membri territorialmente interessati per perseguire gli obiettivi di protezione, tutela e ripristino dell'ambiente e degli ecosistemi marini previsti dalla stessa Direttiva.

3) Il RA non evidenzia effetti negativi connessi all'asse 1 ma è evidente che il programma, assumendo come assi di intervento strategico l'incremento della competitività delle imprese e delle filiere (soprattutto della nautica e della cantieristica navale) e il miglioramento dell'accessibilità dei territori ricompresi nell'area di intervento (assi 1 e 3) ma anche un aumento dell'accessibilità al patrimonio culturale e naturalistico (asse 2), punta ad uno sviluppo costiero, anche turistico, che potrebbe determinare ulteriori pressioni ambientali in aree già sottoposte a pressioni antropiche che determinano situazioni di criticità per talune componenti ambientali come risorse idriche, qualità dell'aria, gestione dei rifiuti e approvvigionamento energetico (soprattutto nelle isole). Per la Regione Toscana le aree già sottoposte a notevoli impatti connessi alla presenza turistica,

industriale e antropica sono quelle insulari, la fascia costiera della provincia di Livorno e l'area di Massa-Carrara.

Si ritiene necessario, prendere in considerazione anche questi ulteriori effetti ambientali indiretti non considerati e prevedere, come indicazione per la fase attuativa, modalità di selezione degli interventi ammessi a finanziamento che comprendano specifiche performance in relazione al risparmio di risorse, alla minimizzazione nella produzione di rifiuti, all'incremento di RD, alla salvaguardia e conservazione delle aree di pregio naturalistico.

4) Nell'ambito dell'asse 3, l'obiettivo "migliorare la sostenibilità ambientale dei porti commerciali e degli interporti" prevede il finanziamento di interventi per lo sviluppo delle energie rinnovabili ("piattaforme di energia eolica"). Si osserva che la sostenibilità energetica dei porti commerciali debba essere perseguita prioritariamente attraverso interventi orientati al risparmio e all'efficienza energetica e pertanto si ritiene necessario che il programma indichi anche questa priorità tra le linee di finanziamento. In relazione allo sviluppo delle FER appare necessario chiarire se il PO prevede lo sviluppo della sola energia eolica o se sono ammissibili anche altre tipologie di FER (solare termico e fotovoltaico, impianti a biomassa ecc.). In ogni caso, tenendo conto dei diversi impatti ambientali connessi alle diverse forme di produzione da FER e tenendo conto dei contesti per la loro localizzazione (che il programma dovrebbe indicare in modo più chiaro) si ritiene necessario valutare i potenziali effetti e le misure di mitigazione possibili in relazione alle seguenti componenti ambientali: paesaggio, fauna, clima acustico, occupazione di suolo. Nell'ambito dello sviluppo delle FER si ritiene di dover prendere in considerazione con particolare attenzione critica lo sviluppo di piattaforme eoliche off-shore che potrebbero avere impatti negativi significativi sul Santuario dei Cetacei.

Si segnala inoltre l'importanza di prevedere, nell'ambito dell'obiettivo di migliorare la sostenibilità ambientale dei porti commerciali, investimenti per l'elettrificazione delle banchine portuali (cold ironing) che si configura come una efficace azione di mitigazione per effetti negativi sulla componente atmosfera.

5) Dovranno essere individuate chiaramente le modalità con cui si attueranno le misure di mitigazione individuate nel RA per le azioni 7.7B.1A/1B, ed in particolare le misure per il contenimento del rumore, le misure per il rinverdimento e la piantumazione di essenze vegetali, le misure per il controllo sull'utilizzo di tecnologie a basso impatto (emissioni acustiche ed atmosferiche) nelle imbarcazioni.

6) Vista la presenza tra le misure di mitigazione di specifici indirizzi per l'eventuale incremento di traffico aereo in caso siano previsti tra i sistemi multimodali anche nuove rotte aeree, si ritiene necessario approfondire la questione in ordine ai seguenti aspetti: informazioni di quadro conoscitivo sulle capacità di incremento di traffico aereo in relazione alle infrastrutture e alle capacità territoriali, interventi previsti dal programma e tipologia di traffico aereo a cui il programma si riferisce, possibili effetti negativi indotti dall'incremento di traffico aereo, misure di mitigazione. Si ritiene in ogni caso necessario che il programma orienti la sua attuazione verso sistemi di trasporto sostenibili (collettivi, elettrici o comunque a basso impatto ambientale).

7) Quale ulteriore modo per garantire in fase attuativa del PO la mitigazione di effetti negativi rilevati, si suggerisce di valutare l'opportunità di favorire il finanziamento di interventi, nell'ambito dell'asse 2, le cui performance siano spiccatamente orientate a mitigare gli effetti negativi individuati per l'asse 3 quali ad esempio interventi per il controllo e il monitoraggio del rumore subacqueo, interventi per azioni di governante congiunte finalizzate all'emanazione di norme/linee guida per il controllo e la riduzione delle sorgenti di rumore sia puntuali che diffuse, interventi per la sorveglianza internazionale per la prevenzione del rischio di incidenti rilevanti, azioni in merito al trasporto dei rifiuti pericolosi (monitoraggio, sorveglianza, controllo, formazione e qualificazione degli operatori), interventi per il recupero delle acque reflue opportunamente depurate (mitigazione degli effetti negativi sulla qualità delle acque marine ma anche sul consumo di risorsa) ed in generale interventi volti a garantire un utilizzo della risorsa idrica più sostenibile e razionale.

8) Si ritiene necessario inserire indicatori di contesto anche per l'asse 1 la cui strategia indirettamente potrebbe determinare effetti negativi: gli indicatori di risultato di questo asse infatti misurano il numero di cluster creati e l'incremento della presenza turistica in rapporto alla popolazione residente.

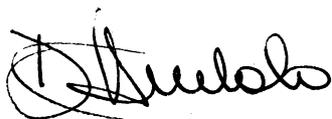
Si ritiene inoltre necessario definire specifici indicatori volti a misurare lo stato di attuazione delle misure di mitigazione definite nel rapporto ambientale.

Il Piano operativo di monitoraggio dovrebbe trattare i seguenti aspetti:

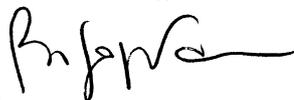
- gli indicatori scelti dovrebbero essere corredati da schede di descrizione dell'indicatore contenenti le relative modalità di calcolo e la fonte dei dati, oltre all'indicazione delle relative risorse, ruoli e responsabilità;
- dovranno essere fissati valori di riferimento (targets) per la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale definiti dal Programma o valori soglia da non superare per il controllo degli impatti significativi sull'ambiente;
- In merito agli indicatori di contesto: per quanto riguarda la qualità dell'aria suggeriamo di considerare le sostanze e i parametri previsti dal D.Lgs. 155/2010 e s.m.i.;
- l'indicatore "numero di progetti" non risulta sufficiente a dare conto degli effetti e delle performance ambientali conseguenti all'attuazione. Suggeriamo quindi di individuare ulteriori indicatori di risultato/impatto e altri eventuali strumenti per reperire le informazioni necessarie dai progetti finanziati rispetto alla loro sostenibilità ambientale.

9) Conclusa la fase di negoziazione con la Commissione Europea si ritiene necessario attivare un confronto, nell'ottica della collaborazione, tra il NURV e l'Autorità procedente al fine di verificare che la revisione finale del piano tenga in considerazione le osservazioni contenute nel parere motivato e le osservazioni della Commissione Europea che potrebbero avere ricadute di carattere ambientale.

Carmela D'Aiutolo



Tommaso Bigagli



Aldo Ianniello

