



Guida delle Buone Pratiche

Promuovere la governance congiunta degli stretti per migliorare la tutela della biodiversità e del patrimonio naturale

www.nostraproject.eu





Credits :
NOSTRA partners,
Mark Neelemans,
Ronald den Dekker,
Bonnenfant and Mirko Ugo

■ Sommario	2
■ Prefazione	3
Informazioni su NOSTRA	4
■ Che cosa è INTERREG IVC?	6
■ Che cosa è NOSTRA?	7
■ Metodologia	8
■ Lo studio di riferimento NOSTRA	9
■ Chi sono i 16 partner NOSTRA ?	10
Lo stretto di Dover	13
Le Bocche di Bonifacio	15
Lo stretto di Messina	16
Lo Stretto di Kvarken	19
Il Golfo di Finlandia	20
Il canale di Otranto	22
Fehmarn Belt	24
Lo Stretto di Sicilia	26
Il Delta del Danubio	28
Buone Pratiche NOSTRA	31
Incoraggiare la conservazione dell'ambiente nei territori dello stretto attraverso ...	
■ Una gestione congiunta	32
The Kvarken Council (Il Consiglio di Kvarken)	34
GECT in Bonifacio	35
Anno del Golfo di Finlandia 2014	36
Le giornate Fehmarnbelt 2014	37
■ Pianificazione dei paesaggi marini e dello spazio marino	38
■ Il turismo sostenibile	40
CAST (Coastal Azioni for Sustainable Tourism) Azioni costiere per un turismo sostenibile	41
Friendly Islands Route /Itinerari Isole Amichevoli	42
Lo sviluppo dell'economia turistica nella zona del Salento	43
■ I trasporti sostenibili	44
Il Tunnel Fehmarnbelt	46
Nordic Logistic Corridor (Il Corridoio logistico nordico)	47
Una strategia per la mobilità sostenibile	48
■ La sicurezza marittima	50
MIRG-EU (Maritime Incident Response Groups) (Gruppo di intervento per gli incidenti marittimi)	51
■ Lo sviluppo economico responsabile	52
Il progetto ODISSEA	54
Scenari per lo sviluppo socio-economico sostenibile	55
■ Azioni dirette per l'ambiente naturale	56
Il progetto BALTIC FLYWAY	57
Un piano d'azione transfrontaliero per la conservazione della biodiversità	58
Il progetto SeaGIS	59
Conclusione	60
■ Contatti	61

Prefazione

NOSTRA, un passo nel rafforzamento di una governance transfrontaliera nell'ambito degli stretti europei



Il Progetto NOSTRA (Network Of Straits) raccoglie sedici partner provenienti da otto stretti europei intorno ad un'ambizione comune: **mostrare che la governance congiunta a livello di stretto può migliorare le politiche pubbliche e garantire uno sviluppo sostenibile di questi territori.**

Per il Consiglio della contea di Pas-de-Calais, come per gli altri partner coinvolti nel NOSTRA, l'osservazione è condivisa: gli stretti sono aree di traffico che collegano e separano due terre e due mari; sono luoghi in cui si concentrano e s'incrociano questioni molteplici e intrecciate. Questo è il motivo per cui questo progetto è fondamentale: consente di elaborare soluzioni per le sfide.

Durante i tre anni, i partner si sono incontrati, scambiati opinioni e hanno riflettuto insieme circa i 7 grandi temi che riguardano gli stretti europei: governance, pianificazione marina, turismo, trasporti, sicurezza marittima, sviluppo economico e tutela dell'ambiente.

Questa guida raccoglie 50 pratiche - modello individuate da tutti i partner nel quadro della gestione di uno stretto. Nonostante le differenze tra i vari territori a causa del contesto locale e questioni regionali, queste buone pratiche sono una fonte di arricchimento reciproco e di risposte alle sfide comuni quotidiane affrontate dalle autorità europee confinanti.

La prima grande forma di realizzazione dell'Iniziativa Stretti Europei, che riunisce dal 2009 la maggior parte dei partner del progetto, NOSTRA ha permesso di consolidare questa partnership e di contribuire al riconoscimento delle peculiarità degli stretti d'Europa.

La presente Guida delle Buone Pratiche mostra tutta la complessità e la ricchezza degli stretti europei, territori eccezionali che siamo orgogliosi di onorare oggi.

A nome dei 16 partner del progetto,

Il Presidente del Consiglio della Contea di Pas-de-Calais,
Michel DAGBERT



Parte I

Informazioni su NOSTRA

Che cosa è INTERREG IVC?

INTERREG IVC è uno dei programmi della Politica Europea Regionale e di Coesione 2007-2013 ed è finanziato grazie al Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR). Esso risponde all'obiettivo di cooperazione territoriale e mira a sviluppare la cooperazione interregionale in tutta l'Europa con un bilancio di 445 milioni di euro per il periodo 2007-2013.

L'obiettivo del Programma INTERREG IVC è di migliorare l'efficacia delle politiche regionali e degli strumenti attraverso lo scambio di esperienze tra i partner.

Vengono individuate due priorità, con i sotto-temi:

- Innovazione ed economia della conoscenza:
 - Innovazione, ricerca e sviluppo tecnologico
 - Imprenditorialità e Piccole e Medie Imprese (PMI)
 - Società d'informazione
 - Capitale umano per l'impiego e l'istruzione
- Ambiente e rischio della prevenzione
 - Rischi naturali e tecnologici
 - Gestione delle acque
 - Gestione dei rifiuti
 - **Biodiversità e conservazione del patrimonio naturale** (tematica NOSTRA)
 - Energia e paesaggio sostenibili

Ci sono due tipi di progetti: Progetti di Iniziativa Regionale e Progetti di Capitalizzazione.

Nei Progetti di Iniziativa Regionale (come NOSTRA), i partner lavorano insieme attraverso lo scambio di esperienze in un campo politico di loro interesse e possono scegliere fra tre livelli di intensità per la loro collaborazione, dal networking allo sviluppo di strumenti politici o l'attuazione di mini-programmi. Nei Progetti di Capitalizzazione, i partner si basano sulle buone prassi già individuate per trasferirle nei programmi principali dei Fondi strutturali dell'UE.



Che cosa è NOSTRA?

Origine

NOSTRA (Network Of Straits) è frutto dell' Iniziativa per gli Stretti Europei (ESI), firmata nel novembre 2010, su proposta sia del Consiglio di Pas-de-Calais che di Kent. La ESI si prefigge di:

- • ottenere il riconoscimento delle peculiarità degli stretti europei e di integrarle all'interno di programmi europei e dei Fondi Strutturali Europei nell'ambito delle politiche europee.
- • adoperarsi per l'implementazione di progetti di cooperazione come NOSTRA

Sito web www.europeanstraits.eu

Obiettivi

NOSTRA è un progetto INTERREG IVC, che mira a facilitare la cooperazione e lo scambio di esperienze tra i partner di vari stretti europei, al fine di attuare politiche più efficienti e sostenibili a livello di stretto.

L'obiettivo principale del progetto è la conservazione della biodiversità e del patrimonio naturale. Ha lo scopo di mostrare che la governance congiunta (transfrontaliera) degli stretti, sulla base di un approccio integrato e inclusivo, può migliorare le politiche pubbliche in materia di conservazione della biodiversità e del patrimonio naturale, permettendo lo sviluppo economico sostenibile di un' area.

Le attività del progetto sono state organizzate attorno a tre temi principali :

- L'impatto ambientale dei trasporti marittimi e della logistica point-to-point
- Il partenariato locale per lo sviluppo economico e del turismo sostenibile ed ecocompatibile
- La progettazione terrestre e marina coniugando la conservazione dell'ambiente, il miglioramento della qualità della vita e lo sviluppo economico degli abitanti.

Informazioni chiave

- 16 partner provenienti da 10 paesi diversi
- 8 stretti e un istituto di ricerca sul delta del Danubio
- Un budget di 2,36 milioni di euro, con un contributo del FESR di 1,79 milioni di euro
- 2 visite di studio, 4 workshop e 3 seminari dal 2012 al 2014

Sito web www.nostraproject.eu



Metodologia

Quadro generale

Al fine di raggiungere i suoi obiettivi, il progetto triennale NOSTRA è stato diviso in tre fasi. Il primo obiettivo era di valutare le questioni sollevate intorno agli stretti, soprattutto considerando le questioni di governance. Il secondo periodo è stato dedicato alla presentazione delle pratiche di ciascun stretto. Infine, l'ultimo anno del progetto è stato dedicato all'analisi e la selezione di buone pratiche, alla preparazione di questa guida e allo sviluppo di piani di attuazione che mirano a mettere in atto le buone prassi.

Durante i tre anni, ogni attività organizzata a livello di partnership è stata seguita da incontri territoriali nella zona di ciascun partner, per consentire la diffusione delle conoscenze acquisite agli stakeholder locali e di ottenere il feedback su ulteriori aspettative, attraverso processi top-down e bottom-up.

Con la conferenza finale, nel mese di ottobre 2014, si chiude il progetto. Con la partecipazione dei rappresentanti scelti si contribuisce alla promozione della Guida alle Buone Pratiche e Raccomandazioni politiche, a livello regionale, nazionale ed europeo.



2012 : Vedere ed imparare

Dopo la Conferenza di presentazione del progetto, nell'aprile 2012, nello Stretto di Dover, il primo periodo del progetto è stato dedicato alla visita di due stretti che già lavorano con strumenti di governance comuni :

- Visita n° 1, Kvarken, giugno 2012 : Consiglio di Kvarken
- Visita n° 2, Bonifacio, ottobre 2012 : Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale del Parco Marino Internazionale delle Bocche di Bonifacio (GECT-PIMBB)

Durante le visite, i partner si sono incontrati con gli stakeholder locali coinvolti in diversi settori inerenti allo stretto (ambiente, trasporti, ecc.) per vedere come viene affrontata la governance. Questi eventi hanno permesso ai partner di sollevare questioni attorno agli strumenti di governance e la loro efficienza considerando gli obiettivi del progetto.

In parallelo, è stato lanciato uno studio di riferimento come una prima valutazione dello stato dei vari stretti coinvolti nel progetto Nostra e per ottenere una comprensione del tipo di strumenti di governance presenti.

2013 : Analizzare e studiare

Durante il secondo anno del progetto, sono stati organizzati quattro seminari suddivisi quattro sotto temi del progetto NOSTRA, al fine di individuare e analizzare le buone pratiche per lo sviluppo sostenibile degli stretti:

- Seminario n° 1, Kent, gennaio 2013 : Pianificazione dei paesaggi e dello spazio marino
- Seminario n° 2, Lecce, aprile 2013 : Turismo e Beni Culturali
- Seminario n° 3, Fehmarn Belt, giugno 2013 : Sicurezza marittima e viabilità ecocompatibile
- Seminario n° 4, Uusimaa, ottobre 2013 : Litorale ed economia dell'entroterra

2014 : Pensare e agire

Durante l'ultimo anno del progetto, sono stati organizzati tre seminari trasversali per sottolineare il legame tra tutte le questioni affrontate in precedenza e per aiutare nella scelta degli strumenti di governance ideali per garantire la conservazione degli stretti:

- Seminario n° 1, Reggio Calabria, febbraio 2014 : Collegamento tra la costa e l'entroterra
- Seminario n° 2, Bonifacio, giugno 2014 : Valorizzazione dei progetti europei per una migliore conoscenza e gestione della biodiversità nelle Bocche di Bonifacio ed elaborazione delle buone pratiche per i piani di attuazione
- Seminario n° 3, delta del Danubio, settembre 2014 : conclusione delle raccomandazioni politiche e dei piani di attuazione

La presente Guida delle Buone Pratiche è il risultato di un lungo processo e mostra alcune delle migliori prassi attuate negli stretti europei al fine di combattere i tanti problemi che queste zone eccezionali devono affrontare.

Lo studio di riferimento NOSTRA

I principali risultati a livello di partenariato

Lo studio individua diversi punti chiave che incidono sugli ecosistemi degli stretti e gli ambienti naturali. In particolare: il turismo, i trasporti, la sicurezza marittima e delle infrastrutture. Lo studio evidenzia anche l'importanza della biodiversità e dell'ambiente naturale negli stretti, come spesso riconosciuto a livello nazionale o internazionale attraverso il riconoscimento come aree protette, con la presenza di specie rare e in via di estinzione e l'esistenza di rotte migratorie di uccelli, mammiferi marini e pesci. Lo studio delinea le principali pressioni esercitate sulla biodiversità e l'ambiente naturale ed i loro relativi impatti, distinguendone due tipi:

- **Le pressioni derivanti dalle attività umane**, come l'inquinamento (dovuto alle attività terrestri o ad alti livelli di traffico marittimo e incidenti), l'eutrofizzazione (a causa di acque reflue o l'uso di fertilizzanti in agricoltura) e le specie invasive (introdotte accidentalmente o intenzionalmente, tutte minacciano le specie autoctone)
- **Pressioni naturali** come il cambiamento climatico (una delle principali minacce: che ha un impatto sulle caratteristiche economiche, sociali e ambientali delle zone costiere)

Lo studio di riferimento evidenzia le risposte che sono state rilevate da queste principali sfide per l'ambiente naturale, in particolare le politiche comunitarie, come la Direttiva Quadro sulle Acque, la Direttiva Quadro sulla Strategia Marina, le Direttive Habitat e Uccelli, la Direttiva sulla Valutazione dell'impatto ambientale, la Direttiva Strategica sulla Valutazione Ambientale e la Direttiva sulla responsabilità ambientale.

Raccomandazioni per azioni future a livello di partenariato

Dallo studio di riferimento sono risultate diverse raccomandazioni fondamentali a livello di partenariato o di rete :

Governance :

- Costituire un soggetto formale che rappresenti la rete con responsabilità di rappresentanza a livello europeo e internazionale, in grado di raccogliere e comunicare le opinioni di ciascun stretto e di tutti insieme.
- Strutturare questo ente per garantire la rotazione del consiglio, con l'elezione della Presidenza nominata da uno stretto diverso ogni anno (o periodo) e la selezione dei temi prioritari per ciascun periodo.
- Fondare un Comitato Europeo dello Stretto formato da deputati regionali eletti per discutere dei problemi, tenere riunioni regolari, redigere bozze di iniziative e presentare richieste per i fondi a sostegno delle attività comuni (miglioramento della gestione o progetti)
- Elaborare strategie (a breve, medio e lungo termine) e i relativi piani d'azione
- Identificare le priorità per i vari stretti – evidenziare le priorità della Commissione Europea in un documento formale
- Partecipare alle consultazioni delle parti interessate e manifestazioni a livello europeo.

Rafforzamento delle capacità / condivisione delle conoscenze :

- Raccogliere informazioni socio-economiche e scientifiche ambientali e dati a diversi livelli: locale, regionale e transfrontaliero
- Creare banche dati comuni o una banca dati comune
- Rendere disponibili i dati ai vari partner della rete, informando circa gli approcci metodologici e gli strumenti utilizzati per raccogliere tali dati
- Implementare strumenti, processi formali e iniziative strutturate per continuare le esperienze di condivisione e conoscenze tra gli stretti europei
- Sviluppare relazioni e condividere esperienze e conoscenze con stretti non europei per realizzare iniziative e identificare i problemi comuni
- Stabilire una rete di esperti specializzati in questioni stretto - correlate e transfrontaliere che sosterranno la rete nello sviluppo di competenze circa i problemi comuni
- Sviluppare nuovi progetti di ricerca (a causa delle limitazioni dei dati) sui sistemi di biodiversità e l'impatto delle pressioni sulla biodiversità

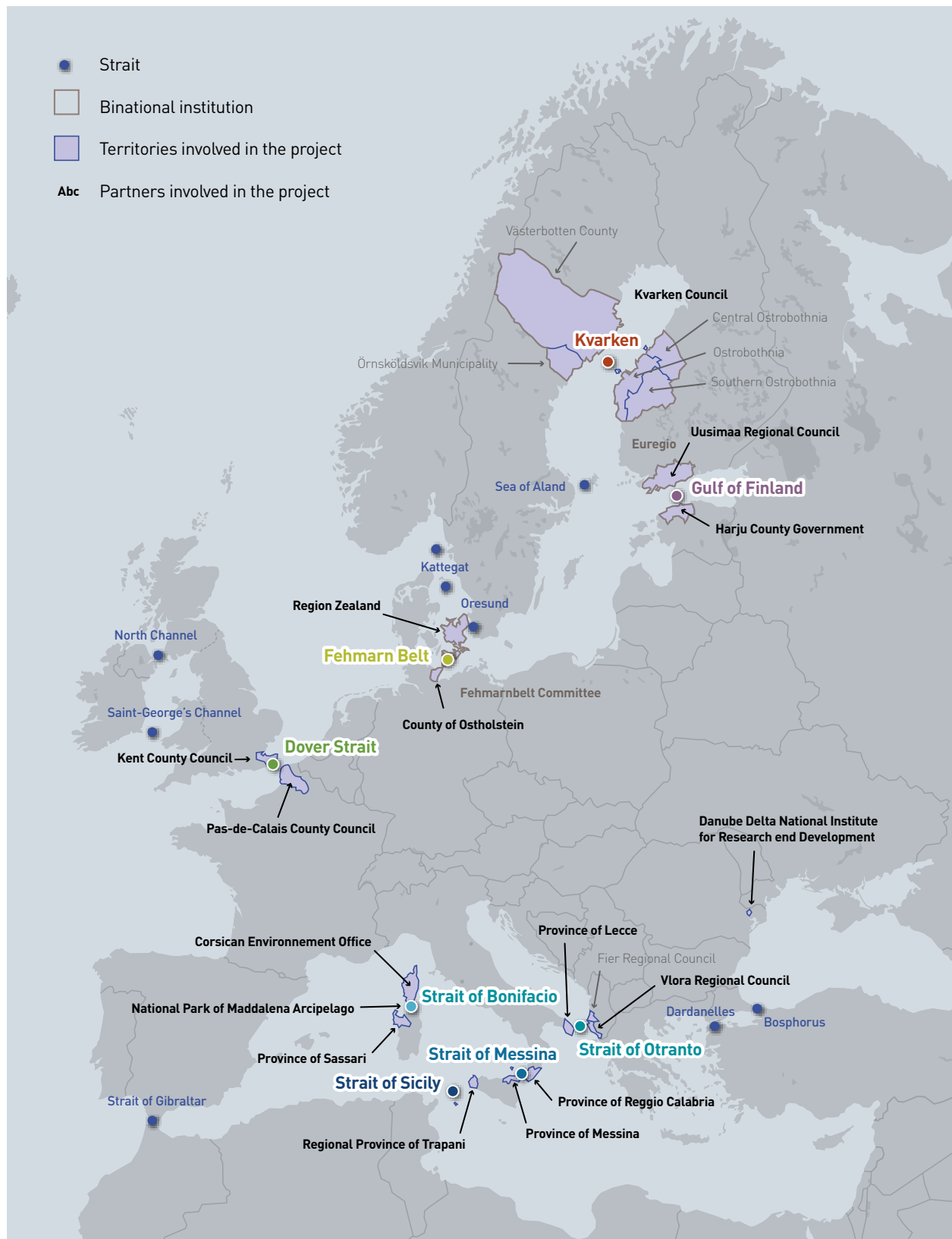
Campi d'azione da sviluppare congiuntamente :

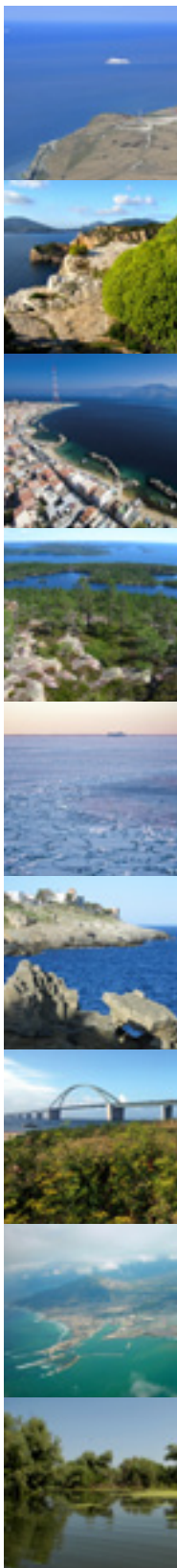
- Sicurezza marittima nel contesto dell'aumento del traffico
- Possibilità di sviluppare nuovi servizi e attività al fine di garantire un valore aggiunto al trasporto marittimo

Possibilità di creazione :

- Impatti e benefici delle attività interne e sviluppo delle zone costiere e marine

Chi sono i 16 partner NOSTRA ?





8 Stretti

■ **lo Stretto di Dover** (Francia / Regno Unito) 

■ **le Bocche di Bonifacio** (Francia / Italia) 

■ **lo Stretto di Messina** (Italia / Italia) 

■ **lo Stretto di Kvarken** (Finlandia / Svezia) 

■ **il Golfo di Finlandia** (Finlandia / Estonia) 

■ **il Canale di Otranto** (Italia / Albania) 

■ **il Fehmarn Belt** (Germania / Danimarca) 

■ **il Canale di Sicilia** (Italia / Tunisia) 

1 delta

■ **Il delta del Danubio** (Romania) 

Anche se il delta del Danubio non è uno stretto, è stato associato al progetto in quanto era necessario un partner dell'Europa dell'Est e l'Istituto Nazionale per la Ricerca e lo Sviluppo del Delta del Danubio era già parte del progetto DELTANET INTERREG IVC; è stata un'opportunità per stabilire un collegamento tra i due progetti che sono simili (reti di regioni con specificità geografica, temi della conservazione della biodiversità e del patrimonio naturale) e per portare un valore aggiunto al progetto NOSTRA.

Lo stretto di Dover



Lo stretto di Dover



Caratteristiche dello stretto

Lo Stretto di Dover è definito come il territorio che segna il passaggio tra il bacino marittimo del Canale della Manica al mare del Nord e il confine tra la Gran Bretagna (Dover) e il continente europeo (Calais, Francia). Lo Stretto ha solo 32 km (20 miglia) di larghezza ed è poco profondo (a volte solo 20 metri).

Ai fini del progetto Nostra e dello studio di riferimento, lo stretto è stato definito come l'area che va dal confine tra East Sussex e Kent (Dungeness) attraverso Berck con la linea nord che va da North Foreland (vicino Margate) al confine Francia / Belgio. Questo stretto è una delle vie marittime più trafficate al mondo. Su entrambi i lati, i porti sono di particolare importanza: i porti di Dover e Calais sono i porti europei più trafficati per quanto riguarda il trasporto passeggeri, nonostante l'apertura del tunnel della Manica nel 1994.

Questo fatto conferma l'importanza e la crescita quasi continua dei flussi che attraversano la Manica. Il Porto di Dover è altrettanto importante per le merci, con il roll on roll off più trafficato (RORO) in Europa; il 90% delle merci del Regno Unito passa attraverso lo stretto.

L'inquinamento atmosferico, la tendenza di aumento del traffico e l'impatto della legislazione sull'ossido di zolfo fanno che il trasporto sia una questione chiave per lo stretto, in quanto i porti e il tunnel della Manica sono vitali per lo sviluppo economico. I porti di Boulogne-sur-Mer e Calais sono, rispettivamente, il più importante porto francese per la pesca in mare e il quarto più importante per il traffico commerciale.

Lo stretto è anche particolarmente importante per la sua biodiversità, la pesca, il valore paesaggistico, il significato culturale e il turismo. Il fondale presenta molti relitti, ad esempio barche e navi risalenti all'età del bronzo.

I paesaggi protetti come i 2 Caps e Kent Downs AONB, caratterizzati da scogliere di gesso e terreni calcarei, sono una parte fondamentale dell'identità e del patrimonio culturale dello stretto e occupano un posto nei rispettivi eventi storici nazionali. Questi paesaggi, con vista sullo Stretto di Dover, sono importanti sia per il turismo che per la qualità della vita; il riconoscimento internazionale per queste zone e per lo stretto in maniera più ampia è un'aspirazione che sia il Consiglio della contea di Kent che quello di Pas-de-Calais hanno. Sviluppare l'identità dello Stretto di Dover come area marina condivisa concentrandosi su iniziative turistiche congiunte come il placemaking è un settore che entrambe le autorità vorrebbero sviluppare.

Partner coinvolti

■ Partner capofila: il Consiglio della Contea di Pas-de-Calais – Francia

Il Consiglio della contea di Pas-de-Calais è un ente locale francese dello Stretto di Dover. Sviluppa attività legate all'inclusione sociale, trasporto locale, pianificazione territoriale e ambiente. Sostiene la preservazione della biodiversità dello stretto, in particolare attraverso la grande operazione Grand Site des Deux-Caps che è stato classificato come Grand Site di France.

Sito web www.pasdecalais.fr

■ Il Consiglio della Contea di Kent (KCC) – Regno Unito

KCC è l'autorità strategica per il Kent in relazione alle questioni costiere, ma ci sono anche otto autorità distrettuali intorno alla costa del Kent, 3 di loro disponendo di un litorale lungo lo stretto di Dover. KCC lavora in collaborazione con tali autorità sulle questioni costiere e sulle questioni marittime nazionali con diverse organizzazioni, ma in particolare con l'Organizzazione Marine Management.

Sito web www.kent.gov.uk

Principali raccomandazioni dello studio di riferimento NOSTRA per lo stretto

Governance : implementare una struttura unica per rappresentare lo stretto, definire la governance sui temi legati alla biodiversità, sviluppare una rete di attori che rappresentino le istituzioni pubbliche, il settore privato e i ricercatori in settori chiave.

Knowledge : sviluppare, aggiornare e condividere le conoscenze comuni e transfrontaliere in materia di biodiversità e ambiente naturale e gli impatti delle pressioni umane e naturali sulla biodiversità e l'ambiente naturale.

Azioni : condividere esperienze e buone pratiche tra i partner transfrontalieri, attuare azioni transfrontaliere per affrontare la sfida comune dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico, affrontare la sfida dell'integrazione della biodiversità nel settore agricolo, nel Kent, creare opportunità di lavoro attraverso lo sviluppo di opportunità commerciali transfrontaliere per combattere la deprivazione economica, attuare una strategia comune per valutare e ridurre l'impatto delle infrastrutture di trasporto sullo stretto.



Le Bocche di Bonifacio



Le Bocche
di Bonifacio



Caratteristiche dello Stretto

Le Bocche di Bonifacio si trovano tra la Corsica e la Sardegna. Unisce il Mar della Sardegna e il Mar Tirreno.

È disciplinato dal "diritto legale di passaggio in transito senza ostacoli", anche se il Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC) dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha identificato lo stretto e le aree adiacenti come un tratto di mare particolarmente sensibile (PSSA).

Lo stretto è soggetto al traffico commerciale intenso e yachting, ed è noto per la sua pericolosità a causa di venti, correnti, secche e scogli. Lo stretto comprende un parco nazionale geomarino e un'area marina protetta su entrambe le sponde, ed è gestito congiuntamente dal O.E.C. e dal P.N.A.L.M. che hanno creato il G.E.C.T. - Parco Marino Internazionale delle Bocche di Bonifacio (GECT-PMIBB).

Partner coinvolti

■ **Autorità Ambientale della Corsica (O.E.C.)** – Francia
L'Autorità Ambientale della Corsica è un ente pubblico industriale e commerciale, responsabile della pianificazione strategica e della tutela e la promozione del patrimonio naturale della regione. Lo O.E.C. è l'autorità ambientale per gli interventi dell'Autorità Territoriale della Corsica.

Sito web www.oec.fr

■ **Provincia di Sassari** – Italia
La Provincia di Sassari coordina l'azione congiunta dei soggetti pubblici e privati del Nord - Ovest della Sardegna per uno sviluppo sostenibile del territorio.

Sito web www.provincia.sassari.it

■ **Parco Nazionale dell' Arcipelago di La Maddalena** – Italia
Il Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena (PNALM) è un parco geomarino che comprende la parte sarda delle Bocche di Bonifacio. Il PNALM è responsabile per la tutela e la promozione del patrimonio naturale della zona.

Sito web www.lamaddalenapark.it

Principali raccomandazioni dello studio di riferimento NOSTRA per lo stretto

Governance : sviluppare una rete di stakeholders che rappresentino le istituzioni pubbliche, il settore privato ed i ricercatori in settori chiave.

Knowledge : individuare le pressioni esercitate sulla biodiversità e l'ambiente naturale e gli impatti connessi, valutare gli impatti della dispersione delle sostanze pericolose nell'ambiente naturale dello stretto (che potrebbe portare ad azioni a livello internazionale), sviluppare le conoscenze e analizzare i flussi economici e sociali tra i due lati dello stretto e sviluppare strumenti per monitorare tali flussi.

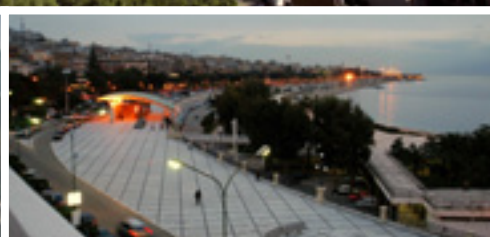
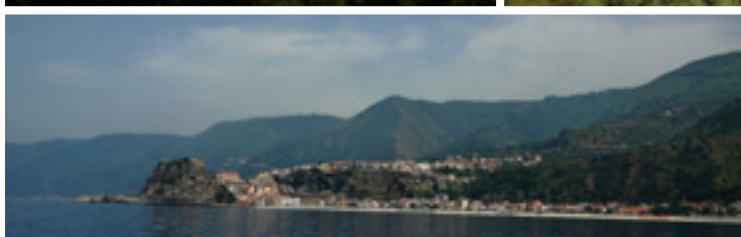
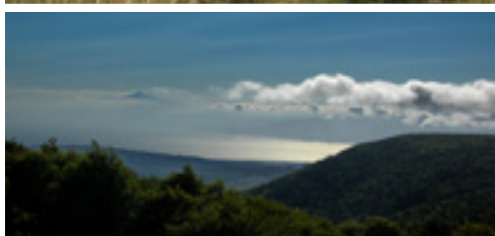
Azioni : promuovere l'occupazione e la formazione, individuare le opportunità di lavoro in relazione alla gestione integrata della biodiversità e l'ambiente naturale con partenariati trans-frontalieri (ad esempio nel trasporto marittimo, il turismo, la pianificazione locale, la pesca artigianale locale e l'agricoltura), evidenziare e valorizzare l'identità culturale dello stretto e sviluppare nuove opportunità di business in relazione a questa identità, sviluppare strategie e azioni comuni per sostenere lo sviluppo del trasporto sostenibile (in particolare il trasporto di merci su strada dai porti traghetti), sviluppare azioni comuni per gestire l'attività nautica in modo coerente.



Lo stretto di Messina



Lo stretto di Messina



Caratteristiche dello stretto

Lo Stretto di Messina, che si trova al centro del Mediterraneo, collega la Sicilia all'Europa e costituisce un ponte verso i paesi afro-asiatici del Nord Africa e del Medio Oriente. Storicamente lo stretto rappresenta una connessione nel Mar Mediterraneo tra est e ovest, nord e sud. E' unico grazie alla forma del suo paesaggio, la sua immagine di terra mitica, la sua funzione di laboratorio scientifico prezioso per le sue caratteristiche naturali e storiche (talassografico, sismico, biologico). Le sue condizioni idrogeologiche sono uniche e la sua flora e fauna sono altrettanto singolari. A livello internazionale, la posizione strategica dello stretto è la chiave per trasformare questa zona in una piattaforma logistica per le relazioni locali - globali. I territori della Provincia di Messina e la Provincia di Reggio Calabria, per le condizioni geo-climatiche identiche, attraggono significativi flussi turistici e sono zone turistiche strategiche del sud Italia.

Partner coinvolti

■ La Provincia di Messina - Italia

La Provincia di Messina partecipa alla pianificazione strategica regionale e alla programmazione, compresa la protezione dell'ambiente e prevenzione dei rischi. Purtroppo, la Provincia di Messina ha dovuto lasciare il progetto NOSTRA prima della fine.

Sito web: www.provincia.messina.it

■ Provincia di Reggio Calabria - Italia

La Provincia di Reggio Calabria svolge attività di pianificazione relative alla protezione dell'ambiente e la prevenzione dei rischi.

Sito web: www.provincia.rc.it

Principali raccomandazioni dello studio di riferimento NOSTRA per lo stretto

Governance:

- Creazione di un unico ente per la gestione dello stretto (mancanza di integrazione tra la gestione terrestre e marina)
- Tramite il progetto NOSTRA, l'UE potrebbe contribuire avviando un coordinamento a livello locale. Le iniziative possono comprendere aiuti per la formazione dei giovani locali per riconoscere il patrimonio culturale e naturale del territorio come elemento da valorizzare e sviluppare, e aiutare i giovani ad unirsi alle autorità locali portando con loro una visione nuova e diversa.



PROVINCIA REGIONALE
DI MESSINA



Lo Stretto di Kvarken



Lo Stretto di Kvarken



Caratteristiche dello Stretto

La parte più stretta del Golfo di Botnia, fra la Svezia e la Finlandia, si chiama Kvarken. La distanza da costa a costa è di circa 80 km e tra le isole ultraperiferiche è di circa 25 km. Il Kvarken divide la Baia di Botnia a nord dal Mare di Botnia a sud e forma una soglia sottomarina bassa nel Golfo di Botnia. La Regione Kvarken è costituita dalle contee Ostrobothnia, Ostrobothnia meridionale e Ostrobothnia centrale in Finlandia e la Contea di Västerbotten e il comune di Örnsköldsvik, in Svezia. Sul lato finlandese c'è un grande arcipelago con numerose isole: molte di loro hanno abitanti permanenti.

La costa e le rive sono basse e siccome la terra si alza di circa 0,8 millimetri ogni anno, lo scenario dell'arcipelago cambia rapidamente. La terraferma dell'Ostrobothnia è bassa con piccoli fiumi e terreni fertili. Sul lato svedese l'arcipelago è più piccolo e le coste sono ripide. In particolare nella parte meridionale di Västerbotten e Örnsköldsvik nella zona di Costa Alta l'arcipelago è molto diverso rispetto alla Finlandia. L'arcipelago di Kvarken insieme alla costa alta della Svezia formano un patrimonio naturale dell'UNESCO transfrontaliero. Lo stato di patrimonio mondiale dell'UNESCO è stato ricevuto grazie alle formazioni geologiche uniche nella zona, e perché la zona è il miglior posto al mondo dove poter testimoniare il sollevamento della terra.

Partner coinvolti

■ Il consiglio Kvarken – Finlandia/Svezia

Il Consiglio di Kvarken è un'associazione di cooperazione bi-nazionale transfrontaliera formata da autorità comunali e regionali. Il Consiglio di Kvarken è stato fondato nel 1972 e da allora ha svolto oltre 100 progetti transfrontalieri nel settore del turismo, dei trasporti, della cultura e della protezione ambientale.

Sito web www.kvarken.org

Principali raccomandazioni dello studio di riferimento NOSTRA per lo stretto

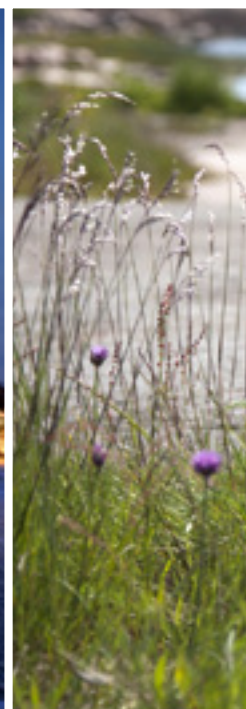
Governance : le strutture di governance diverse (centralizzazione vs decentralizzazione) su entrambi i lati dello stretto possono fornire opportunità per gli enti regionali dei due paesi per imparare gli uni dagli altri, dovrebbe essere supportata la partecipazione del settore privato.

Conoscenze : creare maggiori capacity building (bilanciare la condivisione delle conoscenze tra la Svezia e la Finlandia, più esperti tecnici degli enti regionali finlandesi ...), realizzare studi specifici sui bacini, sviluppare lo scambio di conoscenze tra ricercatori accademici (delle università locali) e funzionari del governo regionale

Azioni : forte collaborazione intergovernativa sul lato finlandese per rispondere ai problemi di gestione marini costieri, maggiore decentramento circa il processo decisionale sul lato svedese per consentire reazioni più rapide alle problematiche ambientali, sviluppare piani d'azione e linee guida per aiutare i settori di attività, per capire meglio la loro business dependency nei settori della biodiversità marina e degli ecosistemi, identificare nuove opportunità di lavoro connesse con la biodiversità e gli ecosistemi, creare una banca dati comune per quanto riguarda la biodiversità marina.



Il Golfo di Finlandia



Il Golfo di Finlandia



Caratteristiche dello Stretto

Il Golfo di Finlandia è il braccio orientale del Mar Baltico che si estende tra la Finlandia (a nord) e l'Estonia (a sud) fino a San Pietroburgo in Russia. Le principali città del Golfo sono Helsinki, Tallinn e San Pietroburgo.

Il porto di Tallinn (compresi i porti di Muuga e Paldiski) e il porto di Helsinki sono tra i porti più trafficati del Mar Baltico. La parte orientale del Golfo, appartiene alla Russia, e alcuni dei porti più importanti della Russia si trovano vicino a San Pietroburgo. Dal punto di vista economico, ambientale e prospettiva sociale il Golfo di Finlandia è una rotta marittima cruciale verso le regioni di Harju (Estonia) e Uusimaa (Finlandia). Ogni anno più di 7,5 milioni di passeggeri attraversano la rotta tra Helsinki e Tallinn in traghetto. Il Golfo di solito è ghiacciato da fine novembre a fine aprile e ha una ricca varietà di specie acquatiche e terrestri.

Partner coinvolti

■ Harju County Government (Il governo della Contea di Harju) – Estonia

Harju County Government (HCG) è un'autorità regionale estone responsabile della pianificazione regionale e la cooperazione allo sviluppo e dello sviluppo sostenibile ed equilibrato a livello regionale.

Sito web harju.maavalitsus.ee

■ Uusimaa Regional Council (Il Consiglio regionale Uusimaa) – Finlandia

è responsabile per i piani di sviluppo regionali e l'attuazione delle attività strategiche insieme agli enti pubblici e privati.

Sito web www.uudenmaanliitto.fi



Principali raccomandazioni dello studio di riferimento NOSTRA per lo stretto

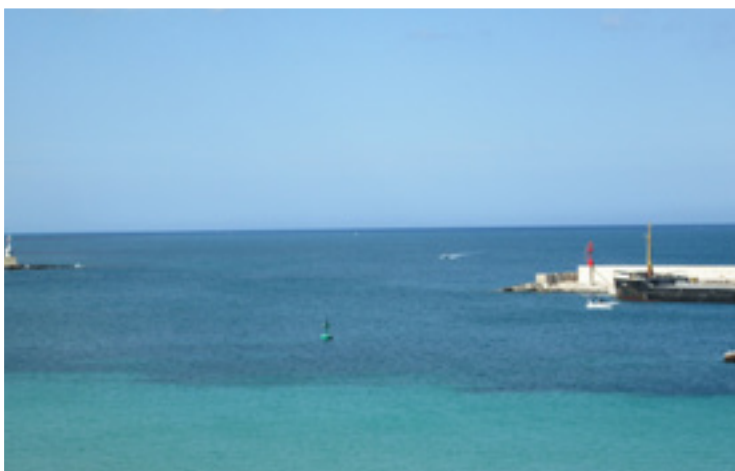
Governance : la creazione di un GECT (Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale) dedicato alla gestione e la realizzazione di progetti di cooperazione territoriale cofinanziati dal FESR (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale) e FSE (Fondo Sociale Europeo), la creazione di gruppi di lavoro per riunire esperti in argomenti specifici sul lato finlandese, progetti congiunti destinati alla pianificazione dello spazio marino.

Conoscenze : migliorare la banca dati estone per quanto riguarda le aree marine protette utilizzando il lavoro di ricerca, favorire la condivisione tra le due sponde del Golfo attraverso lo sviluppo, l'aggiornamento e la condivisione di una conoscenza comune e transfrontaliera sulla diversità marina e l'ambiente (portale web), incoraggiare la condivisione con altre esperienze dei paesi del Mar Baltico.

Azioni : la gestione marittima (sviluppare un corridoio logistico comune) per contribuire a migliorare le infrastrutture delle aree logistiche e interporti, la conservazione della natura (in particolare uccelli migratori), le infrastrutture di trasporto (è altamente raccomandato uno studio di fattibilità circa il collegamento fisso Helsinki-Tallinn).



Il canale di Otranto



Il canale di Otranto



Caratteristiche dello stretto

Il Canale di Otranto collega il Mar Adriatico con il Mar Ionio e separa l'Italia dall'Albania. La sua larghezza da Kepi I Gjuhes, Karaburun, Albania a Punta Palascia, ad est del Salento è a meno di 72 km (45 miglia). Lo stretto prende il nome dalla città italiana di Otranto. Il canale di Otranto ha una posizione molto strategica e per secoli è stata la chiave per controllare tutto il flusso di traffico dal Mediterraneo al Mar Adriatico. È attraversato da un elevato volume di traffico marittimo legale ed illegale. Il settore turistico ha registrato un trend di crescita costante negli ultimi anni. Il mare di Otranto, tra i più puliti d'Italia, offre un'ampia gamma di pesci e l'attività di pesca è molto praticata.

Partner coinvolti

■ La Provincia di Lecce – Italia

La Provincia di Lecce è competente nei settori dello sviluppo economico, turismo, pianificazione territoriale e trasporti.

Sito web: www.provincia.le.it

■ Il Consiglio regionale di Valona – Albania

Il Consiglio regionale di Valona è responsabile per le strategie regionali per lo sviluppo economico e la tutela dell'ambiente.

Sito web: www.qarkuvlore.gov.al



Principali raccomandazioni dello studio di riferimento NOSTRA per lo stretto

Governance : implementare un' unica struttura che potrebbe rappresentare lo stretto, dando una prospettiva a lungo termine per la cooperazione tra i Paesi dell'Adriatico, sviluppare strumenti di cooperazione a scala regionale o provinciale, definire la governance per prendere decisioni su questioni relative alla biodiversità, sviluppare una rete di stakeholder che rappresentino le istituzioni pubbliche, il settore privato e i ricercatori in settori chiave, sviluppare la cooperazione tra l'Albania e l'Italia in un quadro di iniziative tecniche, sviluppare una struttura formale per lavorare sulle responsabilità delle parti interessate in relazione ai danni alla biodiversità in acque internazionali.

Knowledge : sviluppare, aggiornare e condividere una conoscenza comune e transfrontaliera sulla biodiversità e l'ambiente naturale e gli impatti delle pressioni antropiche e naturali sulla biodiversità e l'ambiente naturale, definire le cause responsabili dell'erosione costiera e gli impatti del traffico marittimo sulle risorse naturali, stabilire l'impatto del turismo sugli ambienti costieri e sull'entroterra.

Azioni : condividere esperienze e buone pratiche tra i partner transfrontalieri, favorire nuovi posti di lavoro e la formazione ed identificare nuove opportunità di lavoro grazie alla gestione integrata della biodiversità con partenariati transfrontalieri (nel trasporto marittimo, turismo, pianificazione territoriale, pesca e agricoltura), lavorare con le comunità locali delle aree naturali protette per sviluppare benefici locali e allo stesso tempo migliorare la tutela della biodiversità.



Fehmarn Belt



Fehmarn Belt



Caratteristiche dello stretto

Il Fehmarn Belt è uno stretto che collega il golfo di Kiel e la baia di Mecklenburg, nella parte occidentale del Mar Baltico tra l'isola tedesca di Fehmarn e l'isola danese di Lolland. I traghetti collegano i porti di Puttgarden e Rødby delle due isole.

Lo stretto incorpora 18 km (10 miglia nautiche) di una vasta area con profondità di 20 - 30 metri. Le correnti dello stretto sono deboli e per lo più dipendenti dal vento. Lo stretto di Fehmarn Belt è un percorso fondamentale per il trasporto di passeggeri e merci tra la Scandinavia e l'Europa settentrionale. E' anche una delle più importanti rotte marittime tra il Mar Baltico attraverso il Gran Belt e verso l'Atlantico, dove devono passare i grandi portacontainer e le petroliere molto grandi. Le autorità danesi e tedesche progettano di costruire un tunnel attraverso lo stretto per il traffico commerciale e privato. Il Fehmarn Belt è gestito dal Comitato bi-nazionale Fehmarnbelt.

Partner coinvolti

■ Regione Zelanda – Danimarca

La Regione Zelanda è l'autorità locale danese responsabile della pianificazione degli enti locali dei trasporti e delle infrastrutture.

Sito web www.regionsjaelland.dk

■ County of Ostholstein (La Contea di Ostholstein) – Germania

La Contea di Ostholstein è l'autorità tedesca per i processi di dialogo transfrontaliero pubblici intorno alla gestione del Fehmarn Belt e dei territori contigui.

Sito web www.kreis-oh.de

Principali raccomandazioni dello studio di riferimento NOSTRA per lo stretto

Governance : la creazione di un GECT, la razionalizzazione del numero di strutture di cooperazione (troppe strutture di cooperazione transfrontaliera)

Conoscenze :

la necessità di una maggiore cooperazione per la condivisione delle conoscenze (in particolare sul tema della biodiversità), nella regione è necessario studiare sistematicamente i diversi fattori che incidono sulla biodiversità e gli ecosistemi.

Azioni :

l'interesse per la sostenibilità a lungo termine (l'uso sostenibile delle risorse della biodiversità), che dovrebbe essere integrata nei piani di sviluppo regionale su entrambi i lati dello stretto, ha bisogno di rafforzare la biodiversità e le misure di conservazione della natura in entrambe le regioni (che può portare alla creazione di posti di lavoro ecocompatibili e al miglioramento dei mezzi locali di sussistenza).



KREIS
OSTHOLSTEIN

Lo Stretto di Sicilia



Lo Stretto di Sicilia



Caratteristiche dello stretto

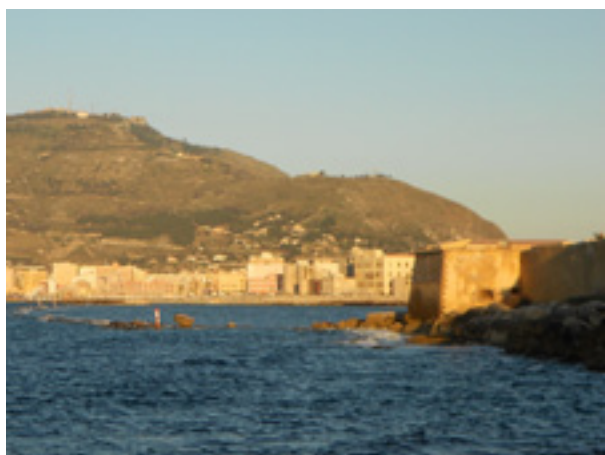
Lo Stretto di Sicilia si trova tra la Sicilia e la Tunisia. L'isola di Pantelleria si trova nel mezzo dello stretto. Nel punto più stretto, tra Capo Feto, nei pressi di Mazara del Vallo, Capo Bon e vicino a El Haouaria, la larghezza è di circa 145 km. La sua profondità massima è di 316 m. Correnti profonde attraversano lo stretto da est a ovest, mentre una corrente vicino alla superficie dell'acqua viaggia nella direzione opposta. Questo flusso d'acqua insolito è di interesse per gli oceanografi. Lo stretto è uno dei più importanti siti del patrimonio subacqueo di tutto il mondo. E' anche una delle principali vie marittime e una delle zone di pesca più utilizzate nel Mar Mediterraneo. E' il portale europeo per l'Area del Maghreb e del Nord Africa.

Partner coinvolti

■ **La Provincia Regionale di Trapani** – Italia

La Provincia di Trapani è il confine siciliano dello Stretto di Sicilia. Svolge programmi di cooperazione transfrontaliera (ricerca scientifica, ambiente e cultura).

Sito web www.provincia.trapani.it



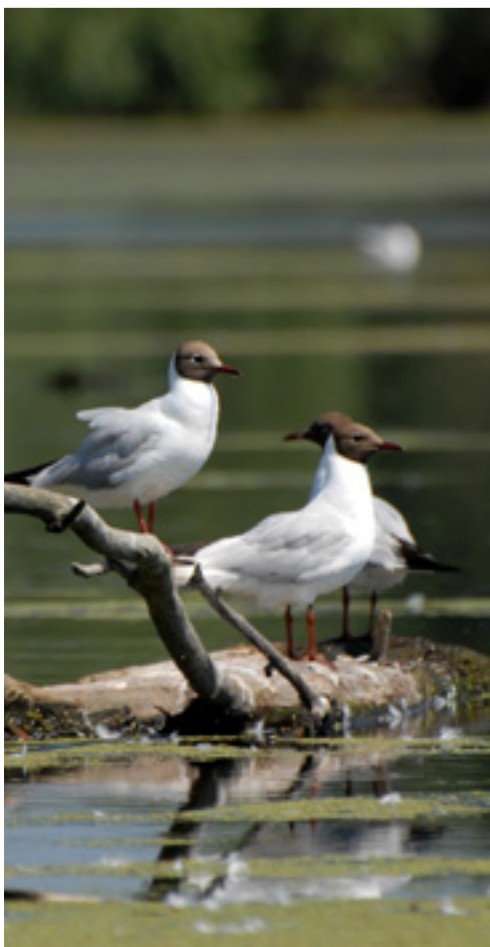
Principali raccomandazioni dello studio di riferimento NOSTRA per lo stretto

Governance : vi è una mancanza di misure di pianificazione e coordinamento destinate alla gestione dei finanziamenti pubblici e privati. In questo contesto la gestione integrata europea degli stretti potrebbe contribuire ad eliminare alcuni blocchi. Tuttavia, la posizione specifica dello stretto (Italia-Africa) e il difficile rapporto con le autorità tunisine, che sono molto rigide in relazione alle aree marine nazionali, sono temi fondamentali per il settore, in particolare in termini di pratiche di pesca in quanto UE e Tunisia non condividono lo stesso approccio legislativo per la pesca nelle aree marine internazionali. Per risolvere la situazione e per avere una gestione integrata, sarebbero necessari accordi internazionali, che, al momento, mancano. A livello più locale, vi è una mancanza di enti per la certificazione ambientale dei prodotti della pesca e di una rete integrata per promuovere il turismo.





Il Delta del Danubio



Caratteristiche dell'area

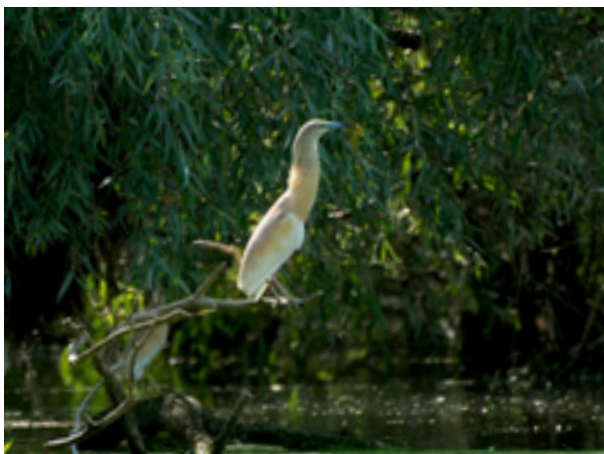
Il Delta del Danubio (Delta Dunarii) è il delta meglio conservato del continente. Si trova nella parte sud - orientale dell'Europa, alla fine del fiume Danubio, che ha un bacino idrografico di 817,700 km² (che rappresenta l'8% del continente). La maggior parte del Delta del Danubio si trova in Romania (contee di Tulcea), mentre la sua parte settentrionale, sulla riva sinistra del braccio Chilia, si trova in Ucraina (Odessa Oblast). Il Danubio si ramifica in tre canali principali del delta: Chilia, Sulina e Sfântul Gheorghe. Alle bocche di ciascun canale la formazione graduale di nuove terre si svolge come se il delta continuasse ad espandersi. Questa bassa pianura alluvionale, in gran parte ricoperta da paludi e acqua, ospita 23 ecosistemi naturali e 7 ecosistemi antropici.

Partner coinvolti

■ L' Istituto Nazionale per la Ricerca e lo Sviluppo del Delta del Danubio – Romania

L' Istituto Nazionale per la Ricerca e lo Sviluppo del Delta del Danubio (DDNI) è il più esperto nella ricerca e la salvaguardia, la conservazione e la gestione del patrimonio naturale in aree geografiche sensibili.

Sito web www.ddni.ro





Parte II

Buone Pratiche NOSTRA

Una gestione congiunta

Perché lavorare sulla governance transfrontaliera?

Gli stretti hanno molte caratteristiche uniche e spesso sono regioni transfrontaliere. La questione della gestione è di grande importanza per affrontare le sfide poste dagli stretti, in particolare le sfide ambientali come la salvaguardia della biodiversità o la protezione del patrimonio naturale, che devono essere affrontate su larga scala.

Come evidenziato dallo studio di riferimento NOSTRA, una mancanza di struttura formale di governance o di una strategia comune per uno stretto, spesso viene alla luce quando le autorità locali di ogni parte dello stretto lavorano insieme. Le questioni di governance possono essere considerate in molti modi e a diversi livelli :

- • Chi? La cooperazione transfrontaliera tra le autorità locali, il coinvolgimento di aziende private o di ricerca e le organizzazioni d'istruzione superiore
- • Che cosa? Una struttura formale di governance, cooperazione regolare informale attraverso iniziative comuni
- • Come? Una strategia comune di sviluppo, documenti comuni di programmazione

Come affrontare il problema della governance comune degli stretti ?

Durante i workshop del progetto NOSTRA, sono state presentate diverse buone pratiche connesse alle questioni di governance. Tutte hanno fornito una risposta alle questioni locali, ma possono anche rappresentare una fonte di ispirazione per gli stretti che non hanno ancora una struttura formale di governance transfrontaliera.

Il Consiglio di Kvarken è stato istituito nel 1972 dalle autorità locali finlandesi e svedesi da entrambi i lati dello Stretto di Kvarken. Si tratta di un'organizzazione regionale transfrontaliera con il consiglio e i membri del personale di ogni paese.

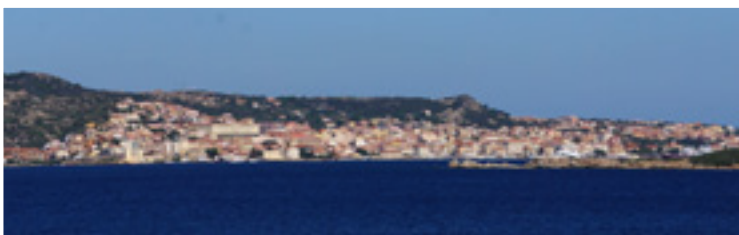
Il Comitato Fehmarnbelt coordina la cooperazione in materia transfrontaliera (tedesco - danese) che opera nella regione Fehmarnbelt. Il comitato è composto da politici e rappresentanti danesi e tedeschi di comuni e autorità provinciali, nonché rappresentanti di organizzazioni e associazioni. L'obiettivo del Comitato Fehmarnbelt è quello di posizionare la regione Fehmarnbelt come destinazione sull'asse di sviluppo tra Copenaghen / Malmö e Amburgo e per garantire un processo integrato attraverso suggerimenti e supporto per le attività transfrontaliere.

Il Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale (GECT) del Parco Marino Internazionale delle Bocche di Bonifacio unisce l'Autorità Ambiente francese della Corsica e il Parco Nazionale italiano dell'Arcipelago di La Maddalena all'interno di un'unica organizzazione transfrontaliera riconosciuta dalla legislazione europea.

L'Anno del Golfo di Finlandia è organizzato dalle autorità locali finlandesi, estone e russe al fine di ricercare soluzioni per l'utilizzo sostenibile del mare grazie agli sforzi congiunti dei tre paesi, nonché una collaborazione attiva all'interno del processo scientifico e decisionale delle comunità e della società attraverso una varietà di eventi.

Il Programma di Sviluppo delle Nazioni Unite (UNDP) è un partenariato tra una regione europea e una regione di un paese candidato per agevolare lo sviluppo (sostenibile) dei due territori. E' stato implementato nel Canale di Otranto tra le autorità locali italiane e albanesi.

Le Fehmarn Belt Days rappresentano un evento che mira a creare legami tra il lato tedesco e danese del Fehmarn Belt e di individuare nuove opportunità di cooperazione transfrontaliera per lo stretto.



The Kvarken Council (Il Consiglio di Kvarken)

- **Posizione** Stretto di Kvarken (Finlandia / Svezia)
- **Partner** Il Consiglio di Kvarken
- **Durata** temporale a partire dal 1972
- **Finanziamento** Il Consiglio nordico dei ministri, contributi dei membri



Di cosa si tratta?

Il Consiglio di Kvarken è una delle organizzazioni ufficiali di frontiera del Consiglio nordico dei Ministri. Esso comprende diverse autorità comunali e regionali: il Comune di Örnsköldsvik, la Regione Västerbotten Vaasa, Seinäjoki, Kokkola, Pietarsaari, i Consigli Regionali di Ostrbothnia, Ostrobotnia meridionale e Ostrobotnia centrale. Si tratta di un'organizzazione registrata in Finlandia, ma il suo personale viene sia dalla Finlandia che dalla Svezia e ci sono 6 membri del consiglio per ogni paese. La Presidenza del consiglio viene gestita a rotazione tra Umeå e Vaasa ogni due anni. L'amministrazione del consiglio è finanziata dalle tasse dei membri e i fondi del Consiglio nordico dei ministri sono utilizzati principalmente per il co-finanziamento di progetti di cooperazione transfrontaliera.

Origine della pratica

La regione Kvarken è unita dalla sua lunga storia di comunicazione transfrontaliera, le relazioni, la negoziazione e il patrimonio culturale comune. E' anche uno dei 19 patrimoni dell'umanità UNESCO transfrontalieri dal 2000 (Costa Alta) e dal 2006 (arcipelago di Kvarken). Pertanto, bisogna considerare lo sviluppo della regione nella sua dimensione transfrontaliera.



Obiettivi e attuazione

Lo scopo del Consiglio di Kvarken è quello di lavorare per l'integrazione regionale e promuovere la cooperazione all'interno dei settori pubblici e privati, al fine di eliminare le barriere di confine e di sviluppare le attività regionali. Attualmente, il Consiglio di Kvarken sta lavorando per garantire e sviluppare il trasporto internazionale E12 e le comunicazioni in tutto lo Stretto di Kvarken nell'ambito di un progetto TEN-T chiamato Midway Alignment of the Botnian Corridor (Allineamento intermedio del Corridoio di Botnia). Il Consiglio di Kvarken sta inoltre sostenendo lo sviluppo delle infrastrutture regionali, per rafforzare le imprese della regione e l'istruzione superiore e sviluppare il turismo e la cultura.

In questo senso, il Consiglio svolge attività di networking e di lobbying, organizza conferenze, conduce studi, offre borse di studio di viaggio e servizi di traduzione e aiuta le organizzazioni ad avviare progetti transfrontalieri regionali.

Fattori chiave di successo

Il Consiglio di Kvarken è considerato un buon esempio in quanto coinvolge enti locali e regionali da ogni parte dello stretto e incoraggia lo sviluppo transfrontaliero e i progetti di cooperazione. Si sta valutando di diventare un GECT: che sarebbe il primo in Nord Europa.

Questa Pratica potrebbe essere trasferita ad altri stretti al fine di migliorare la governance congiunta e facilitare progetti comuni all'interno dello stretto.



KVARKENRÅDET
MERENKURKUN
NEUVOSTO

Contact Direttore Mathias Lindström, Consiglio di Kvarken, mathias.lindstrom@kvarken.org

Sito web www.kvarken.org

GECT in Bonifacio

- **Posizione** Bocche di Bonifacio (Francia / Italia)
- **Partner** Autorità per l'Ambiente della Corsica, il Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena
- **Durata** temporale a partire dal 2012
- **Finanziamento** tasse dei membri (con contributi regionali, nazionali ed europei)



Di cosa si tratta ?

Dal 2006 (CE 1082/2006), il Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale (GECT) è una struttura transfrontaliera con personalità giuridica dedicata alla gestione di un territorio internazionale. Il GECT del Parco Marino Internazionale delle Bocche di Bonifacio (GECT-PMIBB) unisce l'Autorità Ambiente francese della Corsica e il Parco Nazionale italiano dell'Arcipelago di La Maddalena all'interno di una singola organizzazione transfrontaliera riconosciuta dalla legislazione europea. L'obiettivo principale di questo GECT è quello di concentrarsi sulla protezione, la gestione e l'uso del patrimonio naturale e culturale delle Bocche di Bonifacio, al fine di attuare una strategia comune per lo sviluppo sostenibile dello stretto.

Origine della pratica

Il Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena (in Sardegna) e la Riserva Naturale delle Bocche di Bonifacio (in Corsica) sono stati creati nel 1994 e rispettivamente nel 1999. L'idea di creare un parco marino internazionale tra la Corsica e la Sardegna risale all'inizio degli anni 1990. Nel memorandum franco - italiano di intesa del 1993, c'è stata una reale volontà di ottenere il riconoscimento internazionale dell'ecologia unica di questo stretto.



Obiettivi e attuazione

L'obiettivo del GECT è quello di considerare le Bocche di Bonifacio come unità funzionale e di migliorare la conoscenza dello Stretto a questo livello. Consente di affrontare questioni ad una scala più ampia, anche per aiutare nella ricerca di soluzioni a problemi difficili (traffico marittimo, flussi turistici ...) su entrambi i lati dello stretto. Tra le altre cose, sostiene l'attuazione di misure necessarie per rafforzare o ottimizzare la sicurezza marittima nello stretto. Il GECT è anche la voce dello stretto e cerca di ottenere il riconoscimento delle preoccupazioni locali sui palcoscenici europei ed internazionali. L'assemblea del GECT è composta da membri di entrambe le istituzioni (8 voti ciascuno) e la presidenza viene ruotata ogni 3 anni.

Fattori chiave di successo

Il GECT-PMIBB è considerato come un buon esempio in quanto coinvolge organizzazioni pubbliche da ogni parte dello Stretto in un'unica organizzazione dotata di personalità giuridica. Essa contribuisce alla buona gestione e la promozione dello stretto. Questa Pratica potrebbe essere trasferita ad altri stretti al fine di migliorare la governance congiunta e facilitare una visione e una strategia comune per uno stretto; non necessariamente puntando le questioni ambientali e può essere adattata ad altre questioni locali.



Contatti GianLuigi.Cancemi@oec.fr, g.urban@lamaddalena-park.org

Sito web www.pmibb.com

Anno del Golfo di Finlandia 2014

- **Posizione** Golfo di Finlandia (Finlandia/Estonia)
- **Partner(s)** Harju County Government, il Consiglio Regionale Uusimaa
- **Durata** temporale 2012-2015
- **Finanziamenti** La partecipazione dei partner e alcuni progetti finanziati dallo stato (Ministero degli Affari Esteri e Ministero dell'Ambiente, ecc)



Di cosa si tratta?

L'Anno del Golfo di Finlandia 2014 è co-organizzato dai Ministeri dell'Ambiente della Finlandia (capofila), Estonia e Russia, attraverso un comitato direttivo internazionale, un gruppo direttivo nazionale e di una rete di città, istituti di ricerca, organizzazioni non governative, fondazioni e società private. I sostenitori dell'Anno del Golfo della Finlandia 2014 sono i Presidenti della Repubblica della Finlandia, della Federazione Russa e della Repubblica di Estonia. Esso riunisce esperti, decisori e cittadini provenienti da Finlandia, Estonia e Russia. L'idea è quella di trovare soluzioni per l'utilizzo sostenibile del Golfo di Finlandia. E' l'occasione per analizzare lo stato ecologico del Golfo attraverso lo sforzo congiunto dei tre paesi.

Origine della pratica

L'Anno del Golfo di Finlandia risponde a una necessità di dati scientifici accurati sullo stato ecologico del Golfo, al fine di realizzare azioni di costo - efficacia e azioni-mirate a fermare il degrado del Golfo. Il primo Anno del Golfo di Finlandia ha avuto luogo nel 1996 ed era inizialmente dedicato agli scienziati.



Obiettivi e attuazione

L'obiettivo dell'Anno del Golfo di Finlandia è quello di valutare nel dettaglio lo stato ecologico del Golfo di Finlandia, tramite gli sforzi congiunti della Finlandia, Estonia e Russia. Ha lo scopo di produrre informazioni aggiornate di ricerca a sostegno dell'ecosistema basato sul processo decisionale e di sensibilizzare l'opinione pubblica attraverso varie manifestazioni e visibilità mediatica. Questo richiede una maggiore cooperazione internazionale, nonché l'impegno di molte parti interessate, che riguardano sia le autorità pubbliche che le aziende private e il pubblico in generale.

In questo senso, nei tre paesi vengono organizzati progetti comuni di ricerca, così come forum scientifici. Per ottenere visibilità sono previsti eventi pubblici sui palcoscenici nazionali ed internazionali. Uno dei punti focali è l'istruzione con corsi per alunni e studenti, ma rivolti anche ai politici e i responsabili decisionali attraverso seminari mirati.

Fattori chiave di successo

L'Anno del Golfo della Finlandia è un buon esempio di governance transfrontaliera in quanto coinvolge non solo le autorità locali e nazionali, ma anche persone provenienti da attività di ricerca e del settore privato e pubblico. E' particolarmente interessante in quanto dovrebbe portare a un accordo politico tra i ministri dei tre paesi sulle misure più importanti da attuare al fine di migliorare lo stato del Golfo: la Dichiarazione del Golfo di Finlandia.

Questa Pratica potrebbe essere trasferita ad altri stretti con l'obiettivo di creare una rete di partecipanti che rappresentino le istituzioni pubbliche, il settore privato e i ricercatori in settori chiave. Esso potrebbe facilitare una visione comune per uno stretto e azioni a favore del suo sviluppo sostenibile.

Contactii Kai Myrberg, Istituto dell'Ambiente finlandese

Sito web www.gof2014.fi

Le giornate Fehmarnbelt 2014

- **Posizione** Fehmarn Belt (Germania/ Danimarca)
- **Partner** Regione Zelanda, Contea di Ostholstein
- **Scala** temporale 2014
- **Finanziamenti** partecipazione dei partner e sponsor



Di cosa si tratta?

Le Fehmarnbelt Days rappresentano un evento di tre giorni che fornisce una piattaforma per le parti interessate della regione transfrontaliera di Fehmarnbelt. I partner che organizzano congiuntamente le Giornate Fehmarnbelt sono Femern A/S (responsabile della preparazione, ricerca e progettazione in relazione alla creazione di un collegamento fisso sul Fehmarnbelt), STRING (Regione di Scania, Copenhagen R, Copenhagen City, Regione Zelanda, Schleswig Holstein, Amburgo), il Comitato Fehmarnbelt, Fehmarn Belt Business Council (FBBC), il Ministero danese dell'Edilizia, Affari Rurali e urbani e il Forum per lo sviluppo del Baltico.

Le Fehmarnbelt Days 2014 si concentrano sulla creazione di legami e si svolgono a Copenhagen dal 30 settembre al 2 ottobre 2014.

Origine della pratica

La Regione Fehmarnbelt comprende la Germania settentrionale, la parte orientale della Danimarca e la Svezia meridionale. Si tratta di una regione che è in fase di sviluppo, con un progetto per fornire un collegamento fisso attraverso la Fehmarnbelt che dovrebbe migliorare l'accesso tra le aree urbane della regione e contribuire allo sviluppo, la crescita e la prosperità nella regione. C'è un alto livello di aspirazione da parte della popolazione per lo sviluppo di un mercato comune del lavoro grazie agli sforzi congiunti dei tre paesi (sondaggio del 2012) e la necessità di mettere lo sviluppo regionale Fehmarnbelt nell'agenda pubblica e politica.



Obiettivi e attuazione

L'obiettivo delle Fehmarnbelt Days è quello di consentire lo scambio di idee ed esperienze tra le parti interessate della regione e oltre, con i rappresentanti dell'industria, del turismo e del commercio, così come i politici, la società civile e gli studenti. E' un'occasione unica per discutere di questioni fondamentali, sviluppare la collaborazione transfrontaliera e sfruttare le opportunità di crescita della regione. Le Giornate Fehmarnbelt si rivolgono a molti settori quali le infrastrutture, il turismo, gli affari, il mercato del lavoro, trasporti e logistica, istruzione e ricerca, con una serie di conferenze ed eventi. Ogni partner è responsabile di un evento e paga tutte le spese di quel evento.

Fattori chiave di successo

Le Fehmarnbelt Days sono un interessante esempio di governance transfrontaliera in quanto coinvolgono persone del mondo economico, ricercatori, politici, ecc, all'interno di una struttura flessibile. Si tratta di un evento che può contribuire alla creazione di un senso di appartenenza ad una regione transfrontaliera emergente.

Questa Pratica potrebbe essere trasferita ad altri stretti al fine di creare una rete di soggetti interessati e facilitare l'emergere di un senso di appartenenza ad una regione transfrontaliera.

Sito web www.fehmarnbeltdays.com

Pianificazione dei paesaggi marini e dello spazio marino



Perché lavorare sulla pianificazione dei paesaggi marini e dello spazio marino ?

Gli stretti sono territori che spesso combinano un'incredibile ricchezza ambientale, con un'alta densità di attività umane e di traffico. Una questione importante la rappresenta coniugare la conservazione dell'ambiente, la qualità della vita e lo sviluppo economico degli abitanti. Questo è particolarmente vero nelle regioni transfrontaliere dove un piccolo tratto di mare è soggetto all'influenza e le attività dei vari paesi.

Per rispondere a queste problematiche, una soluzione è la pianificazione dello spazio marino, su un lato dello stretto o, idealmente, su entrambe le sponde. Questo può consentire una gestione integrata delle risorse dello stretto, con una vera (e congiunta) strategia di sviluppo e la conservazione della biodiversità e del patrimonio naturale.

I paesaggi marini sono anche un elemento importante da considerare. Infatti, non è solo una risorsa essenziale per attività economiche come il turismo o specifiche per habitat particolari, ma anche un elemento fondamentale per il senso di appartenenza a una particolare area. Infine, come dimostra l'esempio della denominazione Patrimonio Mondiale dell'UNESCO dello Stretto di Kvarken, un paesaggio marino unico può anche contribuire alla reputazione a livello internazionale dello stretto.

Come affrontare il problema delle alte concentrazioni di attività e la conservazione dell'ambiente negli stretti ?

Durante i workshop del progetto NOSTRA, sono stati forniti due buoni esempi per illustrare la pertinenza della programmazione dello spazio marino dei territori degli stretti.

Processi di valutazione e progettazione marina sono stati implementati nel Kent al fine di affrontare l'uso intensificato dello spazio marino e le sue risorse, che hanno un impatto sulla sostenibilità dell'ambiente marittimo. All'Organizzazione per la gestione Marina (MMO - Marine Management Organisation) è stato affidato il compito di mettere in atto "piani marini", che incorporano un approccio strategico integrando obiettivi sociali, economici e ambientali. Inoltre, è in corso il lavoro di definizione dei paesaggi costieri del sud dell'Inghilterra allo scopo di decisioni consensuali su progetti di sviluppo costieri e marini e di catturare il valore unico del paesaggio marino dello stretto.

La pianificazione marina è stata avviata nel Golfo di Finlandia da HELCOM e VASAB, con l'obiettivo di procedere verso uno sviluppo sostenibile dello spazio del Mar Baltico bilanciando l'utilizzo delle risorse con la tutela di un patrimonio naturale unico. L'idea è di valutare congiuntamente il modo in cui varie attività (turismo, difesa delle coste, porti, trasporto, attività militari, l'estrazione di petrolio / gas, pesca, ecc.) possono coesistere con diverse attività all'interno di un piccolo spazio confinante con nove paesi.



Valutazione della caratteristica di paesaggio marino (Seascape Character Assessment) e progettazione marina

- **Posizione** lo stretto di Dover (il lato inglese)
- **Partner** Kent County Council (Il Consiglio della Contea del Kent)
- **Scala** temporale Uno studio pilota del lato inglese dello stretto di Dover nel 2013, per essere completato nel 2014 sul versante francese grazie a NOSTRA
- **Finanziamenti** il Governo del Regno Unito per il lavoro marino strategico nell'ambito dei Piani marittimi e fondi INTERREG per lo stretto di Dover



Di cosa si tratta?

SCA è una tecnica che è stata sviluppata da Landscape Character Assessment (LCA) nel Regno Unito e l'approccio ai paesaggi marini viene incorporato nel primo Piano Marino, in corso di elaborazione nel Regno Unito con il Marine & Access Coastal Act 2009. Utilizzando una vasta gamma di dati, i paesaggi marini possono aiutare a identificare le caratteristiche naturali, culturali ed estetiche di una zona per sostenere un processo decisionale più informato e uno sviluppo politico. In Inghilterra ci sono 11 Aree dei Piani Marini, e l'obiettivo è quello di avere tutti i piani in atto entro il 2021. Saranno la base del processo decisionale e di concessione di licenze in questi settori.

L'approccio dei paesaggi marini è un elemento importante dei Piani Marini, che fornisce un dato democratico su come le persone percepiscono e valutano il loro ambiente marino.

Origine della pratica

Nel Regno Unito il Marine and Coastal Access Act (MCAA) fornisce una base legislativa per un sistema di pianificazione marina. La Dichiarazione della Politica Marina (MPS) è il quadro di riferimento per i piani marini e decisionali. I Piani Marini interpretano le MPS come politiche dettagliate e guide spaziali per ogni area Plan Marine.

I Piani delle Aree Marine del sud dell'Inghilterra giocano un ruolo importante in questo processo di pianificazione marina e sono stati selezionati per le dimensioni del settore della pesca (crostacei in particolare), i porti e il trasporto, l'alta percentuale di aree marine protette e le attività turistiche (porti turistici, ecc.)

Obiettivi e attuazione

Da quando è stata istituita nel 2009, la Marine Management Organization (MMO) rappresenta, tra le altre cose, l'implementazione di un nuovo sistema di pianificazione marina per affrontare il crescente uso dello spazio e delle risorse marine, che incidono sulla sostenibilità dell'ambiente marino. Questo processo coinvolge molti stakeholder a vari livelli (locale, regionale, nazionale e anche internazionale). I documenti di programmazione terrestre devono essere presi in considerazione quando si trattano questioni rilevanti della attività marittime. Il portale Marine Planning è uno strumento online

che consente alle parti interessate di interagire con il processo di programmazione.

Il lavoro sui paesaggi marini contribuirà alla scrittura della politica all'interno dei Marine Plans.

Lo studio SCA NOSTRA sarà inoltre utilizzato dal MMO come esempio più dettagliato di come un SCA può stabilirsi all'interno di un lavoro strategico transfrontaliero dei paesaggi marini e di scoprire l'importanza del lavoro transfrontaliero all'interno della Progettazione Marina.

I fattori chiave di successo

I piani marittimi inglesi sono un ottimo esempio di una strategia di pianificazione marina che prende in considerazione gli aspetti economici, sociali e ambientali delle aree marine. Sarebbe interessante attuare una tale politica su scala transfrontaliera. Sia i Marine Plans che il Seascape Character Assessment sono considerati come buone pratiche in quanto contribuiscono al miglioramento della conoscenza dell'ambiente marino e delle zone costiere e potrebbero essere trasferiti ad altri stretti. Lo SCA è particolarmente interessante per il suo contributo alla comprensione globale delle zone costiere, non solo dal punto di vista tecnico, ma anche in modo sensibile; contribuisce al riconoscimento del patrimonio naturale e culturale dello Stretto di Dover ed è attualmente in fase di attuazione sul versante francese dello stretto.

Contatti Chris Drake, KCC, chris.drake@kent.gov.uk
David Hutchinson, MMO, david.hutchinson@marinemanagement.org.uk

Siti web

- > planningportal.marinemanagement.org.uk
- > www.nostraproject.eu/News/NOSTRA-Workshop-n-1-Seascapes-Report-Available

Il turismo sostenibile

Perché lavorare per un turismo sostenibile ?

Gli stretti sono spesso aree di attrazione per i turisti a causa dei loro paesaggi insoliti e l'ambiente ricco. La difficoltà è quindi di consentire lo sviluppo economico del territorio attraverso il turismo senza mettere in pericolo la biodiversità e il patrimonio naturale, che sono risorse di grande pregio.

L'idea non è quella di impedire il turismo nello stretto a causa delle aree fragili, ma di controllare i flussi turistici e di favorire i comportamenti turistici ecocompatibili. Infatti, anche se può limitare i profitti del turismo a breve termine, garantisce la sostenibilità a lungo termine delle attività turistiche in quanto contribuisce alla tutela delle risorse naturali che attraggono i turisti, se si tratta di una particolare flora o fauna, la qualità delle acque marine o la bellezza dei paesaggi marini.

Come affrontare il problema del turismo e la tutela ambientale negli stretti ?

Durante i workshop del progetto NOSTRA, sono stati presentati diversi esempi di strategie di turismo eco-compatibile.

CAST (Coastal Azioni for Sustainable Tourism- Azioni costiere per un Turismo Sostenibile)

è un progetto INTERREG IVA tra la Francia settentrionale, il Belgio e l'Inghilterra meridionale. Unisce attività innovative per promuovere il turismo costiero e cambiare la percezione delle coste attraverso l'individuazione di nuove opportunità per attirare e trattenere i visitatori e garantire un turismo sostenibile.

GREET (Creating a new tourist destination- Creazione di una nuova meta turistica) è un altro progetto transfrontaliero nello Stretto di Dover. Il suo obiettivo è quello di fornire una risposta alle problematiche legate allo sviluppo dell'economia turistica (sviluppare le competenze, ottenere il riconoscimento dei beni culturali, mantenere i visitatori, ecc), in particolare attraverso la promozione dei due paesi come un'unica destinazione e l'opportunità offerta alla regione dai Giochi Olimpici e Paralimpici Londra 2012.

Friendly Islands Route (FIR) è un progetto che nasce dalla necessità di collegare i vari servizi al fine di poter attrarre i turisti verso le coste e le piccole isole del Golfo di Finlandia. Gli studi hanno permesso la mappatura dei bisogni e delle carenze, in modo da migliorare l'offerta. E' stato pubblicato un opuscolo che comprende l'intera gamma dei servizi offerti nei porti d'origine.

La gestione congiunta del traffico nautico e turismo marittimo è stata sviluppata sotto gli auspici del GECT (Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale) del Parco Marino Internazionale delle Bocche di Bonifacio. Al fine di minimizzare l'impatto dell'ancoraggio sugli habitat di specie protette, sono state realizzate diverse azioni : il divieto di fusione di ancoraggio in aree fragili, l'installazione di boe di ormeggio e un team transfrontaliero di prova per la sorveglianza della zona marina.

La gestione del turismo in una riserva della biosfera

è stata una sfida per l'Autorità della Riserva Biosfera del Delta del Danubio (ARBDD), dopo la classificazione del Delta del Danubio. In collaborazione con i tour operator, la ARBDD ha stabilito 24 itinerari turistici (15 dei quali sono corsi d'acqua) per limitare le superfici utilizzate per il turismo e per ridurre al minimo l'impatto ambientale di queste attività.

Lo sviluppo dell'economia turistica nella regione del Salento

È stata incoraggiata grazie alle azioni della Provincia di Lecce, che ha istituito una serie di progetti finalizzati allo sviluppo del turismo e della cultura, sia da un punto di vista territoriale (in particolare attraverso lo sviluppo del patrimonio rurale) che dal punto di vista settoriale .

Il patrimonio mondiale dell'UNESCO

L'arcipelago di Kvarken è stato evidenziato grazie ad un racconto in modo da rispondere ad una mancanza di risorse turistiche (eventi, guide ecc.) Un progetto LEADER è stato istituito dai Comuni di Korsnäs e Malax, con un capofila in contatto con le imprese del territorio, le autorità locali, le organizzazioni non governative e, in particolare, le scuole. L'organizzatore del progetto ha utilizzato come punto di partenza un libro molto antico (1894) che racconta la storia di un guardiano del faro della fine del XVIII secolo, che difende il suo faro contro i russi. Questo libro è servito come base per l'utilizzo della narrazione come metodo di sblocco della storia e della cultura locale per i gruppi turistici, in particolare per mezzo di un sentiero che porta ad una replica in miniatura del faro, dove, a picco sul mare, ai turisti viene raccontata la storia romanizzata del guardiano del faro. L'organizzatore progetto è stato nominato ambasciatore del Patrimonio Mondiale UNESCO per l'Arcipelago di Kvarken.

CAST (Coastal Azioni for Sustainable Tourism) Azioni costiere per un turismo sostenibile

- **Posizione** lo Stretto di Dover (Francia/Regno Unito)
- **Partner** I Consigli della contea di Kent e di Pas-de-Calais
- **Durata** temporale 2010-2014
- **Finanziamenti** INTERREG IVA e dei partner del progetto



Di cosa si tratta?

CAST è un progetto transfrontaliero nell'ambito del programma INTERREG IVA 2 Seas. Il progetto consiste in una serie di attività innovative che mirano a rafforzare il turismo costiero, individuando nuove opportunità per attirare e trattenere i visitatori e migliorare prodotti e servizi, garantendo la sostenibilità di questa importante attività economica.

Origine della pratica

Kent, Pas-de-Calais e West-Flanders sperimentano questioni analoghe nel settore del turismo costiero, che è in declino, nonostante il suo valore significativo a livello internazionale ed europeo; quindi, hanno cercato soluzioni comuni.

Obiettivi e attuazione

Il primo obiettivo del progetto CAST è di ispirare un nuovo ed innovativo programma di cambiamento per influenzare il futuro sviluppo delle attività costiere individuando le infrastrutture turistiche di base e i prodotti nel settore transfrontaliero per evitare il suo declino. Il secondo obiettivo è quello di cambiare la percezione della costa rafforzando l'immagine e collettivamente sviluppare nuovi gruppi - target per generare una maggiore spesa per l'economia della zona dei "2 mari" e comunicare con loro in modo diverso utilizzando le nuove tecnologie. Infine, l'obiettivo è anche quello di coinvolgere la popolazione locale per contribuire a plasmare il futuro sviluppo dell'economia turistica, in particolare i giovani attraverso istituti di istruzione, i residenti locali, i proprietari di seconde case e aziende. Per sviluppare il turismo sostenibile, il progetto cerca di migliorare la qualità del prodotto, la comunicazione, il marketing e lo sviluppo della ricerca.

Fattori chiave di successo

Il progetto CAST è considerato come buona pratica in quanto ne beneficiano gli enti locali (migliore comprensione della situazione attuale che permette loro di pianificare gli investimenti più specifici), le imprese turistiche (motivazione in più per lavorare su problemi di qualità), la popolazione locale (vivere al meglio le infrastrutture di qualità e più impegnati nello sviluppo della regione) e visitatori (godere dell'ambiente migliorato e di un'accoglienza di qualità). Ha contribuito alla competitività regionale transfrontaliera nel rispetto dell'ambiente naturale. Potrebbe essere trasferito ad altri stretti che devono affrontare problemi specifici che riguardano il turismo e che vorrebbero sfidarli su entrambe le sponde.



Contatti Visit Kent, enquiries@visitkent.co.uk, e Turismo Pas-de-Calais, accueil@pas-de-calais.com

Sito web

www.visitkent.co.uk and www.pas-de-calais-tourisme.com

Friendly Islands Route /Itinerari Isole Amichevoli

- **Posizione** Golfo di Finlandia (Finlandia/Estonia)
- **Partner(s)** Harju County Government, Consiglio Regionale Uusimaa
- **Durata temporale** 2008 - 2011
- **Finanziamenti** Finanziamenti nazionali e INTERREG IVA del Baltico centrale



Di cosa si tratta ?

Friendly Islands Route rappresentava un progetto derivante dalla necessità di collegare servizi turistici diversi per rendere la regione più attraente. Il progetto prendeva in considerazione la storia, la peculiarità e l'ambiente naturale delle isole.

Origine della pratica

Molti piccoli porti del Golfo di Finlandia erano carenti per quanto riguarda la qualità e i servizi ben organizzati, nonché un collegamento con le attività turistiche nella regione. C'era la necessità di collegare diversi servizi in una catena in grado di attrarre turisti.

Obiettivi e attuazione

Gli obiettivi del progetto miravano ad agevolare gli spostamenti nelle zone costiere e le isole minori del Golfo di Finlandia e per rendere la regione più attraente per i turisti. Il progetto FIR ha potenziato i viaggi nelle zone costiere e le isole minori dell'Estonia e Finlandia. Analizzando la situazione relativa alle rotte esistenti, il progetto ha creato proposte su come apportare miglioramenti. In questo senso è stata effettuata una mappatura dei dati sui percorsi e servizi turistici esistenti. Sono stati intrapresi indagini e studi di ricerca di supporto all'accessibilità e informazioni sull'arcipelago e le isole. Il progetto ha coinvolto entrambi i settori pubblico e privato. Come risultato, è stato pubblicato un opuscolo informativo e interessante con mappe, luoghi, servizi, ecc di porti ospiti nella zona costiera. Questo opuscolo è aggiornato ogni anno con informazioni accurate.

Fattori chiave di successo

Questo progetto è considerato come buona pratica in quanto ha appoggiato lo sviluppo del turismo nel Golfo di Finlandia (identificazione dei bisogni e lacune), e anche perché ha contribuito al rafforzamento della sua identità. Infatti, la costa del Mar Baltico è densamente popolata e nel corso della storia le persone hanno usato il mare e la costa come una risorsa per le varie attività (pesca, trasporto, turismo, industria, ecc)



Contatti Cursor Oy, P.O. Box 14, FI-48601 Kotka, Finland, info@cursor.fi

Sito web <http://fir.viimsi.ee>

Lo sviluppo dell'economia turistica nella zona del Salento

- **Posizione** Il Canale di Otranto (Italia)
- **Partner** Provincia di Lecce
- **Durata temporale** a partire dal 2000
- **Finanziamenti** Regionali, LEADER, ERDF



Di cosa si tratta?

La Provincia di Lecce ha elaborato una strategia per lo sviluppo dell'economia turistica. L'iniziativa si concretizza in una serie di progetti che mirano a sviluppare il turismo e la cultura nel territorio regionale dal punto di vista territoriale (in particolare evidenziando il patrimonio rurale) e tematico (risorse ambientali e culturali). E' inoltre integrata con documenti strategici quali i Piani di Sviluppo Locale della Provincia di Lecce, che includono come obiettivo lo sviluppo di attività non agricole e l'incentivazione di attività turistiche.

Origine della pratica

Il territorio ha molte risorse turistiche, tra cui un patrimonio naturale e culturale e varie strutture turistiche. Negli ultimi dieci anni, c'è stato un aumento di arrivi turistici e di pernottamenti nella zona.

Obiettivi e attuazione

Ci sono diversi obiettivi, in particolare la volontà di consolidare l'attrattività turistica del territorio attraverso un programma integrato per promuovere e valorizzare la propria immagine fra la clientela straniera, in modo da indurre l'adattamento stagionale, una migliore considerazione degli impatti ambientali, una maggiore rendita per le imprese turistiche, il conseguente sviluppo economico, il coinvolgimento della comunità locale, ecc. Questo si concretizza in progetti strategici come la creazione di itinerari turistici. Include anche la valorizzazione del patrimonio culturale, il coinvolgimento dei settori pubblico e privato, un sistema di identificazione territoriale, la messa in rete delle risorse regionali e lo sviluppo di un distretto agro-alimentare e delle industrie manifatturiere. Per una efficiente gestione integrata sono stati attuati a livello territoriale : Sistemi Ambientali e Culturali (SAC).

Fattori chiave di successo

La pratica sviluppata nella Provincia di Lecce appare interessante in quanto si tratta di una strategia globale per lo sviluppo del turismo come forza economica sostenibile. Mette in evidenza alcuni temi e obiettivi territoriali, e, per affrontare questi obiettivi sono implementati progetti mirati.



Contatti

Ufficio Marketing e Turismo, turismo@provincia.le.it
 Ufficio Politiche Comunitarie, Politiche.ue@provincia.le.it

Sito web www.provincia.le.it

I trasporti sostenibili

Perché lavorare sul trasporto sostenibile ?

Gli stretti sono le parti di mare più "strette" tra due aree di terra. In tal modo, rappresentano percorsi di passaggio chiave e la maggior parte degli stretti NOSTRA sono soggetti ad un traffico importante, sia marittimo che terrestre, concentrato in uno spazio compatto, quindi più vulnerabile. Questo traffico genera una gamma di forme di inquinamento (idrico, atmosferico, acustico ...) che può minacciare la biodiversità ed essere dannoso per l'ambiente e la qualità della vita delle coste e dell'entroterra. Pertanto, è importante considerare nuove soluzioni di trasporto che sarebbero più sensibili all'ambiente, senza mettere in pericolo lo sviluppo economico delle regioni confinanti: modi di trasporto alternativi, il miglioramento delle tecnologie di trasporto, corridoi logistici ecocompatibili, ecc.

Come affrontare le esigenze di trasporto nello stretto in un modo più sostenibile ?

Durante i workshop del progetto NOSTRA, sono stati presentati diversi esempi di soluzioni di trasporto ecocompatibili e più innovative.

Green STRING Corridor è la risposta alla necessità di ridurre l'aumento del traffico stradale e gli effetti negativi senza creare ostacoli alla crescita economica. Questo progetto INTERREG IVA mira a sviluppare un corridoio ferroviario tra Amburgo (Germania) e Öresund (Svezia) al fine di consentire un trasferimento modale. Inoltre, il progetto mira a ridurre le emissioni di CO2 attraverso l'utilizzo di nuovi carburanti e tecnologie a zero emissioni. Le parti interessate intendono creare un polo logistico reale per il collegamento tra la Scandinavia e l'Europa continentale, con una particolare prospettiva di beneficiare appieno dell'apertura del tunnel Fehmarnbelt prevista per il 2021.

Barche sicure ed ecologiche sono un'altra soluzione presentata dal partner rumeno del NOSTRA. Considerando l'inquinamento generato dalle imbarcazioni, sia quando si naviga (inquinamento idrico e atmosferico, inquinamento acustico, incidenti, ecc) o durante il processo di riciclaggio, l'idea è di progettare navi più ecologiche e più sicure, ad esempio per mezzo di un doppio scafo che è più resistente agli urti. Limitare le emissioni generate dalle navi può essere possibile riducendo il loro consumo energetico (ottimizzazione della forma dello scafo,

nuovo sistema di propulsione, recupero di energia e l'utilizzo di energie rinnovabili), riducendo la loro velocità e / o aumentare la loro capacità.

Il progetto del Traforo Fehmarnbelt nasce dal desiderio di aumentare gli scambi economici e favorire lo sviluppo economico della regione. La costruzione di 19 chilometri di un tunnel sottomarino è stata decisa nel 2011, per stabilire un collegamento fisso tra le due sponde dello stretto e ridurre le pressioni ambientali associate al trasporto.

Le operazioni di traghettamento sostenibile sono una valida alternativa al tunnel dell'azienda tedesco-danese Scandlines, che opera nel Mar Baltico. Loro hanno sviluppato un programma pilota finanziato da investimenti privati per prevenire le normative ostacolanti. Questo programma consiste nella trasformazione delle sue navi in traghetti "a zero emissioni", attraverso l'uso della propulsione ibrida (consumo di carburante ed emissioni di CO2 ridotte di quasi il 20%) e l'installazione di filtri nei tubi di scarico.

Il "Green Logistic Corridor" di Botnia è un progetto transnazionale che coinvolge un gran numero di partner pubblici e privati. Esso mira a sviluppare l'infrastruttura e i collegamenti del corridoio logistico esistente al fine di rispondere alle esigenze pressanti per il miglioramento del sistema e di trovare soluzioni per un trasporto merci più sostenibile e ecologicamente responsabile, in particolare attraverso l'intermodalità e lo sviluppo del trasporto ferroviario di merci. L'idea è quella di favorire l'impiego ottimizzato delle infrastrutture esistenti (con un approccio transnazionale) e di individuare le esigenze per raggiungere il miglioramento delle infrastrutture e tutte le catene logistiche scandinave.

Nel Golfo di Finlandia sono stati sviluppati scenari per i trasporti e lo sviluppo al fine di fornire agli sviluppatori locali e regionali attraverso dati e analisi mediante un lavoro congiunto che ha come obiettivo i trasporti e la pianificazione urbana per le città gemellate di Helsinki e Tallinn, coinvolgendo la ricerca universitaria e i soggetti pubblici e privati da entrambi i lati del Golfo. Sono stati prodotti diversi scenari sulla fattibilità dei sistemi di trasporto e il loro impatto sulla competitività della regione, insieme ad una tabella di marcia che porta a diversi progetti strategici comuni. Particolare attenzione è stata accordata ai temi dello sviluppo sostenibile, gli impatti socio-culturali dell'iniziativa integrazione regionale e la competitività della regione e lo sviluppo economico.



Il **"Nordic Logistic Corridor"** è un progetto di cooperazione per migliorare i collegamenti est-ovest nella regione settentrionale del Mar Baltico unendo strategie di sviluppo locale e regionale sul tema dei trasporti e della logistica. Questo corridoio logistico costituisce un collegamento intermodale che permette il trasporto di merci e persone attraverso lo Stretto di Kvarken, come alternativa all'uso della ferrovia o della strada che costeggia il Golfo di Botnia (più lungo di diverse centinaia di chilometri).

Una strategia per la mobilità sostenibile è stata sviluppata dal Consiglio della contea di Pas-de-Calais, grazie al suo Piano di Sviluppo Regionale per la Mobilità, destinato a servire da guida strategica per il trasporto sostenibile e la mobilità. Quattro punti sono sottolineati: promuovere la mobilità sostenibile per tutti, sviluppare sistemi di trasporto efficienti e di intermodalità, offrire alternative all'uso delle automobili, ove possibile far in

modo che la mobilità contribuisca all'eccellenza territoriale del Pas-de-Calais.

Premi per la nautica sostenibile

sono stati implementati nelle Bocche di Bonifacio: premi ambientali sono stati conferiti alle barche che soddisfano un certo numero di requisiti ambientali. Così, i proprietari di yacht ricevono uno sconto del 40% sulla patente nautica, le imbarcazioni dotate di serbatoi per acque nere in possesso possono continuare ad attraccare dopo il tramonto in alcune aree e le piccole imbarcazioni possono navigare vicino alla costa. Inoltre, il GECT del Parco Marino Internazionale delle Bocche di Bonifacio prevede di organizzare eventi per promuovere questa politica e per eseguire campagne di sensibilizzazione al fine di incoraggiare un comportamento ecologicamente responsabile.

Il Tunnel Fehmarnbelt

- **Posizione** Fehmarn Belt (Germania/Danimarca)
- **Partner** Regione Zelanda, Contea di Ostholstein
- **Scala temporale** 2008 - 2021
- **Finanziamenti** Prestiti garantiti dallo Stato danese, fondi pubblici tedeschi e danesi su ciascun lato, finanziamenti europei (TEN-T)



Di cosa si tratta ?

Dopo l' accordo del 2008 tra le autorità danesi e tedesche, nel 2011 è stata decisa la costruzione della galleria sottomarina lunga 19 km, per stabilire un collegamento fisso tra le due sponde dello stretto. Il tunnel non avrà alcun impatto duraturo sull'ambiente (indagine 2008-2013) e contribuirà allo sviluppo economico e allo stesso tempo alla riduzione delle pressioni ambientali trasporto- correlate in questo stretto molto trafficato.

Origine della pratica

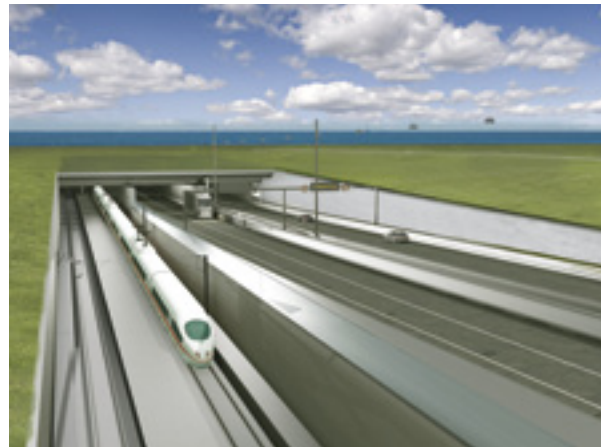
L'idea di costruire una galleria (autostrada e ferrovia) tra la Germania e la regione Zelanda, in Danimarca, nasce dal desiderio di incrementare gli scambi economici e favorire lo sviluppo economico della regione.

Obiettivi e attuazione

La sfida di costruire il traforo più lungo del mondo è stata affidata a Femern A/S, un'organizzazione danese di proprietà statale al 100% che sarà responsabile della progettazione, della costruzione (2015-2021) e la manutenzione della galleria. Secondo l'accordo del 2008, le autorità danesi saranno i proprietari del collegamento fisso finanziato da prestiti garantiti dallo Stato, che saranno rimborsati dagli utenti del collegamento fisso durante i primi 30-40 anni dopo la costruzione. Si raccoglieranno le entrate che finanziano e stabiliscono il prezzo del biglietto. Si forniscono anche garanzie per il finanziamento del progetto. Le opere di terra (miglioramento strade, binari ferroviari e ponti di collegamento su strada / ferrovia) sono pagate con fondi pubblici danesi e tedeschi per ciascun lato. Durante la costruzione, la sicurezza della navigazione nel Fehmarn Belt sarà garantita grazie ad un sistema Vessel Inseguimento (VTS) per guidare il trasporto, navi di guardia e attività offshore limitate.

Fattori chiave di successo

Anche se la galleria non è ancora costruita, possiamo considerare come buona pratica in quanto contribuirà ad un più forte legame tra le due sponde dello stretto e ad una maggiore integrazione economica regionale con poco impatto ambientale. Grazie al progetto NOSTRA, è stato possibile uno scambio di esperienze tra Fehmarn Belt e i partner dello Stretto di Dover sulle conseguenze di tali infrastrutture sullo sviluppo locale e l'ambiente.



Contatti Mette H. Bonde, mhbo@regionsjaelland.dk
oppure Horst Weppeler h.weppeler@kreis-oh.de

Sito web www.femern.com

Nordic Logistic Corridor (Il Corridoio logistico nordico)

- **Posizione** Stretto di Kvarken (Finlandia/Svezia)
- **Partner** Il Consiglio di Kvarken
- **Scala temporale** dal 2011 in poi
- **Finanziamenti** INTERREG, FESR, finanziamenti Consiglio Nordico dei Ministri e fondi regionali della Finlandia, Svezia e Norvegia



Di cosa si tratta?

Nordic Logistic Corridor è una partnership strategica di centri logistici, porti, ferrovie, autostrade e traghetti, che si estende su Finlandia, Svezia e Norvegia. Infatti, per prosperare, le economie regionali devono avere accesso a soluzioni di trasporto ecocompatibili, economicamente efficienti e allo stesso tempo essere in grado di raggiungere i mercati più grandi. Il Logistic Corridor Nordic crea interessanti collegamenti non solo verso la Russia ma anche verso i paesi baltici e oltre e per la Norvegia settentrionale e i porti non ghiacciati della costa atlantica. Lo sviluppo dinamico dell'intera regione viene creato usando come strumenti i trasporti e la logistica.

Origine della pratica

Il progetto nasce dai cambiamenti in corso dei modelli di trasporto che hanno richiesto nuove soluzioni multimodali. C'era anche la necessità di garantire una soluzione affidabile di trasporto a lungo termine per merci e passeggeri attraverso lo Stretto di Kvarken invece di prendere la strada più lunga di tutto il Golfo di Botnia, al fine di ridurre il percorso di trasporto da 800 a meno di 100 km, risparmiando varie ore e riducendo le emissioni di CO2.

Obiettivi e attuazione

Il progetto mira a creare migliori collegamenti est-ovest nella regione del Baltico settentrionale, combinando le strategie di sviluppo locali e regionali in Helgeland / Nordland, Regione di Västerbotten e Vaasa-Ostrobothnia. Il Nordic Logistic Corridor era un corridoio di trasporto esistente prima dell'avvio del progetto ma è stato rafforzato grazie alla cooperazione consolidata tra i partner e un partenariato pubblico - privato protetto. Questa partnership strategica funziona abbastanza bene finora: il marchio "Nordic Logistic Corridor" è noto, è stata attuata una strategia di marketing comune, sono stati fatti investimenti in infrastrutture, ecc. Una società comune di trasporto è stata addirittura creata dal Comune di Umeå e della città Vaasa per garantire il collegamento con Kvarken, che è una parte cruciale del corridoio. Attualmente, è in corso di attuazione un'impresa portuale congiunta.

Fattori chiave di successo

Questo progetto può essere considerato come una buona pratica in quanto sta implementando le politiche dell'UE, in collaborazione con la partecipazione nazionale, regionale e locale, unitamente ai soggetti privati. Il Corridoio si basa sul concetto di corridoio ecologico dell'UE ed è un'alternativa ecocompatibile di trasporto multimodale, in gran parte basata sul trasporto ferroviario e marittimo delle merci e quindi guadagnando diversi benefici ambientali. Ha inoltre portato al progetto TEN-T Midway Allineamento del Corridoio di Botnia, che mira a rafforzare la rete TEN-T della regione e garantire il collegamento di traghetti con Kvarken attraverso la cooperazione tra attori pubblici e privati. Dimostra inoltre che la cooperazione transfrontaliera può portare a strutture permanenti e di crescita economica per l'intera regione e servire come un buon esempio per gli altri stretti.

Contatti Mathias Lindström, il Consiglio di Kvarken mathias.lindstrom@kvarken.org

Sito web www.nordiclogisticcorridor.com

Una strategia per la mobilità sostenibile

- **Posizione** Lo Stretto di Dover (Francia)
- **Partner** Il Consiglio della Contea di Pas-de-Calais
- **Scala temporale** a partire dal 2012
- **Finanziamenti** fondi del Consiglio della Contea di Pas-de-Calais e FEDER



Di cosa si tratta ?

Il Quadro Strategico Regionale per la Mobilità è un documento che presenta le linee guida coerenti, politiche, strategiche e operative al fine di soddisfare le questioni locali, regionali ed europee nel 2020. Infatti, la mobilità è un tema centrale e trasversale e una vera sfida per la pianificazione e lo sviluppo sostenibile dei territori: Pas-de-Calais è ora impegnata in un approccio proattivo nell'ambito delle proprie responsabilità.

Origine della pratica

Questa strategia è stata implementata per far fronte alle attuali sfide della mobilità in relazione all'evoluzione della società (suburbanizzazione, aumento delle forme di mobilità ...) e la necessità di ridurre l'inquinamento a causa degli alti livelli di uso dell'automobile.

Obiettivi e attuazione

Ci sono quattro obiettivi principali: promuovere la mobilità per tutti e la parità di accesso alla mobilità sostenibile; sviluppare sistemi di trasporto intermodale ed efficienti per facilitare il passaggio da un modo di trasporto ad un altro limitando il tempo di attesa; proporre alternative all'uso dell'automobile ove possibile, come il carpooling, il "trasporto on demand" e modi di trasporto soft (pedonali e ciclabili); considerare la mobilità come un bene di eccellenza territoriale di Pas-de-Calais a livello europeo, regionale e nazionale. Sono state pianificate sessantanove azioni per attuare il modello nel territorio attraverso contratti territoriali con gli enti locali (comuni, per esempio) e di assistenza in ingegneria. Alcune azioni sono già state attuate, come la creazione di aree di carpooling, prezzi di 1 € per il trasporto bus, lo sviluppo di percorsi ciclabili, nodi intermodali e la realizzazione di una piattaforma di informazione multimodale Audomarois.

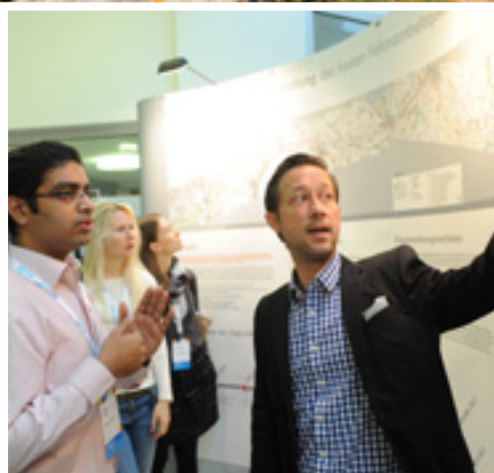
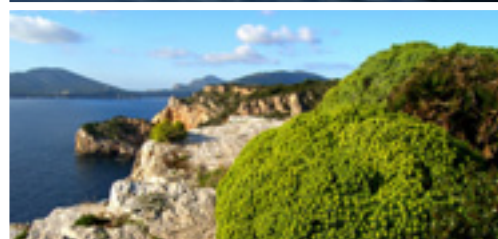
Fattori chiave di successo

La strategia per la mobilità sostenibile è un interessante esempio di un'azione di un'autorità locale per promuovere altre soluzioni di trasporto ecocompatibili per il pubblico. Questa Pratica potrebbe essere trasferita ad altre regioni e migliorata con una più ampia visione transfrontaliera che coinvolgerebbe entrambi i lati dello stretto.



Contatti Aline Desbonnets, Responsabile del progetto - mobilità, Consiglio della Contea Pas-de-Calais, desbonnets.aline@cg62.fr

Sito web www.pasdecals.fr



La sicurezza marittima

Perché lavorare sulla sicurezza marittima?

Gli stretti sono percorsi particolari di passaggio per navi, pescherecci e traghetti. All'interno degli stretti NOSTRA ci sono alcune delle più trafficate vie marittime internazionali del mondo. Tuttavia, gli stretti sono, per definizione, piccoli passaggi d'acqua che collegano due grandi masse d'acqua: il rischio di collisioni e incidenti di navigazione è pertanto superiore rispetto a qualsiasi altro rischio.

A questo riguardo e considerando che gli incidenti di navigazione sono le principali cause di inquinamento e danno ambientale, è necessario considerare la questione della sicurezza marittima nello stretto, che spesso rappresenta una rara ricchezza ambientale che è nostro dovere proteggere.

Pertanto, NOSTRA ha cercato di cercare soluzioni innovative per prevenire incidenti, per favorire la navigazione più sicura e per limitare i danni all'ambiente e perdite di vite umane in caso di incidenti.

Come affrontare il problema della sicurezza del traffico marittimo nello stretto?

Durante i workshop del progetto NOSTRA, sono state presentati diversi esempi di soluzioni innovative e collaborative.

La stima del numero di collisioni con il software iWRAP sviluppato dall'Autorità marittima danese fornisce un mezzo di valutazione delle variazioni di questo dato. Entro il 2030 si prevede che il numero di imbarcazioni in Fehmarn Belt aumenterà del 50%, generando un aumento del 110% del numero stimato di collisioni, che potrebbe essere ridotto con i progressi tecnologici e la formazione.

L'utilizzo del pilota volontario o il pilotaggio off-shore è una soluzione incoraggiata dalle normative internazionali e regionali (OMI e HELCOM) per ridurre al minimo il rischio di incidenti e collisioni che è stata sviluppata nei particolarmente pericolosi stretti danesi del Baltico.

La sicurezza del traffico marittimo nello stretto di Fehmarn è gestita da un centro di servizi di traffico marittimi (VTS - Vessel Traffic Service). L'esperienza del Fehmarn Belt è stata

presentata nel contesto della costruzione del tunnel che collega le due sponde 2015-2021: l'utilizzo delle apparecchiature radar, telerilevamento, l'uso di guardie costiere, di pilotaggio off-shore, misure di regolazione del traffico, ecc. sono necessari per garantirne la costruzione.

La ricerca marittima di volontariato e di soccorso è stata sviluppata nel Golfo di Finlandia grazie ad un progetto INTERREG IVA che mira a ristabilire le attività di soccorso marittimo nella parte orientale dello stretto e di stabilire una cooperazione tra i sistemi estoni e finlandesi dei soccorritori marittimi volontari. Il progetto prevede il rilancio di quattro navi di soccorso attrezzate in Estonia e di fornire nuove navi simili per i soccorritori finlandesi. Questo comporta anche l'impiego dei volontari addestrati in tecniche di soccorso e di emergenza.

MIRG-EU (Maritime Incident Response Groups)

è una squadra transfrontaliera di vigili del fuoco dello stretto di Dover, tra il Regno Unito, Francia, Belgio e Paesi Bassi. Il team mira a fornire una risposta agli incidenti che coinvolgono navi in mare, con l'obiettivo primario di salvare delle vite.

Il rafforzamento della sicurezza marittima a Bonifacio era necessario per risolvere i problemi relativi al traffico di navi che trasportano materiali pericolosi o inquinanti e per proteggere l'eccezionale patrimonio naturale. La creazione del Parco Marino Internazionale delle Bocche di Bonifacio nel 1993, è stata seguita nel 1998, dall'adozione di un provvedimento franco-italiano che impone a entrambi i membri di vietare o limitare il transito di alcune imbarcazioni, con un sistema di organizzazione del traffico marittimo ed un sistema di segnalazione obbligatoria per navi di stazza superiore o uguale a 300 UMS. Inoltre, entrambi i centri italiani e francesi di coordinamento e di soccorso marittimo lavorano insieme per monitorare l'area, ed è stato introdotto un regolamento nel 2001, che autorizza loro di pattugliare ed intervenire nelle acque nazionali del paese confinante.

I rischi per il trasporto di petrolio nel Golfo di Finlandia sono stati affrontati con misure adottate per ridurre i rischi di idrocarburi e anche dell'inquinamento chimico nello stretto (riduzione della velocità, deviazioni, modellizzazione).

MIRG-EU (Maritime Incident Response Groups) (Gruppo di intervento per gli incidenti marittimi)

- **Posizione** Lo Stretto di Dove
(Regno Unito /Francia)
- **Partner** Il consigli delle Contee di
Pas-de-Calais e di Kent
- **Scala temporale** 2012-2014
- **Finanziamenti** il programma
INTERREG IV 2 Seas



Di cosa si tratta?

Maritime Incident Response Groups (MIRG) è una squadra di vigili del fuoco specializzati nel risolvere i problemi a bordo come incendi, incidenti chimici e di persone intrappolate. MIRG-UE è un progetto INTERREG IVA 2 Seas che mira a creare una MIRG europea con le brigate: olandese, belga, francese e inglese. Sia il servizio Kent Fire & Rescue che SDIS 62 (Servizio Regionale Incendi e Servizio di soccorso di Pas-de-Calais), sono coinvolti nel progetto. La loro missione è quella di intervenire in caso di incidenti in mare per salvare la nave e per facilitare il trasporto sicuro in un porto per la riparazione, al fine di rendere non necessaria l'evacuazione dell'equipaggio e dei passeggeri e per limitare gli effetti dell'incidente sull'ambiente naturale. I partner lavorano nelle acque della zona "2 Mari": Stretto di Dover, Mare del Nord e Costa occidentale dello Schelda.

Origine della pratica

Lo Stretto di Dover è una delle vie marittime più trafficate al mondo. Pertanto, il rischio di incidenti marittimi è molto elevato e le squadre hanno bisogno di essere pronte ad intervenire in caso di incidenti.

Obiettivi e attuazione

L'obiettivo principale del progetto è quello di sviluppare la capacità e la resilienza dello stretto di Dover, e più ampiamente nella zona "2 SEAS", unendo le squadre dei vigili del fuoco e attuando tre fasi: analisi del rischio (tipo di navi attese, rischi per MIRG di andare a bordo), la selezione di vigili del fuoco volenterosi e le relative attrezzature e la composizione di un manuale delle operazioni standard in modo che ogni squadra possa svolgere le proprie attività secondo le stesse procedure. Sono stati organizzati programmi uniformi di formazione e addestramento per raggiungere la collaborazione ottimale e la condivisione di conoscenze. Nel 2014, un'esercitazione su larga scala è stata realizzata a bordo delle DFDS Seaways Princess. MIRG-UE mira a sviluppare delle Procedure Operative Standard (SOP) per il trasporto sicuro degli equipaggi.

Fattori chiave di successo

Questo progetto è un interessante esempio di coordinamento tra soggetti di diversi paesi con l'obiettivo di rispondere più efficacemente agli incidenti marittimi in uno stretto trafficato. Questa Pratica potrebbe essere trasferita ad altri stretti in cui vi è il rischio di incidenti marittimi e di danni ambientali.



Sito web www.mirg.eu

Lo sviluppo economico responsabile

Perché lavorare sullo sviluppo economico responsabile?

Gli stretti sono vie di passaggio e, di conseguenza, zone specifiche per lo sviluppo economico, soprattutto in un contesto transfrontaliero. Tuttavia, le attività economiche legate allo stretto (la pesca, le industrie, la logistica, il turismo, ecc) spesso creano un rischio di danno ambientale: le emissioni di materiali inquinanti nell'aria o nell'acqua, sconvolgendo o creando danni fisici alla biodiversità e minacciando gli ecosistemi locali. Molte delle attività economiche dipendono dagli ecosistemi degli stretti, come mostrato nello studio di riferimento NOSTRA. Pertanto, la tutela dell'ambiente non deve essere considerata esclusivamente come un fine, ma anche come un mezzo per promuovere lo sviluppo economico locale: la protezione delle risorse naturali è necessaria per garantire la sopravvivenza a lungo termine delle attività economiche negli stretti.

A questo proposito, è necessario considerare la questione dello sviluppo economico responsabile negli stretti, che sono spesso di una ricchezza ambientale rara che dobbiamo proteggere.

Come affrontare la questione dello sviluppo economico responsabile negli stretti?

Durante i workshop del progetto NOSTRA, sono stati presentati diversi esempi di pratiche volte ad uno sviluppo economico ecocompatibile.

Il progetto PNA Saline è un concorso di idee aperto a tutti gli architetti europei, che è stato lanciato nel 2011 a Reggio Calabria, con l'obiettivo di trovare soluzioni innovative e sostenibili per rinnovare la zona industriale fatiscente delle Saline Joniche, costruite nel 1970. Settanta squadre hanno partecipato al concorso e la giuria di esperti ha selezionato i vincitori, i cui progetti sono stati pubblicati e sono in attesa di finanziamento per l'attuazione. Questo concorso ha fornito un mezzo per ampliare e rinnovare la visione di questo territorio.

Il progetto ODISSEA ha consentito il ripristino ambientale della regione, dalla costa tirrenica della provincia di Reggio Calabria alle vette del Massiccio dell'Aspromonte (conservazione della biodiversità, ecc.). Il progetto mira a ridurre il divario economico e delle infrastrutture tra le diverse parti del territorio, e allo stesso tempo ridurre l'impatto sull'ambiente.

L'uso delle TIC (tecnologie dell'informazione e della comunicazione) è stato attuato in Estonia per ridurre gli oneri amministrativi e l'uso di carta e facilitare progetti di sviluppo economico.

ICT Demo Centre è un gruppo di aziende non-profit che operano nel settore delle TIC e cercano di sfruttare le nuove tecnologie di comunicazione e di informazione per uso amministrativo (bonifici, dichiarazioni dei redditi, elezioni, censimenti, ricevute e biglietti elettronici, ecc.) e di promuovere i documenti ufficiali elettronici (il 93% degli estoni hanno una carta d'identità elettronica, consentendo loro di autenticare una firma elettronica).

Una gestione coordinata delle immersioni nel tempo libero è stata attuata nelle Bocche di Bonifacio per affrontare l'incremento delle immersioni nello stretto e il rischio che presenta per la biodiversità. L'Autorità Ambientale della Corsica ha introdotto una carta sottoscritta dal Parco Naturale e dai centri di immersione, ha installato boe d'ormeggio in certi siti con quote di accesso e ha contribuito alla formazione del personale dei centri di immersione. Anche se a prima vista questi regolamenti sembrano limitare il profitto immediato dei centri di immersione, offre la possibilità di garantire la sopravvivenza a lungo termine delle loro imprese e di ampliamento a lungo termine grazie alla protezione del patrimonio naturale e la promozione dei loro cantieri.

Il progetto PATCH (L'adattamento ai cambiamenti dei porti) è un progetto INTERREG IVA (2009-2012) che mira a rendere le attività portuali e logistiche più resistenti al cambiamento, più aperte allo spirito di impresa e innovazione e più adattabili ai cambiamenti del mercato. Al fine di raggiungere questo obiettivo, l'idea è quella di rafforzare le operazioni logistiche del porto nel contesto di un incremento transfrontaliero e inter-connesso del mercato dei trasporti e delle merci. A breve termine, l'obiettivo del progetto era quello di fornire una risposta alla recessione economica, individuando le opzioni per la salvaguardia di posti di lavoro nei porti. A lungo termine, il concetto è di rafforzare l'efficacia transfrontaliera e la fattibilità di una cooperazione inter-porto.

Rail Baltica Growth Corridor è un esperimento legato al progetto Rail Baltica dell'Unione Europea, la cui ambizione è di collegare la Finlandia alla Polonia per via ferroviaria. La strategia seguita dalla città di Helsinki (Finlandia) è di promuovere lo sviluppo di infrastrutture, per creare fulcri multimodali e incoraggiare la cooperazione a più livelli, tenendo conto delle attività dei territori attraversati, in termini di settore economico (mercati) e di lavoro, compresi i flussi migratori.

Lo sviluppo economico sostenibile del trasporto merci è stato sviluppato nello stretto di Dover da John Shirley Ltd, che è una società che cerca di ridurre il suo impatto ambientale, in particolare attraverso il coinvolgimento nella rete Low Carbon Kent business e progetti europei come FUSION. La società sta sviluppando una serie di innovazioni per ridurre la propria impronta di carbonio e sta promuovendo "il trasporto



ecocompatibile” incoraggiando il trasferimento modale dai camion ai containers. Ha vinto premi per il suo approccio, che lo rende anche competitivo sul mercato, dal momento che molte aziende approvano questa strategia e scelgono l’azienda proprio per il suo approccio ambientale.

Il progetto Belt Trade (finanziato dai fondi europei INTERREG e FEDER e da finanziamenti privati) mira a stimolare la crescita economica della regione e di promuovere la creazione di posti di lavoro in relazione al progetto del tunnel di Fehmarn Belt. L’obiettivo è quello di preparare le PMI a cogliere le nuove opportunità derivanti dall’apertura di questo progetto di infrastrutture, in particolare promuovendo collegamenti tra le PMI su entrambi i lati dello stretto e incoraggiandole a sviluppare tecnologie energetiche pulite, per esempio.

Reed harvesting La raccolta delle canne con diritti esclusivi per le popolazioni locali è stata implementata nel Delta del Danubio, al fine di compensare le restrizioni dopo la sua classificazione come riserva della biosfera nel 1990, infatti, questa classificazione ha imposto una specifica organizzazione delle attività economiche, con le attività autorizzate solo in una zona tampone (attività tradizionali) e in zone di attività economiche: alle popolazioni locali e alle imprese è stato concesso un diritto esclusivo (soltanto quelle che vivono o si stabiliscono all’interno della riserva), permettendo loro di sfruttare le risorse naturali attraverso attività economiche tradizionali come la raccolta di canna.

Nella regione di Valona in Albania, sono stati sviluppati scenari per lo sviluppo socio-economico sostenibile attorno allo sviluppo del turismo, dello sviluppo rurale e agro-alimentare e lo sviluppo di servizi, reti e industrie leggere.

VASEK è una società di sviluppo regionale, di proprietà dei comuni della Regione di Vaasa, in Finlandia, e finanziata per un importo pro capite di € 14 annui. I suoi obiettivi primari sono di consigliare e guidare gli imprenditori, favorire lo sviluppo regionale attraverso programmi e progetti di sviluppo e di promozione regionale. Il concetto dei programmi e progetti di sviluppo gestiti da Vašek è di migliorare le condizioni per l’imprenditorialità nella regione e di coordinare e finanziare i progetti sostenuti da altre organizzazioni in aggiunta ai propri progetti.

Energy Vaasa è il leader nordico in tecnologie energetiche; in vista delle sfide ambientali e dei requisiti europei, le tecnologie energetiche sono un settore promettente e un settore chiave per l’economia finlandese. Nella regione di Vaasa, oltre 120 imprese specializzate in questo campo stanno godendo di un grande successo internazionale (tasso di esportazione superiore al 70%). Tra queste, Energy Vaasa offre prodotti e servizi innovativi per la generazione di energia e di miglioramento dell’efficienza energetica.

Il porto di Vuosaari è un nuovo porto costruito alla periferia di Helsinki per liberare lo spazio nel centro della città a favore delle attività abitative o ricreative, ridurre la congestione, il rumore e l’inquinamento associati al traffico e fornire un porto che è facilmente accessibile alle navi. La costruzione di questo porto ha richiesto il lavoro di decontaminazione e di stabilizzazione del suolo in quella che era un tempo una zona industriale. La tutela dell’ambiente si trovava al centro di questo processo, con l’obbligo per il porto di ottenere un permesso ambientale che è rinnovabile, ma valido per soli cinque anni, la costruzione di tunnel per servire il porto senza creare un impatto sui vicini siti e zone residenziali Natura 2000, la costruzione di una barriera antirumore. Inoltre, il porto ha attuato una serie di rigide regole che limitano i livelli di rumore, imponendo la raccolta di tutti i rifiuti dalle navi, il controllo delle specie esotiche, ecc.

Il progetto ODISSEA

- **Posizione** Lo stretto di Messina (Italia)
- **Partner** Provincia di Reggio Calabria
- **Scala temporale** 2004-2006
- **Finanziamenti** Fondi nazionali (Ministero dell'Ambiente)



Di cosa si tratta ?

Il progetto ODISSEA rappresentava un processo di certificazione ambientale della Provincia di Reggio Calabria, al fine di garantire una migliore considerazione degli impatti delle attività economiche sull'ambiente e sulla biodiversità da parte delle comunità locali.

Origine della pratica

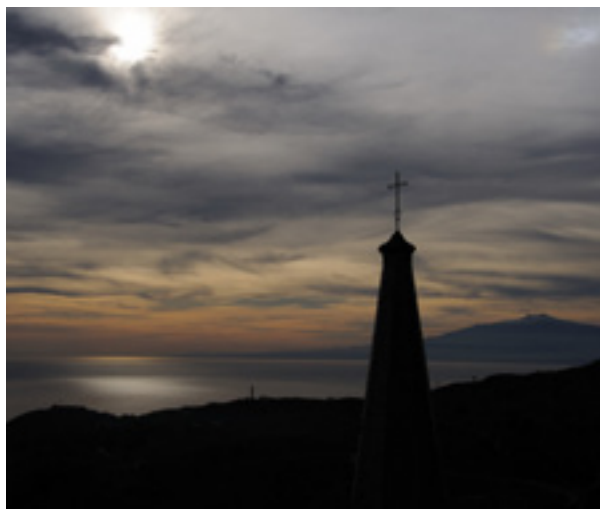
C'è stato un divario economico e infrastrutturale tra le diverse aree della regione che ha generato gravi conseguenze per l'ambiente naturale e un impoverimento della biodiversità.

Obiettivi e attuazione

Il progetto mirava a ripristinare il contesto ambientale della regione, dalla costa tirrenica della provincia di Reggio Calabria alle vette del Massiccio dell'Aspromonte (conservazione della biodiversità, ecc). Uno degli obiettivi è stato quello di ridurre il divario economico e infrastrutturale tra le varie parti del territorio, allo stesso tempo riducendo anche l'impatto sull'ambiente. Veniva presa in considerazione anche l'analisi riguardante il miglioramento dell'utilizzo del turismo sottovalutato e dei beni culturali. L'analisi ambientale (utilizzando indicatori ambientali) è stata finanziata dal governo italiano grazie a questo progetto. A seguito di studi specifici sullo stato dell'ambiente naturale in territori particolari nei comuni di Santo Stefano in Aspromonte e Scilla è stata rilasciata una certificazione EMAS (sistema di ecogestione e audit).

Fattori chiave di successo

Il progetto ODISSEA può essere considerata una pratica interessante poiché contribuisce a migliorare la consapevolezza ambientale delle comunità locali. Tale processo di certificazione ambientale potrebbe essere trasferito ad altri stretti e arricchito con una visione transfrontaliera.



Contatti Dott. G. Postorino, g.postorino@provincia.rc.it

Scenari per lo sviluppo socio-economico sostenibile

- **Posizione** Canale di Otranto (Albania)
- **Partner** il Consiglio Regionale di Valona



Di cosa si tratta?

Il Piano di sviluppo regionale di Valona ha evidenziato i seguenti obiettivi strategici: lo sviluppo del turismo sostenibile, rurale e Agri-Business, lo sviluppo dell'acquacoltura, energia, industria e servizi, le pari opportunità e l'inclusione sociale. L'obiettivo è quello di raggiungere lo sviluppo socio-economico sostenibile della regione. In considerazione dello stato attuale delle politiche implementate, sono state presentate tre strategie al fine di dimostrare il potenziale di sviluppo futuro della regione, sulla base delle sue attività e i settori economici prioritari.

Origine della pratica

La regione di Valona ha molte risorse per essere proposta come un'importante destinazione turistica (patrimonio culturale, magnifiche bellezze naturali, artigianato, ottima ospitalità, ecc.), ma ci sono molti aspetti che impediscono il suo sviluppo economico (la scarsa qualità dei servizi turistici, la carenza di informazione e istruzione, la qualità delle acque costiere, la gestione dei rifiuti e i collegamenti stradali).

Obiettivi e attuazione

La Regione ha individuato tre possibili direzioni future sulla base delle condizioni presenti e le tendenze delineate dalle politiche attuali. Il primo scenario prevede lo sviluppo del turismo amministrato con una gestione efficace del suolo e la pianificazione territoriale, la gestione efficace dei rifiuti, l'integrazione costa - entroterra e la protezione dell'ambiente. Il secondo scenario considera lo sviluppo basato sul miglioramento rurale e agroalimentare attorno ai prodotti tipici locali (di branding), l'associazione dei produttori, la difesa del suolo, l'agricoltura biologica, ecc. Lo scenario finale prevede lo sviluppo di servizi, reti e industrie leggere, con il controllo dell'inquinamento e la produzione di energia rinnovabile, l'innovazione aziendale e lo sviluppo di un'economia green.

Fattori chiave di successo

Questa pratica è interessante perché considera lo sviluppo socio-economico della regione, con un approccio sostenibile. Ogni scenario contiene obiettivi ambientali. Strategie simili potrebbero essere sviluppate in altre regioni confinanti con gli stretti e adattate secondo il potenziale locale.



Azioni dirette per l'ambiente naturale

Perché lavorare sulle azioni dirette per l'ambiente naturale?

Come sottolineato nello studio NOSTRA, gli stretti sono ecosistemi ricchi. Spesso ospitano specie rare o in via di estinzione e molte rotte migratorie di uccelli, mammiferi marini e pesci si trovano nelle zone degli stretti europei. Questo ricco ambiente naturale è minacciato da pressioni antropiche e naturali (inquinamento, specie invasive, cambiamenti climatici ...). Come spiega questa Guida delle Buone Pratiche, si può agire sui driver che incidono sugli ecosistemi (il trasporto marittimo, le attività economiche, il turismo, ecc.) al fine di ridurre il loro impatto. Ma è anche necessario considerare azioni dirette a proteggere e migliorare la biodiversità e gli ambienti naturali dello stretto.

Come intervenire direttamente sull'ambiente naturale degli stretti?

Durante i workshop del progetto NOSTRA, sono stati presentati alcuni esempi di pratiche finalizzate alla tutela diretta della biodiversità o dell'ambiente naturale.

Il Centro Euromediterraneo per i Cambiamenti Climatici della provincia di Lecce ha anticipato l'**adattamento al cambiamento climatico nella zona costiera** creando una missione di "Ocean-Lab", con l'obiettivo di sviluppare e generare previsione oceanica a breve termine: modellazione costiera, sviluppo di applicazioni per la sicurezza marittima, la stima degli impatti dei cambiamenti climatici sulla zona costiera ... Il Portale che riguarda le condizioni del mare, per esempio, offre l'accesso online gratuito per le previsioni meteorologiche e oceaniche in tutto il Mar Mediterraneo.

Le condizioni ambientali di valutazione degli ecosistemi marini e di transizione è stata implementata nello stretto di Otranto. Esso mira a sviluppare strumenti di mappatura e di distribuzione per gli habitat e le specie nelle regioni adriatiche e ioniche che utilizzano la tecnologia dell'informazione per creare piattaforme di dati, valutare le pressioni e i servizi artificiali forniti dagli ecosistemi e di assistere nella pianificazione delle aree marine protette.

Il progetto **BALTIC Flyway** è stato realizzato nello stretto di Fehmarn, che si trova su una rotta migratoria degli uccelli, il "Flyway Baltico". L'idea del progetto è di superare le difficoltà linguistiche su entrambi i lati del confine, al fine di lavorare insieme per la protezione della natura, informare il pubblico tedesco e danese circa gli uccelli e le aree naturali e aumentare la sensibilizzazione circa i servizi che l'ambiente naturale fornisce alle esigenze umane, in termini di salute, riposo e turismo.

Il progetto **HEALFISH** mira alla condivisione di buone pratiche per la gestione dei bacini fluviali e il ripristino dei fiumi nei due paesi su entrambi i lati del Golfo di Finlandia, mediante azioni in pochi fiumi pilota per facilitare la migrazione dei salmonidi. In realtà, uno stock di salmonidi sani (trota e salmone) è un buon indicatore della condizione ambientale di un fiume.

Un piano d'azione transfrontaliero sulla conservazione della biodiversità è stato sviluppato dal Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale (GECT), dal Parco Marino Internazionale delle Bocche di Bonifacio, creato nel 2012, che è il primo GECT dedicato alla tutela ambientale. Il suo scopo è di consentire un piano d'azione comune e di gestione integrata delle Bocche di Bonifacio, tenendo conto degli aspetti ambientali su scala più ampia. Le azioni congiunte possono così essere sviluppate al fine di affrontare le principali questioni: il trasporto, la pesca, il turismo, ecc.

Il progetto **SeaGIS** si prefigge di ampliare le conoscenze dello stretto di Kvarken e di renderlo più accessibile mediante una piattaforma comune per accrescere il potenziale per la pianificazione di aree marine su scala regionale, in vista di una futura direttiva europea sullo sviluppo marittimo e la gestione integrata delle zone costiere.



Il progetto BALTIC FLYWAY

- **Posizione** Fehmarn Belt (Germania/Danimarca)
- **Partner** Regione Zelanda, Contea di Ostholstein
- **Scala temporale** 2010-2013
- **Finanziamenti** INTERREG e i partner



Di cosa si tratta?

Il progetto BALTIC Flyway è un progetto INTERREG IVA che mira a superare le difficoltà linguistiche su entrambi i lati del confine, al fine di adoperarsi insieme per la protezione della natura, informando il pubblico tedesco e danese in materia di uccelli e aree naturali e aumentare la sensibilizzazione circa i servizi che l'ambiente naturale offre ai bisogni umani, in termini di salute, riposo e turismo. Questo progetto è un progetto pilota di un progetto più ambizioso che si prefigge di coinvolgere diversi paesi e partner.

Origine della pratica

Lo stretto di Fehmarn si trova su una rotta migratoria di uccelli, il "Flyway Baltico". Queste aree naturali sono rifugi importanti per la nidificazione degli uccelli, ma sono molto vulnerabili e devono essere protette. A tale scopo, è necessario guardare oltre i confini, che non esistono per gli uccelli.

Obiettivi e attuazione

Gli obiettivi del progetto erano di assicurare la conservazione della natura, la protezione degli uccelli e la comunicazione su questi argomenti su entrambe le sponde dello stretto. I partner hanno utilizzato il progetto come contributo alla realizzazione di una visione di centri di collegamento in "linea retta" con particolare attenzione agli uccelli nidificanti, l'agricoltura ecocompatibile Natura 2000 e la conservazione della natura, lo sviluppo di prodotti di qualità di produzione locale, nonché il miglioramento della salute pubblica e le opportunità per attività ricreative all'aperto. Per fare questo, i partner del progetto tedeschi e danesi hanno condiviso conoscenze ed esperienze professionali in materia di conservazione della natura, protezione degli uccelli, diffusione e commercializzazione. Queste abilità e competenze professionali trasversali sono state usate per costruire piani di sviluppo coordinati nazionali trasversali per le aree e per creare attività di divulgazione per i turisti e i cittadini locali.

Fattori chiave di successo

Questo progetto è una pratica interessante in quanto dimostra che è possibile agire al di là dei limiti dei sistemi nazionali su ciascun lato dello stretto e creare una fruttuosa cooperazione per raggiungere obiettivi comuni. E' anche importante sottolineare che gli scopi di conservazione della natura possono essere combinati con successo con il turismo all'interno dell'ambiente naturale. Questa pratica potrebbe essere trasferita ad altri stretti che devono affrontare problemi simili per quanto riguarda la migrazione degli uccelli e che desiderano affrontare questi problemi in modo transfrontaliero.



Contatti Morten Rolsted, Naturstyrelsen, mro@nst.dk

Sito web www.balticflyway.dk

Un piano d'azione transfrontaliero per la conservazione della biodiversità

- **Posizione** Bocche di Bonifacio (Francia /Italia)
- **Partner** L'Autorità Ambientale della Corsica e il Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena
- **Scala temporale** a partire dal 2012
- **Finanziamenti** le quote dei membri (con contributi regionali, nazionali ed europei)



Di cosa si tratta?

Il Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale (GECT), del Parco Marino Internazionale delle Bocche di Bonifacio, creato nel 2012, è il primo GECT dedicato alla protezione dell'ambiente. E' stato implementato un piano d'azione comune per le due aree marine protette. Esso mira a integrare la gestione delle Bocche di Bonifacio, tenendo conto degli aspetti ambientali su scala più ampia. Le azioni congiunte possono così essere sviluppate al fine di affrontare le principali questioni: il trasporto, la pesca, il turismo, ecc.

Origine della pratica

Le caratteristiche principali del piano d'azione transfrontaliero si trovano nelle peculiarità condivise di ciascun lato dello stretto: l'identità culturale (tradizioni) e la biodiversità (ricchezza di specie e paesaggi). L'idea di creare un parco marino internazionale tra la Corsica e la Sardegna risale all'inizio degli anni 1990, con una reale volontà di ottenere il riconoscimento internazionale per il carattere distintivo ecologico di questo stretto e per proteggere la sua ricchezza.

Obiettivi e attuazione

Il piano d'azione transfrontaliero mira a migliorare la gestione coordinata e la conoscenza scientifica dello stretto. E' stato creato un data base condiviso, con un inventario di specie, habitat e taxa del Parco marino internazionale: il suo obiettivo è quello di caratterizzare e di seguire l'evoluzione della biodiversità nello stretto, con un metodo scientifico armonizzato in ogni Area Marina Protetta. Due progetti pilota sono associati con il piano d'azione: una squadra di guardie di frontiera e un brand PMIBB comune (Parc Marin International des Bouches de Bonifacio). Inoltre, il piano d'azione fornisce un modello condiviso per l'utilizzo di energie rinnovabili. Un altro progetto

derivante dal piano d'azione è l'applicazione francese-italiana per lo status di patrimonio mondiale dell'UNESCO.

Fattori chiave di successo

Questo piano d'azione transfrontaliero è interessante in quanto mira direttamente a proteggere la biodiversità nello stretto agendo a livello transfrontaliero.

Questa pratica potrebbe essere trasferita ad altri stretti che devono affrontare questioni relative alla protezione della biodiversità, ma richiede un elevato livello esistente di governance congiunta (qui, il GECT).



Contatti GianLuigi.Cancemi@oec.fr,
y.donno@lamaddalenapark.org

Il progetto SeaGIS

- **Posizione** Kvarken (Svezia/Finlandia)
- **Partner** Il Consiglio di Kvarken
- **Scala temporale** 2011-2014
- **Finanziamenti** fondi INTERREG e nazionali



Di cosa si tratta?

Il progetto SeaGIS è un progetto INTERREG IVA che mira a fornire agli sviluppatori e ai decisori strumenti e dati, considerate le difficoltà aggiuntive nel realizzare una pianificazione territoriale in un ambiente marino tridimensionale. Il progetto ha l'ulteriore scopo di comunicare queste informazioni al pubblico in generale.

Origine della pratica

Il progetto SeaGIS sta anticipando la direttiva europea sulla pianificazione dello spazio marittimo e la gestione integrata delle coste: le agenzie ambientali e di pianificazione regionali volevano essere pronte per l'attuazione dei piani territoriali marini transfrontalieri della regione.

Obiettivi e attuazione

L'obiettivo del progetto SeaGIS è quello di ampliare le conoscenze dello stretto di Kvarken e di renderle più accessibili per migliorare le possibilità di pianificazione di aree marine a scala regionale. Il pubblico avrà accesso su internet ad una piattaforma di conoscenze multilingue basata, in cui saranno presentati i dati disponibili in materia di ambiente, infrastrutture e ambito socio-economico. Tutte le autorità ambientali e di pianificazione responsabili su entrambi i lati dello stretto di Kvarken sono coinvolti nel progetto. I comuni sono coinvolti in studi pilota e di fornitura dati rilevanti da caricare sulla piattaforma. Le università su entrambi i lati del Kvarken hanno esaminato la legislazione nazionale vigente (marittima, ambientale e di pianificazione) e hanno studiato il funzionamento del sistema di pianificazione in corso e l'approccio imminente di pianificazione dell'ecosistema della zona di Kvarken.

Fattori chiave di successo

Il progetto SeaGIS è una pratica interessante perché anticipa le direttive comunitarie in materia di pianificazione dello spazio marino e di conservazione degli ecosistemi costieri a livello transfrontaliero. Porta ad una conoscenza più approfondita e condivisa dell'ambiente naturale dello stretto, che, in considerazione delle difficoltà, non è sempre semplice per alcune autorità condividere i dati in modo gratuito.

Studi simili e riflessioni sul sistema di pianificazione in corso potrebbero essere trasferiti ad altri stretti per migliorare la loro capacità e per rispondere alle esigenze identificate dallo studio di riferimento NOSTRA.



Sito web <http://seagis.org/>



Parte III

Conclusione

L'obiettivo principale del progetto NOSTRA è la salvaguardia della biodiversità e del patrimonio naturale. Anche se, come mostra questa guida, questo è un tema trasversale che può richiedere un intervento su una varietà di influenze, tra cui la governance, la pianificazione dello spazio marino, il turismo, i trasporti, la sicurezza marittima e lo sviluppo economico. I 16 partner del NOSTRA si sono scambiati esperienze per 3 anni su tutti questi temi, al fine di attuare politiche più efficaci e sostenibili a livello di stretto.

2014, la fine di NOSTRA, ma un nuovo inizio

Il progetto NOSTRA sta giungendo alla fine, ma questa non è la fine della riflessione sulla biodiversità e la conservazione del patrimonio naturale di stretti europei. Infatti, oltre a questa Guida alle Buone Pratiche, ogni partner ha scritto un piano di implementazione che mira a trasferire alcune delle buone pratiche presentate in precedenza al proprio stretto. Inoltre, la fine del progetto NOSTRA non significa la fine della partnership: la maggior parte dei partner coinvolti nel NOSTRA sono anche rappresentati nell'Iniziativa Stretti Europei (ESI), il cui protocollo d'intesa dovrebbe essere rinnovato molto presto e dovrebbe portare nuovi progetti di cooperazione nei prossimi anni.

Contatti

Conseil général du Pas-de-Calais (Partner capofila)

Rue Ferdinand Buisson
62000 Arras - FRANCE
Contatii : Antoine Surget,
surget.antoine@cg62.fr

Kent County Council

Invicta House, County Hall
ME14 1XX, Maidstone, Kent
- UNITED-KINGDOM
Contatii : Chris Drake,
chris.drake@kent.gov.uk

Provincia di Messina

Corso Cavour 87
98122 Messina - ITALY
Contatii : Dr. Paolina Emanuele,
p.emanuele@provincia.messina.it

Provincia di Reggio Calabria

Piazza Italia
89125 Reggio Calabria - ITALY
Contatii : Giorgio Panuccio,
politichecomunitarie@provincia.rc.it

Kvarkenrådet rf.

Sandogatan 6
65100 Vasa - FINLAND
Contatii : Mathias Lindstrom,
info@kvarken.org

Provincia regionale di Trapani

Piazza Vittorio Veneto, n°2
91100 Trapani - ITALY
Contatii : Deborah Aureli,
daureli@provincia.trapani.it

Institutul National de Cercetare Dezvoltare Delta Dunarii

165, Babadag Street
820112 Tulcea - ROMANIA
Contatii : Marian Tudor,
mtudor@ddni.ro

Harju Maavalitsus

Roosikrantsi 12
15077 Tallinn - ESTONIA
Contatii : Kaarel Kose,
kaarel.kose@mv.harju.ee

Uudenmaan liitto

Esterinportti 2 B
FIN-00240 Helsinki - FINLAND
Contatii : Heli Halla-Aho,
heli.halla-aho@uudenmaanliitto.fi

Provincia di Lecce

Via Umberto I n. 13
73100 Lecce - ITALY
Contatii : Carmelo Calamia,
ccalamia@provincia.le.it

Qarku I Vlores

Sheshi 4 Heronjte
094 Vlore - ALBANIA
Contatii : info@qarkuvlore.gov.al

Region Sjælland

Alleen 15
DK - 4180 Sorø - DANMARK
Contatii : Mette Høstgaard Bonde,
mhbo@regionsjaelland.dk

Kreis Ostholstein

Luebecker Str. 41
D 23701 Eutin - GERMANY
Contatii : Horst Weppler,
h.weppler@kreis-oh.de

Office de l'Environnement de la Corse (O.E.C.)

Avenue Jean Nicoli
20250 Corte - FRANCE
Contatii : Gianluigi Cancemi, GianLuigi.
Cancemi@oec.fr

Provincia di Sassari

Piazza d'Italia, 7
07100 Sassari - ITALY
Contatii : Dr. Salvatore Masia,
s.masia@provincia.sassari.it

Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena

Via Giulio Cesare, 7
07024 La Maddalena - ITALY
Contatii : Giovannella Urban,
g.urban@lamaddalena-park.org

	Stretto di Dover		Stretto di Messina	Kvarken	Stretto di Sicilia	Delta del Danubio	Golfo di Finlandia
Temi	Consiglio della Contea di Pas-de-Calais	Consiglio della Contea di Kent	Provincia di Reggio Calabria	Consiglio di Kvarken	Provincia regionale di Trapani	Istituto Nazionale del Delta del Danubio	Harju County Government
Governance Congiunta							
Consiglio di Kvarken				X			
GECT in Bonifacio							
Anno del Golfo di Finlandia 2014							X
Le Fehmarn Belt Days							
Pianificazione dei paesaggi marini e dello spazio marino							
Valutazione del paesaggio marino e pianificazione marina		X					
Turismo sostenibile							
CAST (Coastal Actions for Sustainable Tourism ; Azioni costiere per un turismo sostenibile)	X	X					
Friendly Islands Route							X
Sviluppo dell' economia del turismo nel Salento							
Trasporto sostenibile							
Il Tunnel Fehmarnbelt							
Nordic Logistic Corridor				X			
Una strategia per la mobilità sostenibile	X						
Sicurezza marittima							
MIRG-EU	X	X					
Sviluppo economico sostenibile							
Il progetto ODISSEA			X				
Scenario per lo sviluppo socio-economico sostenibile							
Azioni dirette per l'ambiente naturale							
Il progetto BALTIC FLYWAY							
Un piano d'azione transfrontaliero							
Il progetto SeaGIS				X			

Golfo di Finlandia	Canale di Otranto		Fehmarn Belt		Bocche di Bonifacio		
Il consiglio regionale Uusimaa	Provincia di Lecce	Consiglio Regionale Valona	Regione Zelanda	Contea di Ostholstein	Autorità Ambientale Corsica	Provincia di Sassari	Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena
					X		X
X							
			X	X			
X							
	X						
			X	X			
		X					
			X	X			
					X		X

