



Ghid de bune practici

Îmbunătățirea guvernării transfrontaliere a strâmtorilor pentru o eficientă conservare a biodiversității și a patrimoniului natural



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

■ Table des matières	2
■ Prefață	3
Despre PROIECTUL NOSTRA	5
■ Ce este INTERREG IVC ?	6
■ Ce este NOSTRA ?	7
■ Metodologie	8
■ Studiul de bază NOSTRA	9
■ Cine sunt cei 16 parteneri NOSTRA ?	10
Strâmtoarea dover	13
Strâmtoarea bonifacio	15
Strâmtoarea messina	16
Strâmtoarea kvarken	19
Golful finlandei	20
Strâmtoarea otranto	22
Centura feharn	24
Strâmtoarea siciliei	26
Delta dunării	28
NOSTRA-Bune practici	31
■ O guvernare comună	32
Consiliul Kvarken	34
Grupare europeană de cooperare teritorială în Bonifacio	35
Golful Finlandei anul 2014	36
Zilele feharn 2014	37
■ Peisaje marine și planificare maritimă spațială	38
■ Turismul durabil	40
CAST (Activități Costiere pentru un Turism Durabil)	41
Ruta insulele friendly	42
Dezvoltarea turismului în zona salento	43
■ Transport durabil	44
Tunelul Fehmarnbelt	46
Coridor Logistic Nordic	47
O strategie pentru mobilitate durabilă	48
■ Siguranța maritimă	50
MIRG-EU : groupe d'intervention en cas d'incidents maritimes	51
■ Dezvoltare economică responsabilă	52
Proiect ODISSEA	54
Scenarii pentru dezvoltare socio-economică	55
■ Acțiuni directe pentru mediul înconjurător	56
Proiectul BALTIC Flyway	57
Un plan de acțiune transfrontalier pentru conservarea biodiversității	58
Proiectul SeaGIS	59
Concluzii	60
■ Contacts	61

Prefață

NOSTRA- un pas pentru consolidarea cooperării transfrontaliere în cadrul rețelei Europene de strâmtori.



Proiectul NOSTRA (Rețeaua de strâmtori), reunește 16 parteneri din 8 regiuni europene cu strâmtori, în jurul unui obiectiv comun : **realizarea unei guvernări comune eficiente în ceea ce privește strâmtorile poate îmbunătăți politicile publice asigurând o dezvoltare durabilă a acestor teritorii.**

Atât pentru Consiliul Județean Pas-de-Calais, cât și pentru ceilalți parteneri implicați în proiectul NOSTRA, există o observație împărtășită: strâmtorile sunt zone de trafic care conectează și separă, două regiuni și două mări; acestea sunt locuri în care mai multe probleme interconectate sunt concentrate și dezbătute. Acesta este motivul pentru care proiectul NOSTRA deține o importanță capitală: permite elaborarea soluțiilor pentru

aceste provocări.

Pe parcursul a trei ani, partenerii s-au întâlnit în cadrul sesiunilor de workshop pentru a-și împărtăși experiența și totodată pentru a reflecta asupra celor 7 (șapte) principale probleme a strâmtorilor europene: guvernare, planificare maritimă, turism, transport, siguranță maritimă, dezvoltare economică și protecția mediului.

Acest ghid însumează 50 de exemple practice identificate de către toți partenerii din cadrul acestui proiect. În ciuda diferențelor dintre fiecare teritoriu din cauza problemelor de context, locale și regionale, aceste bune practici sunt o sursă de îmbogățire reciprocă și răspunsuri la provocările comune cu care se confruntă zilnic autoritățile europene de graniță (limitrofe), ale acestor strâmtori.

Prima realizare majoră a Inițiativei Europene de Strâmtori, care deține încă din anul 2009, cei mai mulți dintre partenerii proiectului NOSTRA drept reprezentanți; a fost aceea de a consolida acest parteneriat și să contribuie totodată la recunoașterea particularităților strâmtorilor europene. Acest ghid de bune practici dezvăluie toată complexitatea și bogăția acestor strâmtori europene, teritorii excepționale de care suntem mândri astăzi.

În numele celor 16 parteneri de proiect,

Președintele Consiliului Județean Pas-de-Calais,
Michel DAGBERT



Partea I

Despre PROIECTUL NOSTRA

Ce este INTERREG IVC ?

INTERREG IVC este unul din programele politicii regionale de coeziune al Uniunii Europene 2007-2013 și este finanțat de către Fondul European de Dezvoltare Regională (ERDF). Acesta răspunde obiectivului de cooperare teritorială și are ca scop dezvoltarea cooperării interregionale în Europa, cu un buget de 445 de milioane de euro pentru perioada 2007-2013. Obiectivul Programului INTERREG IVC este de a îmbunătăți eficiența politicilor și instrumentelor regionale prin schimbul de experiență între parteneri. Două priorități sunt definite, cu sub-teme :

- Inovare și economia cunoașterii:
 - Inovare, cercetare și dezvoltare tehnologică
 - Anteprenariat și Întreprinderi Mici și Mijlocii
 - Societatea informațională
 - Ocuparea forței de muncă, capitalul uman și educație
- Mediu și prevenirea riscului
 - Riscuri naturale și tehnologice
 - Gestionarea resurselor de apă
 - Gestionarea deșeurilor
 - **Biodiversitate și conservarea patrimoniului naturale** (tema proiectului NOSTRA)
 - Energie și dezvoltare durabilă

Există două tipuri de proiecte: Proiecte de Inițiativă Regională și Proiecte de Capitalizare. Proiectele de Inițiativă Regională, (precum proiectul NOSTRA), partenerii lucrează împreună pentru a face schimb de experiență într-un domeniu de politică având posibilitatea de a alege între trei niveluri de intensitate pentru cooperarea lor, de la rețea (network) la dezvoltarea de instrumente de politică sau crearea de mini-programe. În Proiectele de capitalizare. Partenerii se bazează pe bunele practici deja identificate pentru a le transfera în programe principale ale fondurilor structurale alocate de Uniunea Europeană. les programmes majeurs des fonds structurels européens.



Ce este NOSTRA ?

Originea practicii

Proiectul NOSTRA (rețeaua de strâmtoare) este rezultatul Inițiativei Europene de Strâmtoare (ESI), semnat în noiembrie 2010, ca o propunere atât din partea Consiliului Județean Pas-de-Calais (FR.) și cât și din partea Consiliului Județean Kent (UK).

ESI are drept scop obținerea recunoașterii caracteristicilor specifice ale strâmtorilor europene în cadrul politicilor europene și integrarea acestora în programele și în fondurile structurale europene. Un alt scop ESI este și apariția unor proiecte de cooperare cum ar fi proiectul NOSTRA.



Website www.europeanstraits.eu

Obiective

NOSTRA este un proiect INTERREG IVC ce are drept scop cooperarea și schimbul de experiență între partenerii din diferite regiuni europene ce dețin strâmtoare, în scopul de a pune în aplicare politici mai eficiente și durabile. Obiectivul principal al proiectului este conservarea biodiversității și a patrimoniului natural. NOSTRA își propune să arate că o guvernare împreună (transfrontalieră) bazată pe o abordare integrată și favorabilă incluziunii, poate îmbunătăți politicile publice în ceea ce privește conservarea biodiversității și a patrimoniului natural și poate permite o dezvoltare economică durabilă a zonei.

Activitățile proiectului au fost organizate în jurul a trei teme principale :

- Impactul asupra mediului produs de dispozitive de transport maritim și logistică;
- Parteneriat local pentru o dezvoltare economică și turistică durabilă și prietenoasă totodată cu mediul;
- Sistematizare (Planificare) terestră și marină pentru a combina conservarea mediului cu îmbunătățirea calității vieții locuitorilor și dezvoltarea economică.

Informații cheie

- 16 parteneri din 10 țări diferite;
- 8 regiuni cu strâmtoare și un 1 institut de cercetare specializat pe Delta Dunării;
- Un buget de 2.36 milioane de Euro, cu o contribuție din partea ERDF DE 1,79 milioane Euro;
- 2 vizite de studiu, 4 workshop-uri, 3 seminarii, începând cu anul 2012 până în anul 2014.

Website www.nostraproject.eu

Metodologie

Prezentare generală

În vederea îndeplinirii obiectivelor sale, activitatea de trei ani a proiectului NOSTRA a fost împărțită în trei perioade:

Prima perioadă a fost aceea de a evalua problemele ridicate în jurul strâmtorilor, mai ales având în vedere chestiunile/problemele guvernamentale. A doua perioadă a fost dedicată prezentării bunelor practici din fiecare regiune. În cele din urmă, ultimul an al proiectului a fost dedicat analizei și selecției de bune practici, pentru elaborarea acestui ghid și elaborarea de planuri de implementare, care au scopul de a pune bunele practici în acțiune.

Pe parcursul celor trei ani, au fost respectate activitățile programate organizate la nivel de parteneriat, pe teritoriul fiecărui partener, prin întâlniri teritoriale, pentru a permite diseminarea cunoștințelor.

Conferința finală, din octombrie 2014 la care vor participa reprezentanți ai partenerilor alesi va închide proiectul contribuind însă la promovarea bunelor practici și recomandări administrative la nivel regional, național și european.



2012 : Vezi și Învăță

După conferința de lansare a proiectului, în aprilie 2012, în Strâmtoarea Dover, prima perioadă a proiectului a fost dedicată vizitării a două strâmtori care lucrează deja cu instrumente de guvernare în comun :

- Prima vizită, Kvarken, (Finlanda) Iunie 2012: Consiliul Județean Kvarken ;
- A doua vizită, Bonifacio (Corsica) Octombrie 2012.

Gruparea Europeană de cooperare teritorială a Parcului Internațional Marin din Strâmtoarea Bonifacio (EGTC-PIMBB). În timpul vizitelor, partenerii s-au întâlnit cu factori de interes local ce dețin diverse interese pe teritoriul strâmtorilor (mediu, transport, etc). Aceste evenimente permit partenerilor să pună întrebări în jurul acestor instrumente de guvernare și asupra eficienței lor, respectându-se obiectivele proiectului.

În paralel, a fost lansat și un studiu dorindu-se a fi o evaluare inițială a diferitelor regiuni cu strâmtori, implicate în proiectul NOSTRA și de a dobândi o mai bună cunoaștere a tipurilor de instrumente de guvernare.

2013 : Analizează și Studiază

Pe perioada celui de al doilea an al proiectului, au fost organizate patru workshop-uri, cuprinzând cele patru subteme, cu scopul de a identifica și de a analiza bunele practici pentru o dezvoltare durabilă a strâmtorilor :

- Primul workshop a avut loc în Kent (Marea Britanie) în ianuarie 2013 - Peisaje marine și Planificare Spațială Marină ;
- Al II-lea workshop susținut în Lecce (Italia), aprilie 2013 - Turism și Patrimoniu Cultural;
- Al III-lea workshop din Fehmarn Belt în iunie 2013, - Siguranța maritimă și traficul verde;
- Al IV-lea workshop, Uusimaa, Octombrie 2013 , Economia din interiorul țării și din regiunile de coastă.

2014 : Gândește și acționează

În cursul ultimului an al proiectului, trei seminarii transversale au fost organizate pentru a sublinia legătura dintre toate problemele abordate anterior și pentru a ajuta în alegerea instrumentelor ideale de guvernare pentru a asigura conservarea strâmtorilor :

- Primul seminar (Regiunea Calabria), Februarie 2014 ;
- Seminarul al II-lea Bonifacio, Iunie 2014: Valorificarea proiectelor europene pentru o mai bună cunoaștere și gestionare a biodiversității în Bouches de Bonifacio și lucru asupra bunelor practici pentru planurile de implementare.
- Seminarul al III-lea Delta Dunării, Septembrie 2014; Finalizarea de recomandări de instrumente politice și planuri de implementare.

Acest ghid de bune practici este rezultatul unui proces lung și arată unele dintre cele mai bune practici implementate în strâmtorile europene, în scopul de a aborda mai multe probleme cu care se confruntă aceste zone excepționale.

Studiul de bază NOSTRA

Un studiu de referință a fost lansat în 2012, în scopul de a avea o evaluare inițială a stării diferitelor strâmtoare implicate în NOSTRA și pentru a obține o înțelegere a tipurilor de instrumente de guvernare existente.

Ca urmare a studiului, echipa de consultanță (Serviciul Intelligent BIO), a elaborat un raport general, la scara de parteneriat și un raport la scara de fiecare strâmtoare. Fiecare raport oferă o privire de ansamblu și scoate în evidență principalele probleme cu care se confruntă fiecare regiune cu strâmtoare. Apoi, se prezintă principalele răspunsuri ce pot fi utilizate pentru a aborda principalele provocări pentru mediul natural (cu un accent special pe politicile UE și practicile de guvernare). În cele din urmă, se oferă recomandări pentru viitoarele acțiuni.

Principalele rezultate obținute la nivel de parteneriat

Studiul identifică mai mulți factori care au un impact asupra ecosistemelor strâmtoarelor și medii naturale. Precum turismul, transportul, securitatea maritimă și infrastructura. Studiul evidențiază, de asemenea, importanța biodiversității și a mediului natural în strâmtoare, așa cum de multe ori este recunoscut la nivel național sau internațional, prin desemnarea de arii protejate, cu prezența unor specii rare și pe cale de dispariție și de existența unor rute de migrație pentru păsări, mamifere marine și pești. Studiul schițează impactul principalelor presiuni conexe exercitate asupra biodiversității și a mediului natural. Se disting astfel două tipuri de presiuni :

- **Presiuni care rezultă din activitățile umane**, cum ar fi poluarea (ca urmare a activităților de pe uscat sau la niveluri ridicate de trafic maritim și de accidente), eutrofizare (din cauza apei sau a utilizării îngrășămintelor în agricultură) și a speciilor invazive (introduse accidental sau în mod intenționat , amenință speciile indigene);
- **Presiunile naturale**, cum ar fi schimbările climatice (una dintre cele mai mari amenințări, la nivel global) și impactul acestora din punct de vedere economic, social și de mediu ale zonelor de coastă.

De asemenea, studiul de bază prezintă răspunsurile pentru abordarea principalelor provocări pentru mediul natural, în special politicile UE, cum ar fi: Directiva-Cadru privind Apa, Directiva-Cadru privind Strategia pentru Mediul Marin, Directivele Habitare și Păsări, Directiva privind Strategia de evaluare a impactului asupra mediului, Directiva privind Strategia de evaluare a mediu și Directiva privind răspunderea pentru mediu înconjurător.

Recomandări pentru acțiunile viitoare la nivel de parteneriat

Studiul de bază a dus la o serie de recomandări cheie la nivel de parteneriat sau de rețea :

Practicile de guvernare :

- Construirea unei entități oficiale care reprezintă rețeaua cu responsabilități de reprezentare la nivel european și internațional, fiind capabil să adune și să comunice doleanțele din fiecare strâmtoare .
- În structura acestei entități pentru a se asigura rotația de bord, președintele va fi nominalizat de fiecare partener implicat, în fiecare an (sau perioadă), selectându-se teme prioritare pentru fiecare perioadă.
- Construirea unui Comitet European al Strâmtoarelor cu deputați regionali aleși, desemnați pentru organizarea de întâlniri periodice, inițiative de proiecte și strângerea de fonduri pentru a sprijini activități comune (îmbunătățirea managementului sau proiecte).
- Construirea de strategii (pe termen scurt, mediu și lung) și a planurilor de acțiune aferente
- Identificarea priorităților pentru diferite strâmtoare - creșterea priorităților Comisiei Europene într-un document oficial .
- Participa la consultări cu părțile interesate și evenimente la nivelul UE.

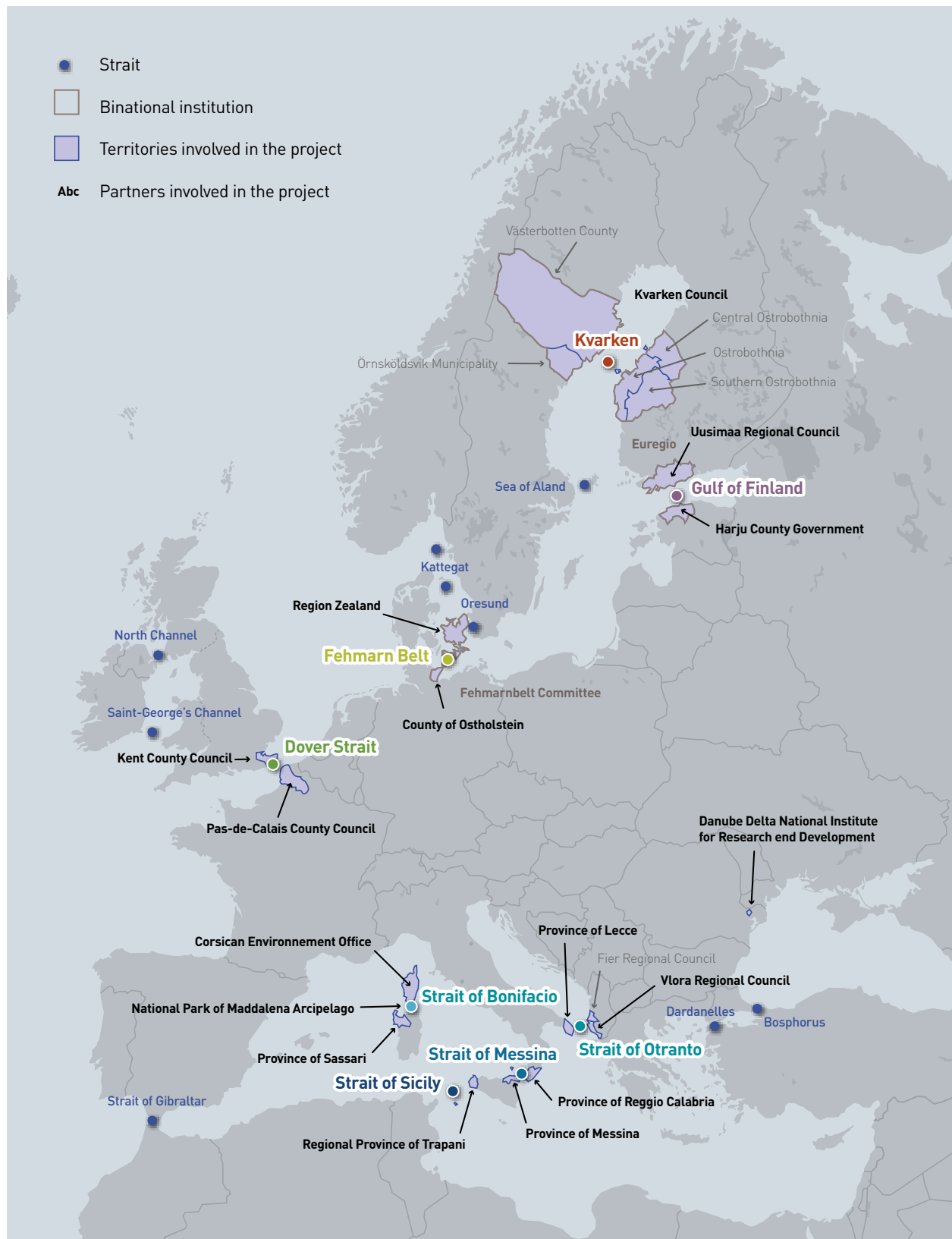
Schimb de experiență și de cunoștințe :

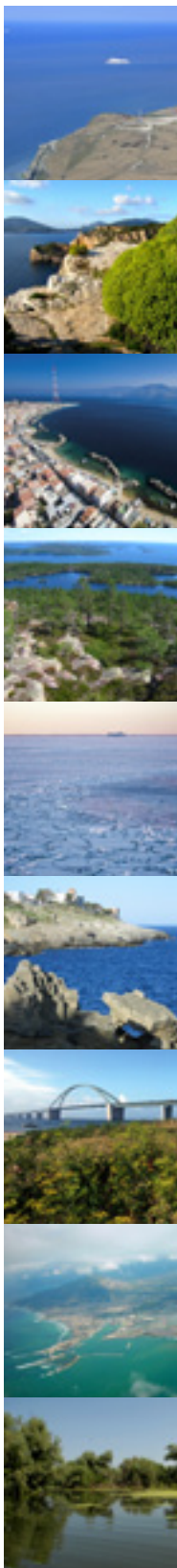
- Colectarea de informații și date din domenii precum mediu socio-economic și științific la nivel local, regional și transfrontalier.
- Construirea de baze de date comune sau o bază de date comună;
- Datele obținute să fie disponibile pentru partenerii rețelei, informări asupra abordărilor metodologice și instrumentele folosite pentru a colecta astfel de date;
- Implementarea de instrumente, procese formale și inițiative structurale pentru a continua experiențele de partajare și de cunoștințe între strâmtoare europene;
- Construirea de relații și schimb de experiență și cunoștințe, cu strâmtoare non-europene pentru a construi inițiative și identificarea problemelor comune
- Crearea unei rețele de experți specializați în probleme legate de regiunile cu strâmtoare, și transfrontaliere, care va sprijini rețeaua în curs de dezvoltare de expertiză pe probleme comune
- Dezvoltarea de noi proiecte de cercetare, privind sistemele de biodiversitate și impactul presiunilor asupra biodiversității

Domenii de acțiune ce pot fi dezvoltate în comun

- Securitatea maritimă în contextul creșterii traficului.
- Posibilitatea de a dezvolta noi servicii și activități, în scopul de a asigura un plus de valoare pentru transportul maritim ;
- Posibilitatea de inovare,
- Impactul și beneficiile activităților interioare și de dezvoltare ale zonelor de coastă și marine.

Cine sunt cei 16 parteneri NOSTRA ?





8 parteneri/ regiuni cu strâmători

- **Strâmtoarea Dover** (Franța / Marea Britanie)
- **Strâmtoarea Bonifacio** (Franța / Italia)
- **Strâmtoarea Messina** (Italia / Italia)
- **Strâmtoarea Kvarken** (Finlanda / Suedia)
- **Gulf of Finland** (Finlanda / Estonia)
- **Strâmtoarea Otranto** (Italia / Albania)
- **Fehmarn Belt** (Germania / Danemarca)
- **Strâmtoarea din Sicilia** (Italia / Tunisia)

1 partener delta dunării

- **Delta dunării** (românia)

Deși Delta Dunării nu este o strâmtoare, este asociat cu proiectul pentru că fost nevoie de parteneri din Europa de Est și de Institutul Național de Cercetare și Dezvoltare Delta Dunării implicat în proiectul Deltanet INTERREG IVC; A fost o oportunitate de a stabili o legătură intermediară între două proiecte similare (rețele de regiuni cu specificitate geografică, de conservare a biodiversității și a patrimoniului natural) și pentru a aduce-o un aport privind valoarea proiectului NOSTRA.

Strâmtoarea Dover



Strâmtoarea Dover



Caracteristici ale strâmătorii

Strâmtoarea Dover este definită ca un teritoriu care marchează trecerea a bazinul mării a canalului englezesc către Marea Nordului și frontiera dintre Marea Britanie (Dover) și continentul european (Calais, Franța). Strâmtoarea este de numai 32 km (20 mile) lățime și deține o adâncime mică (uneori doar 20 de metri).

Pentru a beneficia de studiul de bază și de proiectul Nostra, strâmtoarea a fost definită ca zona amplasată în apropierea frontierei cu East Sussex și Kent (Dungeness) pe la Berck cu linia de nord mergând de la Nord Foreland (aproape de Margate) la francezi / granița cu Belgia. Strâmtoarea este una dintre cele mai aglomerate căi maritime din lume. Pe ambele părți ale strâmătorii, porturile sunt de o importanță deosebită: porturile Dover și Calais sunt cele mai aglomerate porturi de transport de pasageri din Europa, în ciuda deschiderii Tunelului Canalului Mânecii în 1994. Acest lucru confirmă importanța și dezvoltarea acestui pasaj ce este în continuă creștere.

Portul Dover este la fel de important pentru transportul de marfă, fiind cel mai aglomerat din Europa; 90% din transportul de marfă către Marea Britanie trece prin strâmtoare.

Poluarea aerului (oxidul de sulf) și tendința de creștere a traficului transportului maritim sunt aspecte-cheie pentru strâmtoare.

Portul de Boulogne-sur-Mer și Calais sunt, cele mai semnificative porturi franceze de pescuit maritim și pe locul al patru-lea din punct de vedere al traficului comercial. Strâmtoarea TIC EST este de asemenea deosebit de importantă din punct de vedere al biodiversității, (pescuitul, turism, peisaj) dar deține și o semnificație deosebită culturală.

Protejarea peisajelor, precum ar fi Kent Downs AONB (stânci de cretă) sunt o parte esențială a identității și a patrimoniului cultural din strâmtoare, aici având loc evenimente istorice naționale.

Aceste peisaje, sunt importante atât pentru turism cât și pentru calitatea vieții. Atât Consiliul Județean Kent cât și Consiliul Județean Pas-de-Calais doresc dezvoltarea identității strâmătorii Dover ca o zonă marină comună concentrându-se pe inițiativele de turism conexe.

Parteneri implicați

■ **Liderul proiectului – consiliul județean pas-de-calais** – Franța
Consiliul Județean Kent este autoritatea strategică în ceea ce privește aspectele de coastă și există de asemenea 8 autorități raionale din jurul coastei Kent. Acesta lucrează în parteneriat cu autoritățile respective pe probleme de coastă și pe probleme marine naționale în special cu Organizația de Management Marin.

Website www.pasdecalais.fr

■ **Consiliul județean kent (regatul unit)**

Consiliul Județean Kent este autoritatea strategică în ceea ce privește aspectele de coastă și există de asemenea 8 autorități raionale din jurul coastei Kent. Acesta lucrează în parteneriat cu autoritățile respective pe probleme de coastă și pe probleme marine naționale în special cu Organizația de Management Marin.

Website www.kent.gov.uk

Principalele recomandări ale studiului de referință nostra pentru strâmători

Governare : Implementarea unei structuri unice pentru a reprezenta strâmtoarea, și pentru a clarifica problemele legate de biodiversitate, să dezvolte o rețea cu părțile interesate care reprezintă instituții publice, sectorul privat și cercetători în domeniile-cheie

Cunoștințe : Dezvoltare, actualizarea și schimbul de cunoștințe comune și transfrontaliere asupra biodiversității și a mediului natural și impactul presiunilor umane și naturale asupra biodiversității și a mediului natural.

Acțiuni : schimb de experiență și de bune practici între partenerii intermediari, ce pun în aplicare acțiuni transfrontaliere pentru a face față provocărilor comune de poluare a aerului din cauza traficului, de a aborda integrarea provocărilor legate de biodiversitate în sectorul agricol Kent, crearea de locuri de muncă prin dezvoltarea de oportunități de afaceri transfrontaliere pentru a aborda problemele economice, o strategie comună de implementare pentru evaluare și pentru a reduce impactul infrastructurii de transport pentru strâmtoare.



Strâmtoarea Bonifacio



Caracteristici ale strâmătorii

Strâmtoarea Bonifacio se întinde între Corsica și Sardinia Este de-a lungul Mării Sardiniei și Marea Tireniană. Acesta poartă titulatura de „rută de tranzit fără obstacole”. Deși Comitetul pentru protecția mediului marin (MEPC) al Organizației Maritime Internaționale (OMI) a desemnat strâmtoarea și zonele adiacente ca zonă extrem de sensibilă (SPAS), strâmtoarea este supusă la trafic intens și datorită afacerilor de tip yachting, cu o pericolozitate ridicată din cauza vântului, curenții, bancuri de nisip și recife. Strâmtoarea include un parc național și o zonă marină protejată „Geomarine” pe ambele maluri.

Parteneri implicați

■ Biroul de Mediu din Corsica (ECO) - Franța

Biroul de Mediu din Corsica este un organism public industrial și comercial, responsabil de planificare strategică și de protecția și promovarea patrimoniului natural al zonei.

Site-ul www.oec.fr

■ Provincia Sassari - Italia

Provincia Sassari coordonează acțiunile comune din Nord-Vest-ul Sardiniei alături de părțile interesate publice și private pentru dezvoltarea durabilă a zonei.

Site-ul www.provincia.sassari.it

■ Parcul național arhipelagul maddalena - Italia

Parcul Național Arcipelago Maddalena (PNALM) este un parc geomarin, ce cuprinde partea din Sardinia a strâmătorii Bonifacio. PNALM este responsabil pentru protecția și promovarea patrimoniului natural al zonei.

Site-ul www.lamaddalenapark.it

Principalele recomandări ale studiului de referință NOSTRA pentru strâmătorii

Guvernare : Dezvoltarea unei rețele de către părțile interesate care reprezintă instituții publice, sectorul privat și cercetători în sectoarele-cheie.

Cunoștințe : Presiunile exercitate asupra biodiversității și a mediului natural și evaluarea impactul de dispersie a substanțelor periculoase asupra mediului natural al strâmătorii (aceasta ar putea duce la o acțiune la nivel internațional), dezvoltarea cunoștințelor și o analiză economică și socială a fluxurilor intermediare între cele două părți ale strâmătorii și să dezvolte instrumente de monitorizare a acestor fluxuri.

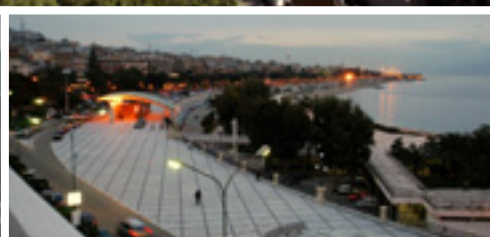
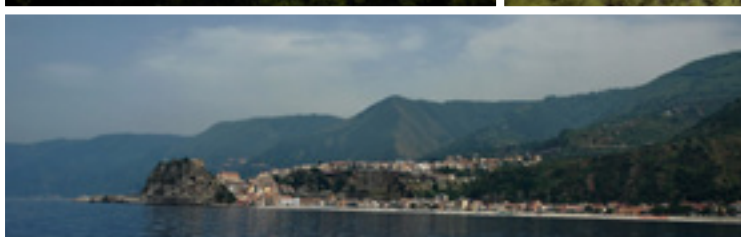
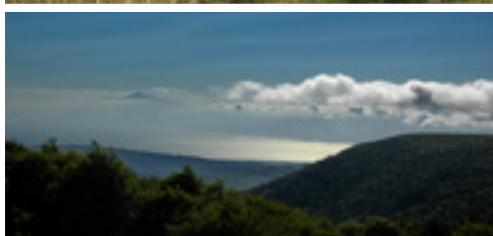
Acțiune : promovarea locuri de muncă și de formare, identificarea oportunităților de angajare în ceea ce privește gestionarea integrată a biodiversității și a mediului natural cu parteneriate transfrontaliere (de exemplu, în transportul maritim, turismu, planificare locală, pescuit, artizanat local și agricultură), și totodată valorificarea identității culturale a strâmătorii și de a dezvolta noi oportunități de afaceri în legătură cu această identitate, elaborarea de strategii și activități comune pentru sprijinirea dezvoltării transportului durabil (în special transportul rutier de mărfuri din porturile cu feribot) dezvoltarea de acțiuni comune reușite să controleze activitate de yachting.



Strâmtoarea Messina



Strâmtoarea Messina



Caracteristici ale strâmtorii

Strâmtoarea Messina, este localizată în centrul Mediteranei, leagă Sicilia de Europa și o punte către țările afro-asiatice din Africa de Nord și Orientul Mijlociu. Din punct de vedere istoric strâmtoarea reprezintă o conexiune intermediară între est și vest, nord și sud, în Marea Mediterană. Este unica datorită formei peisajelor sale, oferind imaginea unui tărâm mitic ce deține însă funcții biologice neprețuite considerate adevărate laboratoare de știință. Condițiile hidrogeologice determină ca flora și fauna întâlnite să fie la fel de rare. La nivel internațional, poziția strategică a strâmtorii reprezintă cheia pentru transformarea acestei zone într-o platformă logistică pentru relațiile locale, la nivel mondial. Teritoriile din Provincia Messina și provincia Reggio Calabria, datorită condițiilor geo-climatice atrag un trafic turistic semnificativ și sunt domenii strategice turistice din sudul Italiei.

Parteneri implicați

■ Provincia Messina - Italia

Provincia Messina participă la planificarea și programare strategică regională, inclusiv protecția mediului și prevenirea riscurilor. Din păcate, provincia Messina a trebuit să părăsească proiectul NOSTRA înainte de finalizarea acestuia.

Site-ul www.provincia.messina.it

■ Provincia Reggio Calabria - Italia

Provincia Reggio Calabria desfășoară activități legate de protecția mediului și prevenirea riscurilor.

Site-ul www.provincia.rc.it

Principalele recomandări ale studiului de referință noastră pentru strâmtori

Guvernare :

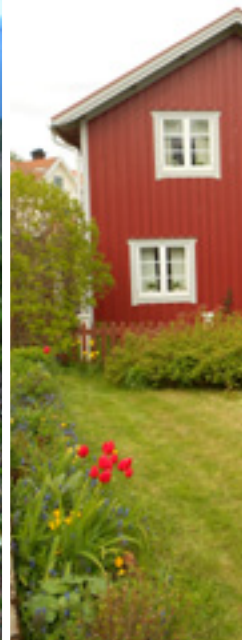
- Crearea unei entități unice de management pentru strâmtoare (Lipsa de un management de integrare terestru și marin).
- Prin intermediul proiectului NOSTRA, UE ar putea ajuta prin începere coordonării la nivel local. Pot fi de ajutor inițiative ce includ formarea de tineri din localitate, pentru recunoașterea patrimoniului cultural și natural al zonei drept ceva ce poate să fie dezvoltat și evaluate, și ajuta tinerii să se alăture autorităților locale cu idei inovatoare.



PROVINCIA REGIONALE
DI MESSINA



Strâmtoarea Kvarken



Strâmtoarea Kvarken



Caracteristici ale strâmtorii

Porțiunea cea mai îngustă a Golfului Bothnia, între Finlanda și Suedia intermediari. Distanța dintre cele două coaste este de aproximativ 80 km și între Insulele periferice este de numai aproximativ 25 km. Kvarken împarte Golful Bothnia în partea de Nord în partea de sud și formează un prag apă de mică adâncime în Golful Bothnia. Regiunea de coastă cuprinde județele Ostrobothnia, Southern Ostrobothnia și Ostrobothnia Centrală din Finlanda și județul Västerbotten și municipiul Örnköldsvik din Suedia. Pe partea finlandeză este un arhipelag mare cu numeroase insule: multe dintre ele au de locuitori permanenți. Linia de coastă și țărmurile se modifică permanent deoarece terenul este în creștere cu 0.8mm fiecare an. Partea de uscat Ostrobothnian este mică, cu râuri mici și sol fertil. Partea suedeză a arhipelagului este mai mică și malurile sunt mai abrupte. În special în partea de sud a Västerbotten și în Örnköldsvik în zona de mare și de coastă arhipelagului este destul de diferit față de Finlanda. Strâmtoarea Kvarken face parte din Patrimoniului Mondial UNESCO.

Parteneri implicați

■ **Consiliul Kvarken** - Finlanda / Suedia

Consiliul Kvarken este o asociație de cooperare transfrontalieră bi-națională formată din autorități municipale și regionale. Consiliul Kvarken a fost fondat în 1972 și de atunci a efectuat peste 100 de proiecte transfrontaliere în domeniul turismului, transportului, cultură și protecția mediului.

Site-ul www.kvarken.org

Principalele recomandări ale studiului de referință noastră pentru strâmtori

Guvernare : diferitele structuri de guvernare (centralizare vs descentralizare) de pe ambele părți ale strâmtorii pot oferi oportunități pentru autoritățile regionale din cele două țări pentru a învăța unii de la alții, implicarea sectorului privat trebuie susținută.

Cunoștințe : Consolidarea capacităților (echilibru privind schimbul de experiență între Suedia și Finlanda, mai mulți experți tehnici din cadrul autorităților regionale finlandeze), să efectueze studii specifice zonei de bazin. Dezvoltarea schimbului de cunoștințe de cercetare academică (de la universitățile locale).

Acțiune : o colaborare inter-guvernamentală mult mai eficientă din partea finlandeză pentru a răspunde la problemele de management marin și de coastă, descentralizare pe partea suedeză, pentru a permite reacții mai rapide la problemele de mediu, Elaborarea planurilor de acțiune și de orientare pentru a ajuta sectoarele de afaceri pentru a înțelege mai bine dependența afacerilor lor de conservarea biodiversității și a ecosistemelor marine, identificarea de noi oportunități de angajare, construirea unei baze de date comune în ceea ce privește biodiversitatea marină.





Golful Finlandei



Caracteristici ale strâmătorii

Golful Finlandei este bratul estic al Mării Baltice, care se extinde între Finlanda (la nord) și Estonia (la sud), până la Sankt Petersburg, în Rusia. Marile orașe din jurul Golfului sunt Helsinki, Tallinn și Sankt-Petersburg. Portul Tallinn (inclusiv porturile din Muuga și Paldiski) și portul de la Helsinki sunt printre cele mai aglomerate porturi din Marea Baltică. Partea de est a Golfului Finlandei aparține Rusiei, și o parte dintre cele mai importante porturi din Rusia sunt situate în apropiere de Sankt Petersburg. Golful Finlandei reprezintă o rută maritimă de o importanță crucială pentru zona și regiunile marine ale Harju (Estonia) și Uusimaa (Finlanda). Mai mult de 7,5 milioane de pasageri trec anual canalul maritim Helsinki și Tallinn cu feribotul. Golful este înghețat de obicei de la sfârșitul lunii noiembrie până la sfârșitul lunii aprilie și cuprinde o bogată varietate de specii atât acvatice cât și terestre.

Parteneri implicați

■ Comitatul Guvernului Harju - Estonia

HCG este autoritatea regională estonă responsabilă pentru planificarea regională și dezvoltarea durabilă și echilibrată precum și dezvoltarea la nivel regional.

Site-ul harju.maavalitsus.ee

■ Consiliul Regional Uusimaa - Finlanda

Consiliul Regional Uusimaa este responsabil pentru planificarea dezvoltării regionale și punerea în aplicare a activităților strategice cu părțile interesate publice și private locale.

Site-ul www.uudenmaanliitto.fi



Principalele recomandări ale studiului de referință noastră pentru strâmători

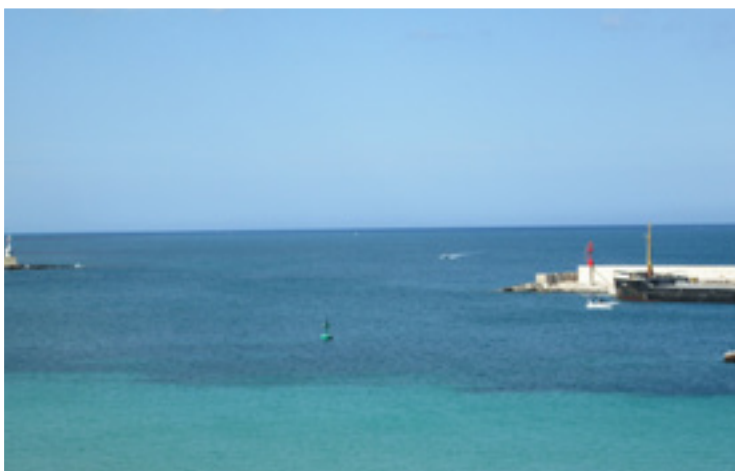
Guvernare : crearea unui GECT (Gruparea europeană de cooperare teritorială) ce se va ocupa cu gestionarea și punerea în aplicare a proiectelor de cooperare teritorială cofinanțate de FEDR (Fondul European de Dezvoltare Regională) sau FSE (Fondul Social European), crearea de grupuri de lucru pentru a aduna experți pe anumite subiecte pe partea finlandeză, și proiecte care vizează planificarea spațială marină.

Cunoștințe : Îmbunătățirea bazei de date estoniene pe zone marine protejate prin munca de cercetare, să încurajeze schimbul de cunoștințe între cele două părți ale Golfului prin dezvoltare, actualizarea și schimbul de cunoștințe comune și transfrontaliere în diversitate marină și prin existența unui (portal web), să încurajeze schimbul de cunoștințe cu alte țări din jurul Mării Baltice

Acțiune : Dezvoltarea unui coridor logistic comun pentru a ajuta la îmbunătățirea infrastructurii de porturilor, conservarea naturii (în special păsări migratoare), infrastructura de transport (Studiu de Fezabilitate din Helsinki-Tallinn fiind recomandată o legătură în permanentă).



Strâmtoarea Otranto



Strâmtoarea Otranto



Caracteristici ale strâmătorii

Strâmtoarea Otranto leagă Marea Adriatică de Marea Ionică și separă Italia de Albania. Se întinde pe o suprafață mai mică de 72 km (45 mile) de la Kepi Gjuhes, Karaburun, Albania la Punta Palascia, la est de Salento. Strâmtoarea este numită după orașul italian Otranto. Strâmtoarea Otranto are o poziție strategică și timp de secole a fost un punct-cheie pentru controlul întregului trafic de la Marea Mediterană la Marea Adriatică. Este străbătută de un volum mare de trafic de transport maritim legal și ilegal. Sectorul turismului a înregistrat o tendință de creștere constantă în ultimii ani. Marea Otranto, este printre cele mai curate din Italia, oferă o paletă diversă de pești, activitatea de pescuit fiind practică pe scară largă.

Parteneri implicați

■ Provincia Lecce - Italia

Provincia Lecce este partenerul cu competențe în domeniul dezvoltării economice, turism, transport și amenajarea Teritoriului.

Site-ul www.provincia.le.it

■ Consiliul Regional Vlora - Albania

Consiliul Regional de Vlora este responsabil pentru strategiile regionale de dezvoltare economică și de protecție a mediului.

Site-ul www.qarkuvlore.gov.al



Principalele recomandări ale studiului de referință noastră pentru strâmători

Guvernare : Implementarea unei singure structuri care ar putea reprezenta strâmtoarea, oferind o perspectivă pe termen lung pentru cooperarea între Țările Mării Adriatice, elaborarea de instrumente de cooperare la nivel regional sau provincial, Clarificarea instrumentelor decizionale cu privire la aspectele legate de biodiversitate, elaborarea unei rețele pentru părțile interesate pentru reprezentarea instituțiilor publice, a sectorul privat și cercetătorilor, dezvoltarea cooperării între Albania și Italia într-un cadru de inițiative tehnice, să dezvolte o structură formală de lucru cu privire la responsabilitățile părților interesate în legătură cu deteriorarea biodiversității în apele internaționale.

Cunoștințe : Dezvoltarea, actualizarea și un schimb de experiență la nivel transfrontalier asupra biodiversității și totodată impactul presiunilor umane și naturale asupra biodiversității și a mediului natural, pentru a clarifica presiunile responsabile de eroziunea costieră și impactul traficului maritim asupra resursele naturale, impactul turismului etc.

Acțiune : schimb de experiență și de bune practici transfrontaliere, între parteneri, promovarea locuri de muncă și formare profesională, precum și identificarea de noi oportunități de angajare în ceea ce privește gestionarea integrată a biodiversității cu parteneriate transfrontaliere (în transportul maritim, turism, planificare, locală pescuit și agricultură), implicarea comunitățile locale în protejare ariile naturale pentru a dezvolta beneficii locale și în același timp îmbunătățirea protecției biodiversității).



Centura Fehmarn



Centura Fehmarn



Caracteristici ale strâmătorii

Centura Fehmarn este o strâmtoare care leagă Golful Kiel și Golful Mecklenburg, în partea de vest a Mării Baltice între insula germană Fehmarn și insula daneză Lolland. Transport cu feribotul conectează Puttgarden Rødby și porturile de pe cele două insule.

Strâmtoarea deține o suprafață de 18 km (10 mile marine), fiind o de arie largă, cu adâncimi de 20-30 de metri. Strâmtoarea Fehmarn Belt este o rută esențială pentru transportul de pasageri și mărfuri între Scandinavia și Europa de Nord. Atât autoritățile daneze cât și cele germane doresc să construiască un tunel ce va străbate strâmtoarea, fiind util traficului comercial și privat Fehmarn Belt este gestionat de către Comitetul bi-național Fehmarn.

Parteneri implicați

■ Regiunea Zealand - Danemarca

Regiunea este autoritatea locală daneză responsabilă pentru programul administrației publice locale, transport și infrastructură.

Site-ul www.regionsjælland.dk

■ Județul Ostholstein - Germania

Județul Ostholstein este autoritatea publică germană pentru procesele de dialog transfrontaliere cu privire la conducerea de la Fehmarn și teritoriile învecinate.

Site-ul www.kreis-oh.de

Principalele recomandări ale studiului de referință noastră pentru strâmători

Guvernare : crearea unui GECT, (Gruparea europeană de cooperare teritorială) pentru raționalizarea numărului de structuri de cooperare (prea multe structuri de cooperare transfrontaliere).

Cunoștințe : nevoia de a spori cooperarea bazată pe schimbul de cunoștințe (în special pe tema biodiversității), studierea în mod sistematic diverșii factori ce influențează biodiversitatea și a ecosistemelor.

Acțiune : preocuparea pentru sustenabilitate pe termen lung (utilizarea durabilă a resurselor naturale) care trebuie să fie în planul integrat de dezvoltare regională pe ambele părți ale strâmătorii, necesitatea de a consolida biodiversității și a naturii zone de conservare în ambele măsuri (toate care conduce la stabilirea mai de locuri de muncă ecologice și de a spori mijloacele de trai locale).



Strâmtoarea Siciliei



Strâmtoarea Siciliei



Caracteristici ale strâmătorii

Strâmtoarea Siciliei se află între Sicilia și Tunisia. Insula Pantelleria se află în mijlocul strâmătorii. La punctul cel mai îngust al strâmătorii, între Capo Feto, aproape Mazara del Vallo, aproape de Cape Bon și Haouaria, lățimea este de aproximativ 145 km. Adâncimea maximă este de 316 m. Fluxul de apă din această strâmtoare este un fenomen neobișnuit ce prezintă interes pentru oceanografi. Strâmtoarea reprezintă unul din cele mai importante site-uri subacvatice de patrimoniu. Acesta este una dintre principalele căi maritime și una dintre cele mai utilizate zone de pescuit din Marea Mediterană. Este poarta europeană către zona Maghreb și Africa de Nord.

Parteneri implicați

■ Provincia Regională de Trapani - Italia

Provincia Trapani este la granița cu strâmtoarea siciliană Sicilia. Acesta este responsabilă pentru programe de cooperare transfrontalieră (de cercetare științifică, de mediu și culturală).

Site-ul www.provincia.trapani.it



Principalele recomandări ale studiului de referință noastră pentru strâmători

Guvernare : există o lipsă de planificare și măsuri de coordonare privind gestionarea fondurilor publice și private. Poziția specifică a strâmătorii (Italia-Africa) și relația dificilă cu autoritățile tunisiene, sunt foarte rigide în ceea ce privește zonele marine naționale, sunt elemente cheie pentru zona, în special în ceea ce privește practicile de pescuit agreate de Uniunea Europeană. La nivel local, există o lipsă de entități pentru certificarea produselor pescărești și recum și inexistența unei rețele pentru promovare turismului.





Delta
Dunării



Caracteristici ale strâmtorii

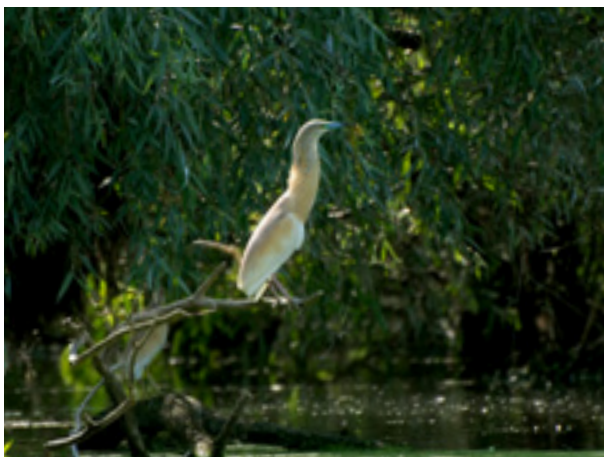
Delta Dunării este cea mai bine conservată deltă de pe continent. Aceasta este situată în partea de sud-est a Europei. Fuvul Dunărea deține un bazin hidrografic de aproximativ 817.700 km² (reprezentând 8% din continent). Cea mai mare parte din Delta Dunării se află în România (județul Tulcea), în timp ce partea de nord, ce cuprinde malul stâng al brațului Chilia, este situată în Ucraina (Odesa). Dunărea se împarte în trei brațe principale, formând o deltă: Chilia, Sulina și Sfântul Gheorghe. Acest lunca joasă, este în general acoperită de zone umede și de apă, și găzduiește 23 ecosistemele naturale și 7 ecosisteme antropice.

Parteneri implicați

■ Delta Dunării Institutul Național pentru Cercetare și Dezvoltare - România

Institutul Național Delta Dunării pentru Cercetare și Dezvoltare (DDNI) este cea mai experimentată instituție în cercetare, conservare și gestionare a patrimoniului natural în zone geografice sensibile.

Site-ul www.ddni.ro





Partea II

NOSTRA-Bune practici

O guvernare comună

De ce o guvernare transfrontalieră ?

Strâmtoarele au multe caracteristici unice și sunt de multe ori regiuni transfrontaliere. Problema de guvernare este de mare importanță în abordarea provocărilor cu care se confruntă regiunile cu strâmtoare, mai ales cum ar fi provocările de mediu precum conservare și protecția biodiversității și a patrimoniului natural, care trebuie să fie abordate la scară largă.

Ca punct culminant subliniat de studiu de referință NOSTRA, lipsa unei structuri de guvernare, lipsa unei strategii comune pentru o strâmtoare, de multe ori vine la lumină atunci când autoritățile locale din fiecare zonă lucrează împreună. Probleme de guvernare pot fi considerate în multe moduri și la diferite niveluri:

- Cine? cooperarea transfrontalieră între autoritățile locale, implicarea companiilor private sau organizațiile de cercetare și de învățământ superior
- Ce? structură de guvernare formală, cooperarea informală prin inițiative comune
- Cum? strategie comună de dezvoltare, planificări în comun

Cum să abordăm problema guvernării în comun a regiunilor cu strâmtoare ?

În timpul atelierelor de lucru din cadrul proiectului Nostra, au fost prezentate de mai multe bune practici legate de guvernare. Toate acestea dau un răspuns la problemele locale însă pot fi și o sursă de inspirație pentru strâmtoare care încă nu au o structură formală de guvernare transfrontalieră.

Consiliul Kvarken, înființat în 1972 de către autoritățile locale finlandeze și suedeze, este o organizație regională transfrontalieră cu membrii consiliului de administrație și personalul din fiecare țară.

Comitetul Fehmarn coordonează cooperarea transfrontalieră (daneză-germană). Comitetul este format din politicienii danezi și germani și reprezentanții ai autorităților municipale și județene precum și reprezentanți ai organizațiilor și asociațiilor. Scopul

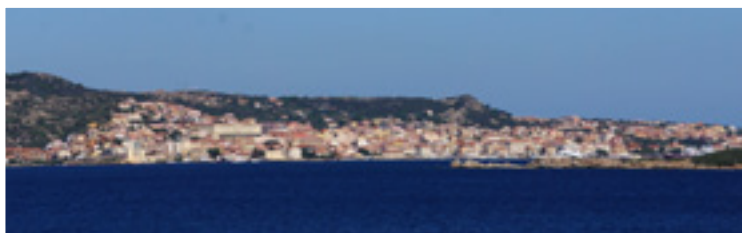
comitetului este în poziționarea zonei Fehmarn zona ca o destinație pe axa de dezvoltare între Copenhaga / Hamburg și Malmö și pentru a asigura un proces integrat prin recomandări pentru sprijinirea activităților transfrontaliere.

Gruparea europeană de cooperare teritorială (GECT) din Parcul Internațional Marin al strâmtoarei Bonifacio, unește Oficiul Francez pentru Mediu din Corsica și Parcul Național italian La Maddalena Arcipelago, în cadrul unei singure organizații transfrontaliere recunoscute prin legislația europeană.

Anul Golfului Finlandei este organizat de către autoritățile locale finlandeze, estoniene și ruse, în scopul de a cauta soluții pentru exploatarea durabilă a mării prin eforturi comune din partea celor trei țări, precum și printr-o colaborare activă între cadrul științific, comunitățile locale, printr-o varietate de evenimente.

Programul Națiunilor Unite pentru Dezvoltare (PNUD) reprezintă un parteneriat între regiuni europene pentru a facilita dezvoltarea (durabilă) din cele două teritorii. Acesta a fost implementat în strâmtoarea Otranto între autoritățile locale italiene și albaneze.

Zilele centurii Fehmarn, reprezintă un eveniment, ce are ca scop crearea unor conexiuni între germani și daneze de la Fehmarn și pentru a identifica noi oportunități de cooperare transfrontalieră pentru strâmtoare.



Consiliul Kvarken

- **Localizare** Strâmtoarea Kvarken (Finlanda / Suedia)
- **Partner** Consiliul Kvarken
- **Înființat la** 1972
- **Finanțarea** Consiliului Nordic al Miniștrilor, taxe de membru



Ce este ?

Consiliul Kvarken este unul dintre Consiliile Nordic Ministeriale al organizațiilor oficiale de frontieră. Acesta include mai multe autoritățile municipale și regionale: municipiu Örnsköldsvik, Regiunea Västerbotten Vaasa, Seinäjoki, Kokkola, Pietarsaari, Consiliile Regionale de Ostrobothnia, Ostrobothnia de Sud și Ostrobothnia Centrală. Este înregistrat ca organizație în Finlanda, dar deține personalul din Finlanda și Suedia, iar din consiliu fac parte câte 6 membri din fiecare țară. Președinția Consiliului se schimbă la fiecare doi ani între Umeå și Vaasa. Administrarea consiliului este finanțată din cotizații de taxe membre iar fondurile ce provin din partea Consiliului Nordic al Miniștrilor sunt de co-finanțare pentru proiecte de cooperare transfrontalieră.

Originea practicii

Zona Kvarken este unită prin lunga istorie de comunicarea transfrontalieră. Acesta este de asemenea unul din cele 19 site-uri UNESCO ale patrimoniului mondial transfrontalier. Prin urmare, are sens să ia în considerare dezvoltarea zonei în dimensiune transfrontalieră.



Obiective și implementare

Scopul Consiliului Kvarken este integrarea regională și promovarea cooperării între sectoarele publice și private, în scopul de a elimina barierele de. În prezent, Consiliul Kvarken este preocupat de asigurarea și dezvoltarea transportului internațional în coridorul Botnian, proiectul numindu-se Midway. Consiliul Kvarken contribuie și la dezvoltarea infrastructurii regionale pentru a consolida afacerile din zonă și învățământul superior și dezvoltarea săturismului și a culturii. Pentru a face acest lucru, Consiliul dezvoltă activități de relaționare și de lobby, organizează conferințe, conduce studii de cercetare, oferă burse de călătorie și servicii de traducere și ajută organizațiile de a iniția proiecte transfrontaliere regionale.

Factori cheie de succes

Consiliul Kvarken este considerat un exemplu de bune practici ce implică autoritățile locale și regionale din fiecare parte a strâmtoării și încurajează dezvoltarea transfrontalieră proiectele de cooperare. În prezent se consideră că va deveni următoarea GECT fiind prima din Europa de Nord.

Acest exemplu poate fi utilizat și de celelalte regiuni, pentru a îmbunătății și a facilita proiectele comune în cadrul unei strâmtoare.



KVARKENRÅDET
MERENKURKUN
NEUVOSTO

Contact Director Mathias Lindström, Consiliul Kvarken, mathias.lindstrom@kvarken.org

Site-ul www.kvarken.org

Grupare europeană de cooperare teritorială în Bonifacio

- **Locație** Strâmtoarea Bonifacio (Franța / Italia)
- **Partener** (i) Oficiul pentru Mediu din Corsica, Parcul Național Arhipelagul Maddalena de
- **Durată** din anul 2012 încoace
- **Finanțare** (cu contribuții regionale, naționale și europene)



Ce este ?

Începând cu anul 2006 (CE Nr. 1082/2006), o grupare europeană de cooperare teritorială (GECT) este o structură transfrontalieră cu personalitate juridică dedicată managementului de teritorii internaționale. Scopul principal al acestei GECT este de a se concentra pe protecția, gestionarea și utilizarea patrimoniului natural și cultural în strâmtoarea Bonifacio, în vederea punerii în aplicare unei strategii comune pentru dezvoltarea durabilă a strâmătorii.

Originea practicii

Parcul Național Arhipelagul Maddalena (în Sardinia) și Rezervația Naturală din strâmtoarea Bonifacio (în Corsica) au fost create în 1994 respectiv 1999. Ideea de a crea un Park International marin între Corsica și Sardinia și datează de la începutul anilor 1990. În Memorandumul de Înțelegere francez-italian din 1993 a existat o reală voință de a obține recunoașterea internațională privind ecologia unică a acestei strâmătorii.



Obiective și implementare

Scopul GECT este de a considera strâmtoarea Bonifacio ca o unitate funcțională și pentru a îmbunătăți cunoșterea asupra strâmătorii. Acest lucru permite abordarea problemelor la o scară mai mare și pentru a ajuta la soluționarea dificultăților apărute (trafic maritim, fluxurile de turism ...) de ambele părți ale strâmătorii. Ansamblul GECT este alcătuit din membri ai ambelor instituții (8 membri de fiecare) iar președinția este rotită la fiecare 3 ani.

Factori cheie de succes

GECT- PMBIBB sunt considerate un exemplu de bune practici, deoarece implică organizații publice de la fiecare parte din strâmtoarea într-o singură organizație cu personalitate juridică. Aceasta contribuie la o bună gestionare și promovare a strâmătorii. Acest exemplu poate fi utilizat și de celelalte regiuni, pentru a îmbunătății și a facilita proiectele comune și existența unei strategii comune în cadrul strâmătorii.

Nu trebuie neapărat să vizeze probleme de mediu și pot fi adaptate la problemele locale.



Contacte gianluigi.cancemi@oec.fr, g.urban@lamaddalenapark.org

Site internet www.pmibb.com

Golful Finlandei anul 2014

■ **Locație** Gulf of Finland (Finlanda / Estonia)

■ **Partner (s)** Harju Județean de Guvern, Consiliul Regional Uusimaa

■ **Durată** 2012-15

■ **Partenerii** participă la finanțare unor proiecte de stat (Ministerul Afacerilor Externe și Ministerul Mediului, etc)



Ce este ?

Anul Golfului Finlandei 2014 este co-organizat de Ministerul Mediului din Finlanda (partener principal), Estonia și Rusia, prin intermediul Comitetului Director internațional grupuri naționale de conducere (instituții de cercetare, organizațiilor neguvernamentale, fundații an și companii private). Sefii de Anul Golfului Finlandei 2014 sunt președinții Republicii Finlanda, a Federației Ruse și ale Republicii Estonia. Adună experți, factori de decizie și cetățeni din Finlanda, Estonia și Rusia. Ideea este de a găsi soluții pentru utilizarea durabilă a Golfului Finlandei. Este o oportunitate de a analiza starea ecologică a Golfului prin eforturile unite ale celor trei țări.

Originea practicii

Se adresează nevoii de analiză detaliată științifică cu privire la starea ecologică din Golf, în scopul de a implementa măsuri de cost-eficiente și acțiuni bine direcționate pentru a opri deteriorarea Golfului. Prima celebrarea a acestui eveniment a avut loc în 1996 și fost în primul rând pentru oamenii de știință.



Obiective și implementare

Scopul este de a evalua în detaliu starea ecologică a Golfului Finlandei prin eforturile unite ale Finlandei, Estonia și Rusia. Acesta are ca scop să producă actualizarea cercetărilor efectuate asupra ecosistemelor, realizarea de campanii de sensibilizare a opiniei publice prin diverse evenimente.. Acest lucru necesită o cooperare internațională mai profundă, precum și angajamentul părților interesate, autoritățile publice, companii private, precum și publicului larg. Pentru a face acest lucru, sunt organizate o serie de proiecte de cercetare comune precum și forumuri științifice în cele trei țări. Evenimentele publice planificate sunt pentru a obține vizibilitate pe scenele naționale și internaționale. Unul dintre acestea se concentrează pe educație prin cursuri pentru elevi și studenți, dar se adresează și politicienilor și factorilor de decizie prin seminarii adaptate.

Factori cheie de succes

Anul Golfului Finlandei este un bun exemplu de guvernare transfrontalieră, deoarece implică nu numai autoritățile locale și naționale dar și persoane din cercetare și din sectorul privat, cât și publicul larg. Este interesant pentru că ar trebui să conduca către o înțelegere politică între cele trei ministere, privind implementarea unor măsuri de conservare a Golfului . Acest lucru ar putea fi transferat și celorlalte regiuni cu strâmtoare în scopul de a crea o rețea între părțile interesate care reprezintă instituții publice, sectorului privat și cercetători în sectoarele-cheie. Acesta ar putea facilita o viziune comună pentru strâmtoare și acțiune în favoarea dezvoltării durabile .

Contact Kai Myrberg, finlandeză Institutul de Mediu

Site-ul www.gof2014.fi

Zilele Fehmarn 2014

- **Locație** Fehmarn Belt (Germania / Danemarca)
- **Partner** Regiunea Zealand, Judetul Ostholstein
- **Durată** 2014
- **Finanțare** Parteneri și sponsori



Ce este ?

Zilele Centurii Fehmarn, este un eveniment de trei zile ce oferă o platformă pentru părțile interesate din zona transfrontalieră a Fehmarn. Partenerii ce organizează în comun acest eveniment sunt Femern A / S (având sarcina de pregătire), STRING (Regiunea Scania, Copenhaga Regiune, Copenhaga City, Region Zealand Schleswig Holstein, Hamburg), Comitetul Fehmarn, Fehmarn Belt Consiliul de Afaceri (FBBC), Ministerul danez al Locuințelor, Afacerilor Urbane și Rurale și Forumul Baltic de Dezvoltare.

Acesta se concentrează pe crearea de conexiuni și are loc la Copenhaga la 30 septembrie - 2 octombrie 2014.

Originea practicii

Regiunea Fehmarn acoperă nordul Germaniei, partea de est a Danemarcei și sudul Suediei. Este o regiune în curs de dezvoltare, cu un proiect ce oferă o legătură permanentă între Fehmarn care ar îmbunătăți accesul între zonele urbane ale regiunii contribuind la dezvoltarea și creșterea prosperității în zonă. Există un nivel înalt de dorință din partea populației pentru dezvoltarea unei piețe comune a muncii prin eforturile conjugate ale celor trei țări (sondaj în 2012), precum și necesitatea de dezvoltare regională.



Obiective și implementare

Principalul obiectiv este de a permite schimbul de idei și experiențe între părțile interesate și nu numai, cu reprezentanți din industrie, turism și afaceri, precum și politicienii, societate civilă și studenți. Este o ocazie unică pentru dezbaterile dezvoltării și cooperării transfrontaliere precum și exploatarea oportunităților de creștere ale zonei. Acesta cu un număr de conferințe și evenimente vizează, mai multe domenii precum infrastructură, turism, afaceri, piața forței de muncă, transport și logistică, educație și cercetare. Fiecare partener este responsabil pentru un eveniment, plătind costurile acestuia.

Factori cheie de succes

Zilele Centurii Fehmarn sunt exemplu interesant de guvernare transfrontalieră ce implică oameni din lumea economică, cercetătorii, politicienii etc într-o structură flexibilă. Este acel eveniment ce poate contribui la existența unui sentiment fuziune transfrontalieră. Acest lucru ar putea fi utilizat de către celelalte strâmtoare în scopul de a crea o rețea de părți interesate și pentru a facilita apariția unui sentiment de apartenență la o zonă transfrontalieră.

Site-ul www.fehmarnbeltdays.com

Peisaje marine și planificare maritimă spațială



De ce să lucrați la peisaje marine și la amenajarea teritoriului marin ?

Strâmtoarele sunt teritorii care combină de cele mai multe ori o bogăție incredibilă a mediului cu o densitate mare de activități umane și trafic. Un rezultat semnificativ, care combină conservarea mediului, îmbunătățirea calității vieții locuitorilor și dezvoltare economică. Acest lucru este valabil în special în regiunile transfrontaliere în care o mică parte din mare este supusă influențelor și activităților din partea mai multor țări.

Pentru a răspunde acestor probleme, o soluție este amenajarea teritoriului marin, fie pe o parte a strâmtoarei fie pe ambele părți în mod ideal. Acest lucru poate permite un management integrat al resurselor strâmtoii, cu o strategie reală (și comună) de dezvoltare și conservare a biodiversității și a patrimoniului natural.

Peisaje marine sunt de asemenea un element important de luat în considerare. Într-adevăr, nu este doar resursă esențială pentru activitățile economice precum turismul dar și un element-cheie pentru sentimentul de apartenență la o anumită zonă. În cele din urmă, ca un exemplu de desemnare ca Patrimoniului Mondial UNESCO în strâmtoarea Kvarken arată, că un singur peisaj marin poate contribui la reputația internațională a strâmtoarei.

Cum să abordezi problema privind impactul antropic și conservarea mediului în strâmtoari ?

În timpul atelierelor proiectului Nostra, două exemple au fost bune pentru a ilustra relevanța planificării spațiului maritim .

Evaluarea peisajelor marine și planificarea maritimă spațială -au-fost puse în aplicare în Kent, cu scopul de a aborda utilizarea intensificată a spațiului maritim și a resurselor sale, ce au impact asupra durabilității mediului marin. OMM (Organizația de Management Marin) a fost însărcinată cu punerea în aplicare a „planurilor marine”, care încorporează o abordare strategică, intergată, obiective sociale, economice și de mediu. În plus, etapa de caracterizare a peisajele de coastă din sudul Angliei este în curs de desfășurare, în scopul de a informa factorii de decizie cu privire la proiectele de dezvoltare de coastă și marine și captarea unei valori a peisajul marin al strâmtoarii .

Program Marine a fost inițiat în Golful Finlandei de către HELCOM și VASAB, cu obiectivul de a orienta spre dezvoltare durabilă spațiul Mării Baltice, echilibrând utilizare resurselor, naturale. Ideea este să analizeze împreună modul în care diversele activități (turism, de apărare de coastă, porturi, transport, activități militare, extracție de petrol / gaze, pescuit, etc) pot co-exista într-un spațiu mic la granița cu nouă țări.



Evaluarea caracteristicilor peisajului Acvatic (SCA) și Planificare Marină

- **Locație** Strâmtoarea Dover (malul Englezesc)
- **Parteneri** Consiliul Județean Kent
- **Perioadă** Studiu pilot pentru partea engleză a strâmtoării Dover în 2013, finalizat în 2014 pe partea franceză datorită proiectului NOSTRA
- **Finanțare** Guvernul britanic pentru peisaj marin strategic, ca parte a Planurilor Marine și fondurile INTERREG pentru Strâmtoarea Dover



Ce este ?

SCA este tehnica care a fost dezvoltată de Landscape Character Assessment (LCA), în Marea Britanie și abordarea ca peisaje marine este încorporată pentru prima dată în Planurile Marine, care sunt în curs de elaborare în Marea Britanie sub Actul pentru Accesul Marin și Costier din anul 2009. Utilizând o mare varietate de date, peisajele marine pot ajuta la identificarea caracteristicilor naturale, culturale și estetice ale unui anumit domeniu pentru a ajuta la luarea deciziilor și pentru elaborarea politicilor bazate pe informații corecte. În Anglia există 11 Planuri pentru zonele marine, iar obiectivul este de a avea toate planurile finalizate până în anul 2021. Ele vor sta la baza procesului de luare a deciziilor și de acordare a licențelor în aceste zone. Abordarea ca peisaje marine reprezintă un element important al Planurilor Marine, ce oferă o contribuție cheie cu privire la modul în care oamenii percep și apreciază mediul marin.

Originea practicii

În Marea Britanie, Legea pentru Accesul Marin și Costier (AMCA) oferă o bază legislativă pentru un sistem de planificare marină. Declarația Politică Marină (MPS) este cadrul pentru planuri și decizii marine. Planurile Marine traduc MPS în politici detaliate și de orientare spațială pentru fiecare domeniu al Planului Marin. Planul Suprafetelor Marine din sudul Angliei joacă un rol important în acest proces de planificare marină și au fost selectate pentru dimensiunea sectoarelor de pescuit (scoici, în special), porturi și transport maritim, proporția ridicată a zonelor marine protejate și activități turistice (Marinas etc).

Obiective și implementare

De când a fost înființată în anul 2009, Organizația de Management Marin (MMO) are printre altele, sarcina de a implementa un nou sistem de planificare marină pentru a aborda utilizarea tot mai mare a spațiului și a resurselor marine, cu impact asupra durabilității mediului marin. Acest proces implică o mulțime de părți interesate la diferite nivele (local, regional, național și chiar internațional). Documente de planificare terestre trebuie să fie luate în considerare atunci când se ocupă cu problemele marine relevante. Portalul de Planificare Marină este un instrument online care permite părților interesate să interacționeze cu procesul de planificare. Activitatea pentru peisajele marine va contribui la scrierea politicilor în cadrul Planurilor Marine.

Studiul NOSTRA SCA va fi, de asemenea, utilizat de către MMO ca un exemplu mai detaliat al modului în care SCA poate acoperi peisaje marine strategice mai largi de lucru și de a explora importanța transfrontalieră de lucru în Planificarea Marină.

Factori cheie de succes

Planurile Marine sunt un bun exemplu pentru o strategie de planificare marină luând în considerare aspectele economice, sociale și de mediu ale zonelor marine. Ar fi interesant să se implementeze o astfel de politică, la o scară transfrontalieră. Atât Planurile Marine cât și Evaluarea Peisajului Acvatic sunt considerate ca bună practică contribuind la o mai bună cunoaștere a zonelor de coastă marină și ar putea fi transferate la alte strâmtoări. SCA este deosebit de interesant pentru contribuția sa la înțelegerea globală a zonelor de coastă, nu numai într-un mod tehnic, ci, de asemenea, într-un mod sensibil; contribuie la recunoașterea patrimoniului natural și cultural al strâmtoării Dover și este în prezent în curs de implementare pe partea franceză a strâmtoării.

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

Site-ul

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

Turismul durabil

De ce turism durabil ?

Strâmtorile sunt adesea zone atractive pentru turiști datorită peisajelor deosebite și a mediului înconjurător bogat. Este dificilă dezvoltarea economică a zonei prin turism fără a pune în pericol biodiversitatea și patrimoniul natural, care sunt resurse de mare valoare.

Ideea nu este de a preveni turismul în strâmtori din cauza zonelor vulnerabile, este preferabil să se controleze fluxurile de turism și încurajarea atitudinii turistice ecologice. Într-adevăr, chiar dacă se limitează profiturile de turism pe termen scurt, se asigură durabilitatea pe termen lung a activităților de turism, deoarece contribuie la protecția resurselor naturale care atrag turiști, indiferent dacă este vorba de flora sau fauna, calitatea apelor marine sau frumusețea peisajelor marine.

Cum pot fi abordate problemele de turism și protecția mediului în strâmtori ?

În timpul workshop-urilor proiectului NOSTRA, au fost prezentate mai multe exemple de strategii de turism ecologic.

CAST (Acțiuni de Coastă pentru un Turism Durabil) este un proiect INTERREG IVA între nordul Franței, Belgia și sudul Angliei. Acesta combină activități inovatoare pentru a stimula turismul de coastă și schimbarea percepției prin identificarea de noi oportunități de atragere și menținere a turiștilor și garantarea turismului durabil.

GREET (Crearea o destinație turistică nouă) este un alt proiect transfrontalier pe strâmtoarea Dover. Obiectivul său este de a oferi un răspuns la problemele legate de dezvoltarea economiei turistice (dezvoltarea abilităților, recunoașterea unor bunuri culturale, păstrarea vizitatorilor etc), în special prin promovarea celor două țări ca o singură destinație și oportunitatea oferită organizarea la Londra în 2012 a Jocurilor Olimpice și Paralimpice.

Trasee Insulare Ecologice (Friendly Islands Route) este un proiect care se naște din necesitatea de a achiziționa difuziv serviciu, în scopul de a fi în atrage turiști în zonele costiere și insulele mici din Golful Finlandei. Studiile au permis evaluarea nevoilor și a neajunsurilor astfel încât să îmbunătățească oferta. A fost publicată o broșură incluzând întreaga gamă de servicii oferite în porturile interne.

Managementul comun al circulației cu ambarcațiuni și al turismului maritim a fost dezvoltat sub auspiciile EGCT (Gruparea Europeană de Cooperare Teritorială) al Parcului Internațional Marin din strâmtoarea Bonifacio. În scopul de a minimiza impactul ancorării ambarcaunilor asupra habitatelor speciilor protejate, au fost puse în aplicare mai multe acțiuni: interdicție de ancorare în zone sensibile, instalarea de geamanduri și prezența unei echipe transfrontaliere de supraveghere maritimă a zonei.

Managementul turismului într-o rezervație a biosferei a fost o provocare pentru Administrația Rezervației Biosferei Delta Dunării (ARBDD), după clasificarea Delta Dunării. În parteneriat cu operatorii de turism, ARBDD a stabilit 24 de trasee turistice (dintre care 15 sunt căi navigabile), pentru a limita suprafețele utilizate pentru turism și pentru a minimiza impactul asupra mediului al acestor activități.

Dezvoltarea economiei turismului în regiunea Salento a fost încurajată datorită acțiunilor din Provincia Lecce, care a creat o serie de proiecte care vizează dezvoltarea turismului și a culturii, atât din punct de vedere teritorial (în special prin dezvoltarea moștenirii rurale) și un punct de vedere sectorial.

Arhipelagul Kvarken – Patrimoniu Mondial UNESCO - a fost scos în evidență datorită unei povestiri, în scopul de a răspunde la lipsa de resurse turistice (evenimente, ghiduri etc). Proiectul LEADER a fost înființat de către municipalitățile orașelor Korsnas și Malax, în dialog cu companiile și autoritățile locale, ONG-uri și, în special, școli. Liderul de proiect a folosit ca punct de plecare o carte foarte veche (1894), care spune povestea unui deținător de far de la sfârșitul secolului al XVIII-lea, care l-a apărut împotriva rușilor. Această carte a servit ca bază pentru valorificarea istoriei și a culturii locale pentru grupurile de turiști, în special prin intermediul unui traseu de mers pe jos care conducea la o replică în miniatură a farului, cu vedere la mare, unde, turiștilor li se spune povestea romanțată a păzitorului de far. Liderul de proiect a fost făcut ambasador UNESCO pentru Arhipelagul Kvarken.

CAST (Activități Costiere pentru un Turism Durabil)

- **Locație** Strâmtoarea Dover Strait (Franța/Marea Britanie)
- **Parteneri** Consiliul Județean Kent County Council, Consiliul Județean Pas-de-Calais
- **Durată** 2010-2014
- **Finanțare** INTERREG IVA și parteneri ai proiectului



Ce este ?

CAST este un proiect transfrontalier în cadrul programului INTERREG IVA 2 Mări. Acest proiect constă într-o serie de activități inovatoare care au ca scop să consolideze turismul litoral prin identificarea de noi oportunități de atragere de vizitatori și de a îmbunătăți produsele și serviciile, garantând în același timp sustenabilitatea acestei activități economice importante.

Originea practicii

Orașele Kent, Pas-de-Calais și West-Flanders s-au confruntat cu probleme similare în turismul de coastă, care este în scădere, în ciuda valorii sale semnificative la nivel internațional și european; prin urmare, ei au căutat soluții comune.

Obiective și implementare

Primul obiectiv al proiectului CAST este de a inspira un program nou și inovator pentru dezvoltarea viitoare a acțiunilor de coastă prin identificarea infrastructurii turistice de bază în zona transfrontalieră, pentru a preveni declinul acesteia.

Al doilea obiectiv este de a schimba percepțiile de pe coasta prin consolidarea imaginii și dezvoltarea de noi grupuri-țintă pentru a crește investiția economică în zona 2-mărilor și comunicarea cu ei în moduri diferite, folosind noile tehnologii.

În cele din urmă, scopul este, de asemenea, de a implica populația locală pentru a contribui la dezvoltarea viitoare a economiei turismului, în special a tinerilor, prin instituțiile de învățământ, locuitorii din zonă, proprietarii de două locuințe și companiile private. Pentru a dezvolta un turism durabil, proiectul urmărește îmbunătățirea calității produselor prin comunicare, marketing și cercetare-dezvoltare.

Factori cheie de succes

Proiectul CAST este considerat ca fiind o bună practică, deoarece este în beneficiul autorităților locale (le permite planificarea pentru investiții specifice), al companiilor de turism (creșterea motivației de a lucra pe probleme de calitate), al populației locale (beneficiază de o infrastructură mai bună și este mai implicată în dezvoltarea regiunii) și al vizitatorilor (beneficiază de condiții de mediu îmbunătățite și primire calduroasă).

Aceasta a contribuit la competitivitatea regiunii transfrontaliere în ceea ce privește mediul natural. Acesta ar putea fi transferate la alte strâmtoare care se confruntă cu probleme specifice legate de turism și-ar dori să-l dezvolte pe ambele țărmuri.



Contacts Visitați Kent, enquiries@visitkent.co.uk, și Pas-de-Calais Tourisme, accueil@pas-de-calais.com

Site-ul

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

Ruta insulele friendly

- **Locația** Golful Finlandei (Finlanda/Estonia)
- **Partener(i)** Consiliul Regional Uusimaa și Guvernul Regional Harju
- **Durata** 2008-2011
- **Finanțare** Finanțare națională și Programul INTERREG IVA Central Baltic



Ce este ?

Ruta Insulele Friendly a fost un proiect rezultat din necesitatea de a conecta diferite servicii de turism pentru a face regiunea mai atractivă. Proiectul a luat în considerare istoria, individualitatea și mediul natural al insulelor.

Originea practicii

Multe porturi mici din Golful Finlandei aveau lipsuri legate de calitatea și organizarea serviciilor, precum și o conexiune la activitățile de turism din regiune. Astfel, s-a simțit nevoia conectării diferitelor servicii într-un lanț de servicii capabile să atragă turiști.

Obiective și implementare

Obiectivele proiectului s-au concentrate pe facilitarea călătoriilor în zonele de coastă și insulele mici din Golful Finlandei și pentru a face regiunea mai atractivă pentru turiști. Proiectul FIR a dezvoltat călătoriile în zonele de coastă și insulele mici din Estonia și Finlanda. Prin analiza situației privind rutele existente, proiectul a creat propuneri cu privire la modalitățile de a îmbunătăți diverse aspecte. Pentru a face acest lucru, a fost efectuată cartografierea datelor cu privire la traseele și serviciile turistice existente. Au fost întreprinse studii și analize în sprijinul accesibilității și informații despre arhipelag și insule. Proiectul a implicat atât sectorul public și cel privat. Ca urmare, a fost publicată o broșură foarte informativă și atractivă, incluzând hărți, locații, servicii, etc. aparținând porturilor de oaspeți în zona de coastă. Această broșură este actualizată în fiecare an, cu informații corecte.

Factori cheie de succes

Acest proiect este considerat ca fiind un exemplu de bună practică, deoarece a contribuit la dezvoltarea turismului în Golful Finlandei (prin identificarea nevoilor și lipsurilor) și, de asemenea, pentru că a contribuit la consolidarea identității sale. Într-adevăr, coasta Mării Baltice este foarte populată și de-a lungul istoriei oamenii s-au folosit de mare și de zona de coastă ca o resursă pentru diferite activități (pescuit, transport, turism, industrie, etc.)



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

Site-ul <http://fir.viimsi.ee>

Dezvoltarea turismului în zona salento

- **Locația** Strâmtoarea Otranto (Italia)
- **Partener(i)** Provincia Lecce
- **Durata** Începând cu anul 2000
- **Finanțare** Regionala, LEADER, ERDF



Ce este ?

Provincia Lecce a elaborat o strategie de dezvoltare a economiei turismului. Aceasta ia forma unui număr de proiecte care au ca scop dezvoltarea turismului și culturii în teritoriul regional din punct de vedere teritorial (în special evidențierea patrimoniului rural) și în funcție de temă (resurse de mediu și culturale). Aceasta este, de asemenea, inclusă în documente strategice, cum ar fi planurile de dezvoltare locală din provincia Lecce, care includ ca obiectiv dezvoltarea de activități non-agricole și încurajarea activităților turistice.

Originea practicii

Regiunea are multe active turistice, inclusiv facilități de patrimoniu și turistice naturale și culturale. În ultimul deceniu, a existat o creștere a sosirilor de turiști și de înnopțări în zonă.

Obiective și implementare

Există mai multe obiective, în special dorința de a consolida atracția turistică a zonei printr-un program integrat de promovare și de îmbunătățire a imaginii în rândul clientelei străine, în scopul de a determina adaptarea sezoniera, a îmbunătăți luarea în considerare a impactului asupra mediului, profit mai bun pentru întreprinderile turistice, dezvoltarea economică, implicarea comunității locale, etc. Acest lucru ia forma unor proiecte strategice, cum ar fi crearea de trasee turistice. Aceasta include, de asemenea, consolidarea patrimoniului cultural, implicarea sectorului public și privat, un sistem de etichetare, crearea de rețele de resurse regionale și dezvoltarea unui district agro-alimentar și a industriei prelucrătoare. Sistemele Culturale și de Mediu (SAC) au fost puse în aplicare la nivel teritorial în vederea unui management integrat eficient.

Factori cheie de succes

Practica dezvoltată în provincia Lecce pare interesantă deoarece aceasta este o strategie globală pentru dezvoltarea turismului ca o putere economică durabilă. Strategia subliniază o serie de teme și obiective teritoriale, iar proiectele vizate sunt implementate pentru atingerea acestor obiective.



Contact

Tourism and Marketing office, turismo@provincia.le.it
Community Policies Office, Politiche.ue@provincia.le.it

Site-ul www.provincia.le.it

Transport durabil

De ce să dezvoltăm un transport durabil ?

Strâmtoarele sunt cele mai înguste părți ale mării, în între două suprafețe de teren. Astfel, acestea sunt principalele rute de trecere și cele mai multe strâmtoare Nostra au trafic important, marine sau terestru, concentrat într-un spațiu compact, și deci mai vulnerabile. Acest trafic generează o serie de surse de poluare (aer, apă, zgomot ...) care poate să amenințe biodiversitatea și poate fi dăunătoare pentru mediu și calitatea vieții în zonele de coastă și cele limitrofe. Prin urmare, este important să se ia în considerare soluții noi de transport, mult mai sensibile la mediul înconjurător fără a pune în pericol dezvoltarea economică a regiunilor riverane la strâmtoare: moduri alternative de transport, îmbunătățirea tehnologiilor de transport, coridoare logistice ecologice, etc.

Cum răspunzi nevoilor de transport într-un mod mai sustenabil în zonele de strâmtoare ?

În timpul atelierelor proiectului Nostra, au fost prezentate câteva exemple de soluții de transport inovatoare și mai prietenoase mediului.

Coridorul Verde STRING este un răspuns la necesitatea de a reduce creșterea traficului rutier și efectele negative ale acestuia, fără a crea obstacole în calea creșterii economice. Acest proiect INTERREG IVA își propune să dezvolte un coridor feroviar între Hamburg (Germania) și Öresund (Suedia), pentru a permite un transfer modal. În plus, proiectul are ca scop reducerea emisiilor de CO₂ prin utilizarea de noi tehnologii și combustibili cu emisii zero. Părțile implicate intenționează să creeze un adevărat hub logistic la legătura dintre Scandinavia și Europa continentală, cu scopul declarat de a beneficia pe deplin de deschiderea planificată a tunelului Fehmarnbelt în 2021.

Bărcile ecologice și sigure sunt o altă soluție prezentată de către partenerul român de NOSTRA. Având în vedere poluarea generată de către nave, fie atunci când navighează (poluarea apei și a aerului, poluarea fonică, accidente etc.) sau în timpul procesului de reciclare, ideea este de a proiecta vase mai ecologice și mai sigure, de exemplu prin intermediul unui vas cu cocă dublă, care este mai rezistent la impact. Limitarea emisiilor generate de nave poate fi realizată prin reducerea consumului lor de energie (optimizarea formei corpului, nou sistem de propulsie, de recuperare a energiei și utilizarea energiei regenerabile), reducerea vitezei lor și / sau creșterea capacității lor.

Proiectul Tunelului din Strâmtoarea Fehmarn a apărut din dorința de a crește schimburile economice și a încuraja dezvoltarea economică a regiunii. Construcția tunelului subacvatic lung de 19 km a fost decisă în 2011, pentru a stabili o legătură permanentă între cele două maluri ale strâmtoării și pentru a reduce presiunile de mediu asociate cu transportul.

Operațiuni de transport cu feribotul durabile sunt o alternativă la tunelul propus de firma germano-daneză Scandlines, care operează trecerile de la Marea Baltică. A fost dezvoltat un program pilot finanțat din investiții private înaintea reglementărilor iminente. Acest program constă în convertirea navelor sale în feriboturi „cu emisii zero”, prin utilizarea de propulsie hibridă (unde consumul de combustibil și emisiile de CO₂ sunt reduse cu aproape 20%) și instalarea de filtre în stive de evacuare.

“Coridorul Logistic Verde” Botnic este un proiect transnațional care implică un număr mare de parteneri publici și privați. Acesta își propune să dezvolte infrastructura și conexiunile existente ale coridorului logistic, în scopul de a răspunde nevoilor urgente pentru îmbunătățirea sistemului și pentru a găsi soluții pentru transportul de mărfuri mai durabil și responsabil față de mediu, în special prin transportul inter-modal și dezvoltarea transportului feroviar de marfă. Ideea este de a asigura o utilizare optimizată a infrastructurii existente (cu o abordare transnațională), și de a identifica nevoile de îmbunătățire a infrastructurii și toate lanțurile logistice scandinave.

Transportul și dezvoltarea de scenarii au fost elaborate în Golful Finlandei pentru a oferi dezvoltatorilor locali și regionali date și analize cu obținute în comun privind transportul și planificarea urbană pentru orașele înfrățite Helsinki și Tallinn, implicând cercetarea universitară și stakeholder-ii publici și privați din ambele părți ale Golfului. Mai multe scenarii privind fezabilitatea sistemelor de transport și impactul acestora asupra competitivității regiunii au fost produse, împreună cu o foaie de parcurs care să conducă la mai multe proiecte strategice comune. O atenție deosebită a fost acordată problemelor de dezvoltare durabilă, impactului socio-cultural al inițiativei de integrare regională și a competitivității și dezvoltării economice a regiunii.

“Coridorul Logistic Nordic” este un proiect de cooperare pentru a îmbunătăți conexiunile est-vest, în regiunea de nord a Mării Baltice, prin combinarea strategiilor de dezvoltare locală și regională cu privire la probleme de transport și logistică. Acest coridor logistic constituie o legătură intermodală care permite transportul de mărfuri și persoane peste strâmtoarea Kvarken, ca o alternativă la utilizarea caii ferate sau a drumului care ocolește Golful Botnic (mai lung cu câteva sute de kilometri).



O strategie de mobilitate durabilă a fost dezvoltată de către Consiliul Județean Pas-de-Calais multumită Planului de Dezvoltare Regională pentru Mobilitate, destinat să servească drept ghid strategic pentru transportul durabil și mobilitate. Patru puncte sunt evidențiate: să promoveze mobilitatea durabilă pentru toți, pentru a dezvolta sisteme de transport inter-modale și eficiente, pentru a oferi alternative la utilizarea mașinilor ori de câte ori este posibil și pentru a face ca mobilitatea să contribuie la excelența teritorială a Pas-de-Calais.

Recompense pentru plimbări durabile cu barca au fost implementate în strâmtoarea Bonifacio: recompensele de mediu sunt date de bărcilor care îndeplinesc un anumit număr de cerințe de mediu. Astfel, proprietarii de iahturi primesc o reducere de 40% la permisul de navigație, bărcile dotate cu rezervoare de deținere a apelor uzate pot continua să acosteze după apusul soarelui în unele zone și navele mici pot naviga aproape de linia de coastă. În plus, GECT a Parcului Marin Internațional al Strâmtoarei Bonifacio intenționează să organizeze evenimente de promovare a acestei politici și de a rula campanii de sensibilizare, în scopul de a încuraja un comportament responsabil față de mediu.

Tunelul Fehmarnbelt

- **Locația** Strâmtoarea Fehmarn (Germania/ Danemarca)
- **Partener(i)** Regiunea Zealand, Județul Ostholstein
- **Perioada** Începând cu 2008-2021
- **Finanțare** Împrumuturi garantate de Statul Danez, fonduri publice germane și daneze pentru fiecare parte implicată, finanțare europeană (TEN-T)



Ce este ?

După un acord între autoritățile daneze și germane în 2008, construcția tunelului scufundat lung de 19 km a fost decisă în 2011, pentru a stabili o legătură permanentă între cele două maluri ale strâmtorii. Tunelul nu va avea nici un impact de durată asupra mediului (studiu 2008-2013) și va contribui la dezvoltarea economică, și în același timp, la reducerea presiunilor de mediu asociate cu activitatea de transport în această strâmtoare foarte circulată.

Originea practicii

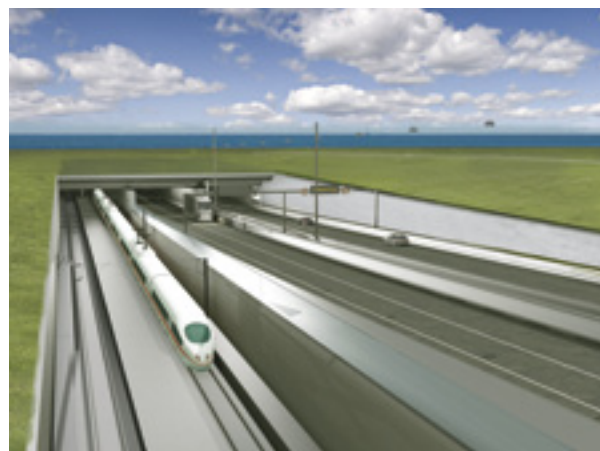
Ideea de a construi un tunel (cu autostradă și cale ferată), între Germania și regiunea Zealand din Danemarca a apărut din dorința de a crește schimburile economice și de a încuraja dezvoltarea economică a regiunii.

Obiective și implementare

Provocarea de a construi cel mai lung tunel scufundat din lume a fost încredințată către Femern A/S, o organizație daneză deținută 100% de stat, care va fi responsabilă de planificarea, construcția (2015-2021) și administrarea tunelului. Potrivit acordului din 2008, autoritățile daneze vor fi proprietarii de legăturii fixe finanțate prin împrumuturi garantate de stat, care vor fi rambursate de către utilizatorii conexiunii fixe în primii 30-40 de ani de la construcție. Ei vor colecta veniturile cu care îl vor finanța și vor determina prețul biletilor. Ele oferă, de asemenea, garanții pentru finanțarea proiectului. Lucrările de teren (drumuri mai bune, șinele de cale ferată și podurile rutiere / feroviare de legătură) sunt plătite din fonduri publice daneze și germane pentru fiecare parte. În timpul construcției, navigarea în condiții de siguranță va fi asigurată în Strâmtoarea Fehmarn datorită Sistemului de Localizare a Navelor (VTS) pentru a ghida navele de transport maritim, navele de pază și activitățile offshore limitate.

Factori cheie de succes

Deși tunelul nu este construit încă, îl putem considera ca fiind un exemplu de bună practică deoarece aceasta va contribui la o legătură mai puternică între cele două maluri ale strâmtorii și la o integrare economică mai mare nivel regional cu impact redus asupra mediului. Datorită proiectului NOSTRA, un schimb de experiență a fost posibilă între strâmtoarea Fehmarn și strâmtoarea Dover cu privire la implicațiile unei astfel de infrastructuri pentru dezvoltarea locală și mediul înconjurător.



Contact Mette H. Bonde, mhbo@regionsjaelland.dk or Horst Weppler h.weppler@kreis-oh.de

Site-ul www.femern.com

Coridor Logistic Nordic

- **Locație** Strâmtoarea Kvarken (Finlanda / Suedia)
- **Partner** Consiliul Kvarken
- **Durata** 2011 - aflat în derulare
- **Finanțarea** INTERREG, ERDF, Consiliul Nordic de finanțare, fonduri regionale din Finlanda, Suedia și Norvegia



Ce este ?

Coridorul Nordic Logistic este un parteneriat strategic de centre logistice, porturi, cai ferate, autostrăzi și feriboturi, întinzându-se pe Finlanda, Suedia și Norvegia. Într-adevăr, în scopul de a prospera, economiile regionale trebuie să aibă acces la soluții de transport eficiente din punct de vedere al costurilor și ecologice, în același timp, asigurând transportul la piețele mari. Coridorul Nordic Logistic creează legături de transport atractive nu numai în Rusia, ci, de asemenea, în Statele Baltice și în afara și în nordul Norvegiei și porturile fără gheață de pe coasta Atlanticului. Dezvoltarea dinamică a întregii regiuni a fost creată folosind mijloace de transport și logistica.

Originea practicii

Proiectul s-a născut din schimbările derulate în modele de transport care necesită soluții noi. A fost, de asemenea, nevoie de a asigura o soluție fiabilă și pe termen lung de transport pentru mărfuri și pasageri peste strâmtoarea Kvarken în loc de folosi drumul mai lung în jurul Golfului Botnic, în scopul de a reduce traseul de transport de la 800 la mai puțin de 100 km, economisind mai multe ore și de reduce emisiile de CO2.

Obiective și implementare

Proiectul își propune să creeze legături mai bune la Est-Vest, în nordul Mării Baltice prin combinarea strategiilor de dezvoltare locală și regională în Helgeland / Nordland, Regiunea Västerbotten și Vaasa-Ostrobothnia.

Coridorul Nordic Logistic era un coridor de transport existent înainte de proiect, dar acesta a fost consolidat datorită asigurării unei cooperări între parteneri și un parteneriat public-privat.

Acest parteneriat strategic funcționează destul de bine până acum: marca „Coridorul Nordic Logistic” este cunoscută, a fost pusă în aplicare o strategie comună de marketing, s-au făcut investiții în infrastructură, etc. A fost creată o companie comună de transport maritim chiar de către municipalitatea din Umea și orașul Vaasa pentru a asigura legătura cu Kvarken, care este o parte esențială a coridorului. În prezent, o companie portuară în comun este în curs de implementare.

Factori cheie de succes

Acest proiect poate fi considerat ca bună practică, deoarece implementează politicile UE în colaborare cu implicarea națională, regională și locală, împreună cu părțile private interesate. Coridorul se bazează pe conceptul UE de coridoare verzi și este o alternativă ecologică de transport, bazat în mare parte pe calea ferată și transport maritim, câștigând, prin urmare, o mulțime de beneficii pentru mediu.

Aceasta a dus, de asemenea, la proiectul TEN-T Midway Alignment - Bothnian Corridor, care are scopul de a consolida rețeaua TEN-T din regiune și de a asigura legătura cu feribotul Kvarken prin cooperarea între părțile interesate publice și private. De asemenea, se dovedește că cooperarea transfrontalieră poate conduce la structuri permanente și la creștere economică pentru întreaga regiune și va servi drept un bun exemplu pentru alte strâmțori.

Contact Mathias Lindström, Kvarken Council mathias.lindstrom@kvarken.org

Site-ul www.nordiclogisticcorridor.com

O strategie pentru mobilitate durabilă

- **Locație** Strâmtoarea Dover (Franța)
- **Partner(i)** Consiliu Județean Pas-de-Calais
- **Durată** 2012 - aflat în derulare
- **Finațare** Consiliu Județean Pas-de-Calais și ERDF



Ce este ?

Cadrul Strategic Regional pentru Mobilitate este un document care prezintă orientări coerente de politici strategice și operaționale pentru a răspunde problemelor locale, regionale și europene în 2020. Într-adevăr, mobilitatea este o chestiune centrală și transversală și o adevărată provocare pentru planificarea și dezvoltarea durabilă a teritoriilor: Pas-de-Calais este acum angajat la o abordare proactivă în contextul propriilor responsabilități.

Originea practicii

Această strategie a fost implementată pentru a face față provocărilor actuale de mobilitate în raport cu evoluția societății (Suburbanizarea, creșterea formelor de mobilitate ...) și necesitatea de a reduce poluarea, ca urmare a nivelului ridicat de utilizare al autoturismelor.

Obiective și implementare

Există patru obiective principale: promovarea mobilității pentru toți și accesul egal la mobilitate durabilă; dezvoltarea unor sisteme de transport eficiente pentru a facilita trecerea de la un mod de transport la altul limitând timpul de așteptare; propune alternative la folosirea mașinii ori de câte ori este posibil, „transport la cerere” și ale modalități ușoare de transport (mersul pe jos și cu bicicleta). Șaizeci și nouă de acțiuni au fost planificate pentru a pune în aplicare sistemul în teritoriu, prin contracte teritoriale cu guvernele locale (primării, de exemplu) și asistență în inginerie. Unele acțiuni au fost deja puse în aplicare, cum ar fi crearea de zone de carpooling, stabilirea tarifului de 1 € a prețurilor pentru transportul cu autobuzul, dezvoltarea de trasee de ciclism, centre intermodale și punerea în aplicare a unei platforme de informare multimodal în Audomarois.

Factori cheie de succes

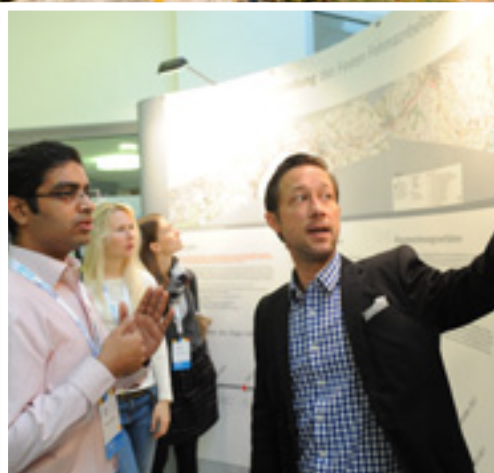
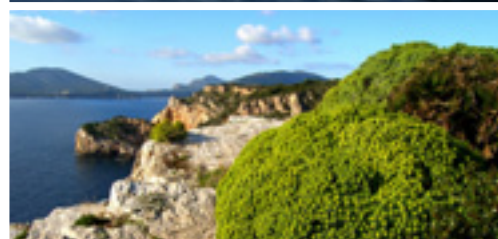
Această strategie de mobilitate durabilă este un exemplu interesant de acțiune a autorităților locale pentru a promova mai multe soluții de transport ecologice pentru public.

Această practică ar putea fi transferată la alte regiuni și îmbunătățită cu o viziune transfrontalieră mai largă, care ar implica ambele părți ale strâmtoarei.



Contact Aline Desbonnets, Project officer – mobility, Pas-de-Calais County Council, desbonnets.aline@cg62.fr

Site-ul www.pasdecalais.fr



Siguranța maritimă

De ce se lucrează în domeniul siguranței maritime ?

Strâmtorile sunt rute speciale de trecere pentru vapoare, nave și feriboturi. În NOSTRA strâmtorile sunt unele dintre cele mai aglomerate căi maritime internaționale din lume.

Cu toate acestea, strâmtorile sunt, prin definiție, pasaje înguste de apă care conectează două corpuri mari de apă: riscul de coliziuni și accidente de navigație prin urmare, este mai mare decât oriunde în altă parte.

În acest sens și având în vedere că accidentele de navigație sunt principalele cauze ale poluării și daune aduse mediului, este necesar să se ia în considerare problema siguranței maritime în strâmtori, care sunt de multe ori o bogăție rară de mediu astfel încât este de datoria noastră să le protejăm.

Prin urmare, NOSTRA a încercat să caute soluții inovatoare pentru a preveni accidentele, pentru a încuraja navigare mai sigură și pentru a limita daunele de mediu și pierderi umane atunci când apar accidente.

Cum ar trebui să se abordeze problema securității traficului maritim în strâmtori?

În timpul workshop-urilor proiectului Nostra, au fost prezentate câteva exemple de soluții inovatoare și de colaborare.

Estimarea numărului de coliziuni cu software-ul IWRAP dezvoltat de Autoritatea Maritimă Daneză oferă un mijloc de a estima schimbări în acest număr. Până în 2030 se preconizează că numărul de bărci din strâmtoarea Fehmarn să crească cu jumătate, generând o creștere de 110% a numărului estimat de coliziuni, care ar putea fi redus de progresele tehnologice și de programe de instruire.

Utilizarea pilot voluntară sau de pilotaj offshore este o soluție încurajată de regulamentele internaționale și regionale (OMI și HELCOM), pentru a reduce riscul de accidente și coliziuni care a fost dezvoltat în strâmtorile daneze deosebit de periculoase din Marea Baltică.

Siguranța traficului maritim în strâmtoarea Fehmarn este asigurată de către un centru de servicii de trafic maritim (VTS - Vessel Traffic Service). Experiența de la Fehmarn a fost prezentată în contextul 2015-2021 al construirii tunelului care leagă cele două maluri:

utilizarea de echipamente radar, detectare de la distanță, utilizarea de paza de coastă, detectare de la distanță, utilizarea de paza de coastă, pilotajul off-shore, măsuri de reglementare a traficului, etc necesare pentru a asigura construirea site-ului.

Activitatea de voluntariat maritim și de salvare a fost dezvoltată în Golful Finlandei datorită unui proiect INTERREG IVA care are drept scop restabilirea activităților de salvare maritime în partea de est a strâmtorii și să stabilească o cooperare între sistemul maritim de salvare voluntar estonian și finlandez.

Acest proiect presupune lansarea a patru nave de salvare echipate în Estonia și furnizarea de noi vase similare pentru salvatorii finlandezi. Acest lucru implică, de asemenea, formarea de voluntari în tehnici de salvare și de urgență.

MIRG-UE (Grupuri de Răspuns pentru Incidente Maritime) este o echipa transfrontalieră de pompieri în strâmtoarea Dover, între Marea Britanie, Franța, Belgia și Olanda. Aceasta își propune să ofere un răspuns la incidentele care implică bărci pe mare, cu obiectivul principal de a salva vieți.

A fost necesară consolidarea siguranței maritime în Bonifacio pentru a rezolva problemele legate de traficul navelor care transportă materiale periculoase sau poluante și de a proteja patrimoniul natural. Crearea Parcului Marin Internațional al strâmtorii Bonifacio în 1993 a fost urmată în 1998 de adoptarea unei măsuri franco-italiene necesitând ca ambele state să interzică sau să limiteze tranzitul anumitor ambarcațiuni, cu un sistem de organizare a traficului maritim și sistem de raportare obligatorie pentru navele cu un tonaj mai mare sau egal cu 300 de UMS.

În plus, ambele centre de coordonare a salvării maritime, italian și francez lucrează împreună pentru a monitoriza zona, și o reglementare a fost introdusă în 2001, care îi autorizează să patruleze și să intervină în apele naționale ale țării vecine.

Cu privire la riscurile pentru transportul de petrol în Golful Finlandei au fost adoptate măsuri pentru a reduce poluarea cu hidrocarburi și alte produse chimice în strâmtoare (reducerea vitezei, redirectionare, modelare).

MIRG-EU (Grupuri de Răspuns pentru Incidente Maritime)

- **Locație** Strâmtoarea Dover (Marea Britanie/Franța)
- **Partner(i)** Consiliul Județean Pas-de-Calais, Consiliul Județean Kent
- **Perioada** 2012-2014
- **Finatare** INTERREG IV 2 program mari



Ce este ?

MIRGeste o echipă de pompieri specializată în rezolvarea problemelor pe bord cum ar fi incendii, accidente chimice și persoane blocate. MIRG-UE este un proiect INTERREG IVA 2 Mari, care își propune să creeze un grup MIRG european cu olandezi, belgieni, brigăzi de pompieri francezi și englezi. Ambele Servicii, Kent Fire & Rescue Service și SDIS 62 (serviciu Regional de incendiu și de salvare a orașului Pas-de-Calais) sunt implicate în proiect. Misiunea lor este de a interveni în caz de accidente maritime pentru a salva nava și de a facilita transportul în condiții de siguranță într-un port pentru reparații, în scopul de a face evacuarea echipajului și a pasagerilor și pentru a limita efectele incidentului asupra mediului natural. Partenerii de lucru pe apele din zona 2 Mari: strâmtoarea Dover, Marea Nordului și vestul râului Scheldt.

Originea practicii

Strâmtoarea Dover este unul dintre cele mai aglomerate căi maritime din lume. Prin urmare, riscul de incidente maritime este foarte mare și echipele trebuie să fie pregătite să intervină atunci când apar accidente.

Obiective și implementare

Obiectivul principal al proiectului este de a dezvolta capacitatea și rezistența în strâmtoarea Dover, și mai mult în zona 2 Mari, prin combinarea echipelor de pompieri și punerea în aplicare a trei etape: analiza de risc (tip de nave de așteptare, riscuri pentru MIRG de a ajunge la bord), selecția pompierilor și a echipamentelor acestora, precum și alcatuirea unui manual operațional standard, astfel încât fiecare echipă să poată efectua acțiunile sale în conformitate cu aceleași proceduri. Programele de training și exerciții sunt, de asemenea, organizate astfel încât să se ajungă la o colaborare optimă și o combinație de cunoștințe. În 2014, un exercițiu de anvergură a avut loc la bordul DFDS Seaways Princess. MIRG-UE își propune să elaboreze Proceduri Standard de Operare (SOP) pentru transportul în siguranță al echipajelor.

Factori cheie de succes

Acest proiect este un exemplu interesant de coordonare stakeholderilor din diferite țări spre un răspuns mai eficient la incidentele maritime într-o strâmtoare aglomerată. Această practică ar putea fi transferată și la alte strâmtoări unde există un risc de incidente maritime și daune aduse mediului.



Site-ul www.mirg.eu

Dezvoltare economică responsabilă

De ce se lucrează în domeniul dezvoltării economice responsabile ?

Strâmtorile sunt căi de trecere și, prin urmare, anumite zone de dezvoltare economică, în special într-un context transfrontalier. Cu toate acestea, activitățile economice legate de strâmtoare (de pescuit, industria, logistica, turism etc), pot crea de multe ori un risc de deteriorare a mediului: emisii de materiale poluante în aer sau apă daune fizice ale biodiversității și a amenințări la adresa ecosistemelor locale. Multe din activitățile economice depind de ecosisteme strâmtorilor, așa cum se arată în studiul de bază NOSTRA. Prin urmare, protecția mediului nu ar trebui să fie considerată doar un scop, ci, de asemenea, un mijloc prin care să se promoveze dezvoltarea economică locală: protejarea resurselor naturale este necesară pentru a asigura supraviețuirea pe termen lung a activităților economice în strâmtori.

În acest sens, este necesar să se ia în considerare problema dezvoltării economice responsabile strâmtori, care sunt de multe ori de o bogăție rară de mediu pe care trebuie să o protejăm..

Cum să abordăm problema dezvoltării economice responsabile în strâmtori ?

În timpul workshop-urilor proiectului Nostra, au fost prezentate mai multe exemple de practici care vizează dezvoltarea economică ecologică.

Proiectul PNA Saline este un concurs de idei deschis tuturor arhitecților din Europa, care a fost lansat în 2011 în Reggio Calabria, cu scopul de a găsi soluții inovatoare și durabile pentru reabilitarea zonei industriale mai jos de Saline Joniche, construit în anii 1970. Șaptezeci de echipe au luat parte la concurs și juriul de experți a selectat câștigătorii ale căror proiecte au fost publicate și sunt în curs de finanțare pentru punerea în aplicare. Acest concurs a oferit un mijloc de extindere și de reînnoire a viziunii pentru acest teritoriu.

Proiectul ODISSEA a permis refacerea mediului din regiune, de la coasta Mării Tirenene, în provincia Reggio Calabria la înălțimile Masivului Aspromonte (conservare a biodiversității, etc). Aceasta a avut drept scop reducerea decalajelor economice și de infrastructură între diferitele părți ale teritoriului, în același timp cu reducerea impactului asupra mediului.

Utilizarea ICT a fost pusă în aplicare în Estonia pentru a reduce sarcinile administrative și utilizarea hârtiei și facilitarea proiectelor de dezvoltare economică. ICT Demo Centre este un grup care non-profit la companiilor care activează în domeniul ICT și care dorește să exploateze noile tehnologii de comunicare și informare

pentru uz administrativ (transferuri bancare, declarații fiscale, alegeri, recensăminte, e-chitanțe și bilete electronice, etc.) și de a promova documente oficiale electronice (93% din estonienii au o carte de identitate electronică, care le permite să se autentifice o semnătură electronică).

Managementul coordonat al scufundărilor de agrement a fost implementat în strâmtoarea Bonifacio pentru a gestiona dezvoltarea activității de scufundări în strâmtoare și riscul pe care îl prezintă pentru biodiversitate. Biroul de Mediu din Corsica a emis o Cartă a Parcului Natural și a centrelor de scufundări, a instalat geamanduri de acostare, cu cote de acces și a contribuit la formarea personalului din centrul de scufundări. Deși la prima vedere aceste reglementări par a limita profitul imediat al centrelor de scufundări, le oferă posibilitatea de a asigura supraviețuirea pe termen lung a afacerilor lor și de a se extinde pe termen lung, datorită protecției patrimoniului natural și promovarea site-urilor.

Proiectul PATCH (Adaptarea Porturilor la Schimbări) este un proiect INTERREG IVA (2009-2012), care își propune să facă activități portuare și logistice, rezistente la schimbare, mai deschise spiritului antreprenorial și de inovare și mai adaptabile la schimbările de pe piață. Pentru a realiza acest lucru, ideea este de a consolida operațiunile logistice ale portului în contextul intensificării activității transportului de marfă și pieței de transport transfrontalier. Pe termen scurt, scopul proiectului a fost de a oferi un răspuns la recesiunea economică prin identificarea opțiunilor pentru protejarea locurilor de muncă în porturi. Pe termen lung, ideea este de a consolida eficiența transfrontalieră și fezabilitatea cooperării inter-portuare.

Rail Baltica Growth Corridor este un experiment legat de proiectul Rail Baltica al Uniunii Europene, al cărui scop este de a lega Finlanda și Polonia pe calea ferată. Strategia urmată de orașul Helsinki (Finlanda) este de a promova dezvoltarea infrastructurii, pentru a crea multiple noduri și de a încuraja cooperarea pe mai multe niveluri, ținând seama de activele teritoriilor traversate, în ceea ce privește sectorul economic (piețe) și al forței de muncă, și, de asemenea, fluxurile de migrație. Dezvoltarea economică durabilă a transporturilor de mărfurilor este gestionată în strâmtoarea Dover de John Shirley Ltd, care este o companie care dorește să reducă impactul asupra mediului, în special prin implicarea sa în Rețeaua de Emisii Reduse de Carbon Kent Business și proiectele europene, cum ar fi FUSION.

Compania dezvoltă o serie de inovații, pentru a reduce amprenta de carbon și promovează „transportul verde” prin încurajarea transferului de la camioane la containere. Compania a câștigat premii pentru abordarea sa, fiind competitivă pe piață, deoarece multe companii sunt de acord cu această strategie și aleg compania tocmai pentru abordarea sa ecologică.



Proiectul Comerțului în Strâmtori (finanțat prin fonduri europene INTERREG și FEDER și cu finanțare privată) are scopul de a stimula creșterea economică a regiunii și crearea de locuri de muncă în legătură cu proiectul de tunel în Strâmtoarea Fehmarn. Obiectivul este de a pregăti SMEs să profite de noile oportunități apărute de la deschiderea acestui proiect de infrastructură, în special prin promovarea legăturilor dintre SMEs pe fiecare parte a strâmtoării și prin încurajarea acestora să dezvolte tehnologii energetice ecologice, de exemplu.

Recoltarea stufului cu drepturi exclusive pentru populațiile locale a fost implementată în Delta Dunării, în scopul compensare pentru restricțiile apărute după clasificarea acesteia ca rezervație a biosferei în 1990.

Într-adevăr, această clasificare a impus o organizare specifică a activităților economice, cu activități autorizate numai în zone tampon (activități tradiționale) și în zonele de activitate economică: un drept exclusiv a fost acordat pentru populațiile locale și întreprinderi (cei care locuiesc sau sunt stabiliți în interiorul rezervației) care să le permită să exploateze resursele naturale prin activități economice tradiționale, colectarea de stuf fiind una dintre activități. -

Scenarii de dezvoltare socio-economică durabilă au fost dezvoltate în regiunea Vlora din Albania, pentru dezvoltarea turismului, dezvoltarea rurală și agroalimentară și dezvoltarea de servicii, rețele și industria ușoară.

VASEK este o societate de dezvoltare zonală deținută de municipalități din regiunea Vaasa, în Finlanda, și finanțată cu o sumă de € 14 pe an pe cap de locuitor. Obiectivele sale principale sunt de a consilia și îndruma proprietarii de afaceri, pentru a promova dezvoltarea regională prin programe și proiecte de dezvoltare și de promovare a regiunii. Ideea programelor de dezvoltare și a proiectelor derulate de VASEK este de a îmbunătăți condițiile de antreprenariat în regiune și de a coordona și finanța proiecte susținute de alte organizații, în plus față de propriile sale proiecte.

Energy Vaasa este liderul Nordic în domeniul tehnologiilor energetice; având în vedere provocările legate de mediu și cerințele europene, tehnologiile energetice sunt un sector promițător și un sector cheie pentru economia finlandeză. În regiunea de Vaasa, peste 120 de companii specializate în acest domeniu se bucură de succes internațional (rata de export de peste 70%). Dintre acestea, Energy Vaasa ofera produse si servicii inovatoare pentru producerea de energie și îmbunătățirea eficienței energetice.

Portul Vuosaari este un port nou construit la marginea Helsinki pentru a elibera spațiu în centrul orașului pentru activități în domeniul locativ sau de agrement, pentru a reduce congestia, zgomotul și poluarea asociată cu traficul și să ofere un port mult mai accesibil pentru nave. Construcția acestui port a necesitat munca de decontaminare și de stabilizare a solului acolo unde anterior a fost o zonă industrială. Protecția mediului pune în centrul acestui proces, cu specificația de a obține o autorizație de mediu, care poate fi reînnoită, dar valabilă pentru doar cinci ani, construirea de tuneluri pentru a servi portul fără a crea un impact asupra siturilor Natura 2000 din jur și zonele rezidențiale, precum și construirea unei bariere de zgomot. În plus, portul a pus în aplicare o serie de reguli stricte care limitează nivelul de zgomot, impune colectarea tuturor deșeurilor de la nave, controlul de specii exotice, etc.

Proiect ODISSEA

- **Locație** Strîmtoarea Messina (Italy)
- **Parteneri** Provincia Reggio Calabria
- **Perioadă** 2004-2006
- **Finanțare** Finanțare națională (Ministerul Mediului)



Ce este ?

Proiectul ODISSEA a fost un proces de certificare de mediu, în provincia Reggio Calabria, cu scopul de îmbunătăți impactul activităților economice asupra mediului și asupra biodiversității de către comunitățile locale.

Originea practicii

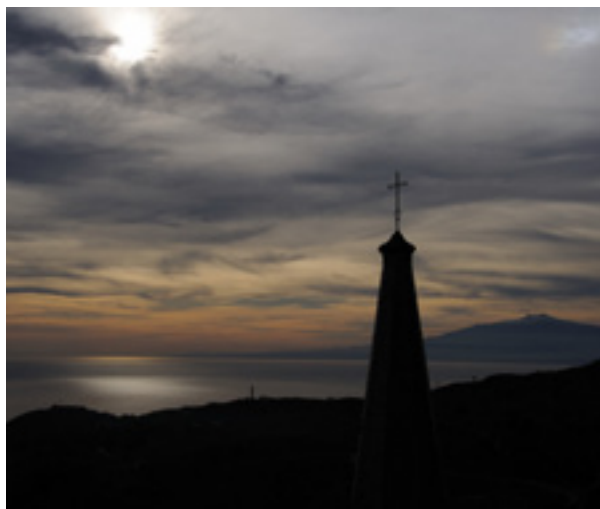
A fost un decalaj economic și de infrastructură între diferitele domenii ale regiunii. Acesta a generat repercusiuni grave asupra mediului natural și o deteriorare a biodiversității.

Obiective și implementare

Scopul proiectului a fost de a restabili mediu din regiune, de la coasta Mării Tirenene, în provincia Reggio Calabria la înălțimile Masivului Aspromonte (conservarea biodiversității, etc). Unul dintre obiective a fost de a reduce lipsurile economice și de infrastructură între diferitele părți ale teritoriului, reducând în același timp impactul asupra mediului. S-a luat în considerare modalitatea de a îmbunătăți resursele de turism subevaluate și a bunurilor culturale. O analiza de mediu (folosind indicatorii de mediu) a fost finanțată de către guvernul italian datorită acestui proiect. După studii specifice cu privire la starea mediului natural, a fost eliberată o certificare EMAS (Schema de Eco-Management și Audit) pentru comunele din Santo Stefano în Aspromonte și Scilla.

Factori cheie de succes

Proiectul ODISSEA poate fi considerat ca practică interesantă deoarece contribuie la o mai bună conștientizare a comunităților locale în legătură cu problemelor de mediu. Un astfel de proces de certificare de mediu ar putea fi transferat la alte strâmtoări și îmbogățit cu o viziune transfrontalieră.



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

Scenarii pentru dezvoltare socio-economică

■ **Locație** Strâmtoarea Otrante (Albania)

■ **Parteneri** Regional Council of Vlora



Ce este ?

Planul de Dezvoltare Regională din Vlora a invocat următoarele obiective strategice: dezvoltarea turismului durabil, dezvoltarea rurală și agro, dezvoltarea de acvacultură, energie, industrie și servicii, egalitatea de gen și incluziunea socială. Scopul este de a realiza dezvoltarea socio-economică durabilă a regiunii. Având în vedere situația actuală a politicilor implementate, trei strategii sunt prezentate pentru a demonstra potențialul de dezvoltare viitoare a regiunii, pe baza activelor sale și a sectoarelor economice prioritare.

Originea practicii

Regiunea Vlora are multe active pentru a o sprijini ca o destinație turistică importantă (patrimoniu cultural, frumusețea naturală magnifică, obiecte de artizanat, ospitalitate mare, etc), dar sunt multe aspecte care împiedică dezvoltarea economică (servicii turistice de calitate scăzută, lipsa de informare și educație, calitatea apelor de coastă, gestionarea deșeurilor și legăturile rutiere.).

Obiective și implementare

Au fost identificate trei posibile direcții de dezvoltare, bazate pe condițiile actuale și tendințele prezentate de politicile în curs de desfășurare. Primul scenariu are în vedere dezvoltarea turismului, cu un management eficient al solului și amenajarea teritoriului, gestionarea eficientă a deșeurilor, integrare căilor navigabile interioare și protecția mediului. Al doilea scenariu consideră dezvoltare bazat pe dezvoltarea rurală și agrobusiness-ului în jurul produselor tipice locale (branding), asociația producătorilor, protecția terenurilor, agricultura ecologică etc. Scenariul final are în vedere dezvoltarea de servicii, rețele și industria ușoară, cu controlul poluării și producția de energie din surse regenerabile, inovarea de afaceri și de dezvoltare a unei economii ecologice.

Factori cheie de succes

Această practică este interesantă pentru că realizează o abordare durabilă a dezvoltării socio-economice a regiunii. Fiecare scenariu conține obiective de mediu. Strategii similare ar putea fi dezvoltate în alte regiuni în vecinătatea strâmtoarei și adaptate în funcție de potențialul local.



Acțiuni directe pentru mediul înconjurător

De ce acțiuni directe pentru mediul înconjurător ?

După cum s-a subliniat în cadrul studiului NOSTRA, strâmțorile au ecosisteme bogate. Ele sunt de multe ori gazda unor specii rare sau pe cale de dispariție și mai multe rute de migrație pentru păsări, mamifere marine și pește sunt situate în zonele strâmțorilor europene. Acest mediu natural bogat este amenințat de presiunile umane și naturale (poluare, specii invazive, schimbările climatice ...). După cum explică acest Ghid de Bune Practici, pot fi realizate acțiuni cu impact asupra ecosistemelor (de transport maritim, activități economice, turism, etc), în scopul de a reduce impactul acestora. Dar este de asemenea necesar să acționeze în mod direct pentru a proteja și asigura biodiversitatea și mediile naturale ale strâmțorilor.

Cum să se acționeze direct pentru mediul natural al strâmțorilor ?

În timpul workshop-urilor proiectului NOSTRA, au fost prezentate mai multe exemple de practici care vizează protecția directă a biodiversității sau a mediului natural.

Adaptarea la schimbările climatice în zona de coastă a fost anticipat în provincia Lecce de Centrul Euro-Mediterranean privind Schimbările Climatice, care a înființat o misiune „Ocean-Lab” cu scopul de a dezvolta și produce prognoză ocean pe termen scurt: modelare de coastă, dezvoltarea de aplicații pentru siguranța maritimă, estimarea impactului schimbărilor climatice asupra zonei de coastă ... Portalul Condiții Marine, de exemplu, oferă acces online gratuit la prognozelor meteorologice și prognoză pentru întreaga Marea Mediterană.

Evaluarea condițiilor de mediu a ecosistemelor marine și de tranziție a fost implementată în strâmțoarea Otranto. Aceasta își propune să dezvolte cartografierea și distribuția instrumentelor pentru habitate și specii din Marea Adriatică și regiunea Ionică care utilizează tehnologia informației pentru a crea platforme de date, evaluarea presiunilor și a serviciilor furnizate de ecosisteme și pentru a contribui la planificarea zonelor marine protejate.

Proiectul BALTIC FLYWAY a fost implementat în strâmțoarea Fehmarn, care este situat pe o rută de migrație a păsărilor. Ideea proiectului este de a depăși dificultățile lingvistice pe ambele părți ale frontierei, în scopul de a lucra împreună pentru protecția naturii, informarea publicului german și danez despre păsări și zonele naturale și creșterea gradului de conștientizare a serviciilor mediului natural pune la nevoile umane, în ceea ce privește sănătatea, odihna și turismul.

Proiectul HEALFISH are ca scop schimbul de bune practici de gestionare a bazinelor hidrografice și de restaurare a râurilor din cele două țări pe fiecare parte a Golfului Finlandei, prin intermediul unor acțiuni în câteva râuri pilot pentru a facilita migrarea de salmonide. De fapt, un stoc de salmonide sănătoase (păstrăv și somon), este un bun indicator al stării de mediu a unui râu.

Un Plan de acțiune transfrontalier pentru conservarea biodiversității a fost dezvoltat de către Gruparea Europeană de Cooperare Teritorială (EGCT) din Parcul Marin Internațional din Strâmțoarea Bonifacio, creată în 2012, dedicată protecției mediului. Scopul său este de a realiza un plan comun de acțiune și de management integrat al strâmțorii Bonifacio, luând în considerare aspectele de mediu la o scară mai largă. Acțiunile comune pot fi, astfel, dezvoltate în scopul de a aborda problemele majore: transport maritim, pescuit, turism, etc

Proiectul SeaGIS să are ca scop extinderea cunoștințelor referitoare la Strâmțoarea Kvarken și de a o face mai accesibilă prin intermediul unei platforme comune, pentru sporirea potențialului de planificare a unor zone marine la o scară regională, în vederea unei viitoare directive europene privind dezvoltarea maritimă și gestionarea integrată a zonelor de coastă.



Proiectul BALTIC Flyway

- **Locație** Strâmtoarea Fehmarn (Germania/Danemarca)
- **Parteneri** Regiunea Zealand, Ostholstein
- **Durata** 2010-2013
- **Finațare** INTERREG și parteneri



Ce este ?

Proiectul BALTIC Flyway este un proiect INTERREG IVA care are scopul de a depăși dificultățile lingvistice pe ambele părți ale frontierei, în scopul de a lucra împreună pentru protecția naturii, informarea publicului german și danez despre păsări și zonele naturale și creșterea gradului de conștientizare în ceea ce privește sănătatea, odihna și turismul. Acest proiect este un pilot pentru un proiect mai ambițios, care va implica mai multe țări și parteneri.

Originea practicii

Strâmtoarea Fehmarn este situată pe o rută de migrație a păsărilor, "Calea Migratoare Baltică". Aceste zone naturale sunt refugii importante pentru cuiburi de păsări, dar ele sunt foarte vulnerabile și trebuie să fie protejate. Pentru a face acest lucru, este necesar să se privească dincolo de granițe, care nu există pentru păsări.

Obiective și implementare

Obiectivele proiectului au fost de a asigura conservarea naturii, protecția păsărilor și comunicare cu privire la aceste subiecte pe ambele maluri ale strâmtoarei. Partenerii au folosit acest proiect ca o contribuție pentru implementarea viziunii de "centru de legatură" concentrându-se pe avicultură, ferme "prietenoase" Natura 2000 și conservarea naturii, dezvoltarea producției de produse locale de calitate ca și pe îmbunătățirea stării de sănătate și oportunitățile de petrecere a timpului liber.

Pentru a face acest lucru, partenerii germani și danezi au un proiect comun de cunoaștere și experiență profesională în ceea ce privește conservarea naturii, protecția păsărilor, diseminare și marketing. Aceste aptitudini și competențe trans-profesionale au fost folosite pentru a construi planuri trans-naționale coordonate de dezvoltare pentru zone și pentru a crea activități de diseminare pentru turiști și localnici.

Factori cheie de succes

Acest proiect demonstrează că este posibil să se acționeze dincolo de limitele sistemelor naționale de pe fiecare parte a strâmtoarei și poate crea o cooperare fructuoasă pentru a atinge obiectivele comune. Este, de asemenea, important de subliniat că scopul conservării naturii poate fi combinat cu succes cu turismul în mediul natural. Această practică ar putea fi transferată la alte strâmtoări care se confruntă cu probleme similare cu migrația păsărilor și care doresc să abordeze aceste probleme într-un mod transfrontalier.



Contact Morten Rolsted, Naturstyrelsen, mro@nst.dk

Site-ul www.balticflyway.dk

Un plan de acțiune transfrontalier pentru conservarea biodiversității

- **Locație** Strâmtoarea Bonifacio (Franța/Italia)
- **Partner(i)** Biroul de Mediu Corsican și Parcul Național din Arhipelagul Maddalena
- **Durata** 2012 în derulare
- **Finantare** Cotizații membri (contribuții regionale, naționale și Europene)



Ce este ?

Gruparea Europeană de Cooperare Teritorială (EGCT) din Parcul Marin Internațional Strâmtoarea Bonifacio, creat în 2012, este prima grupare dedicată protecției mediului. A fost pus în aplicare un plan de acțiune comun pentru cele două zone marine protejate. Acesta are ca scop gestionarea integrată în strâmtoarea Bonifacio, luând în considerare aspectele de mediu la o scară mai largă. Acțiunile comune pot fi, astfel, dezvoltate în scopul de a aborda problemele majore : transport maritim, pescuit, turism, etc.

Originea practicii

Principalele caracteristici ale planului de acțiune transfrontalier constă în caracterul distinctiv comun pe fiecare parte a strâmătorii: identitatea culturală (tradiții) și a biodiversității (specii și peisaje bogăție). Ideea de a crea un parc marin internațional între Corsica și Sardinia datează de la începutul anilor 1990, cu dorința de a obține recunoașterea internațională a caracterului distinctiv ecologic al Strâmătorii și pentru a proteja bogăția ei.

Obiective și implementare

Planul de acțiune transfrontalieră are ca scop îmbunătățirea managementului coordonat și cunoașterea științifică a strâmătorii. A fost creată o bază de date comună, cu un inventar al speciilor, habitatelor și taxonilor din Parcul Internațional Marin : obiectivul său este de a caracteriza și de a urmări evoluția biodiversității în strâmtoare, cu o metodă științifică armonizată în fiecare zonă marină protejată. Doua proiecte pilot sunt asociate cu Planul de Acțiune: o echipa de poliție de frontieră și Parcul Marin din Bonifacio (PMIBB). În plus Planul de Acțiune oferă un model comun de utilizare a energiei regenerabile. Un alt proiect care reiese din Planul de acțiune este aplicația franco-italiana pentru statusul Patrimoniului Natural UNESCO

Factori cheie de succes

Acest plan de acțiune transfrontalieră este interesant deoarece are ca scop direct protejarea biodiversității în strâmtoare, la nivel transfrontalier. Această practică ar putea fi transferată la alte strâmători care se confruntă cu probleme de protecție a biodiversității, dar este nevoie de un nivel ridicat de guvernare comună (aici, EGTC).



Contacts gianluigi.cancemi@oec.fr, y.donno@lamaddalenapark.org

Proiectul SeaGIS

- **Locație** Kvarken (Suedia/Finlanda)
- **Partner(i)** Consiliu Kvarken
- **Durata** 2011-2014 și în derulare
- **Finațare** INTERREG și fonduri naționale



Ce este ?

Proiectul SeaGIS este un proiect INTERREG IVA care își propune să ofere dezvoltatorilor și factorilor de decizie instrumente și date, având în vedere dificultățile suplimentare implicate în planificarea spațială într-un mediu marin tridimensional. În plus, proiectul are ca scop comunicarea acestor informații către publicul larg.

Originea practicii

Proiectul SeaGIS anticipează Directiva UE privind Amenajarea Spațiului Maritim și de Managementul Integrat de Coastă: agențiile regionale de mediu și de planificare au dorit să fie gata pentru punerea în aplicare a planurilor spațiale maritime transfrontaliere în regiune.

Obiective și implementare

Obiectivul proiectului SeaGIS este de a extinde cunoștințele despre Strâmtoarea Kvarken și pentru a-l face mai accesibil pentru a spori posibilitățile de planificare a unor zone marine la scară regională. Publicul larg va avea acces la o bază platformă de cunoștințe multilingvă pe internet, în care vor fi prezentate datele disponibile cu privire la mediu, infrastructura și socio-economice. Toate autoritățile responsabile de mediu și de planificare de pe ambele maluri ale strâmtoarei Kvarken sunt implicate în proiect. Municipality-urile sunt implicate în studii pilot și vor furniza date relevante pentru a fi încărcate pe platformă. Universitățile de pe ambele maluri ale strâmtoarei Kvarken au analizat (din punct de vedere maritim, de mediu și de planificare) legislația națională în vigoare și au cercetat modul în care funcționează sistemul de planificare actuală și cum să abordeze viitoarea planificare ecosistemică în zona Kvarken.

Factori cheie de succes

Proiectul SeaGIS este o practică interesantă, pentru că anticipează directivele UE privind amenajarea teritoriului marin și conservarea ecosistemelor costiere, la un nivel transfrontalier. Aceasta duce la o cunoaștere mai profundă și comună a mediului natural strâmtoarei, care nu este întotdeauna ușoară având în vedere dificultatea pentru anumite autorități de a furniza date în mod gratuit. Studii similare asupra sistemului actual de planificare similare ar putea fi transferate la alte strâmtoări pentru a îmbunătăți capacitatea lor de consolidare și pentru a răspunde nevoilor identificate de studiul nostru de bază NOSTRA.

Site-ul <http://seagis.org/>





Partie III

Concluzii

Obiectivul principal al proiectului NOSTRA este conservarea biodiversității și a patrimoniului natural. Așa cum arată acest ghid, acesta este un subiect care necesita o abordare pe mai multe planuri, inclusiv guvernare, amenajarea teritoriului marin, turism, transport, securitatea maritimă și dezvoltarea economică. Cei 16 parteneri ai NOSTRA au avut schimburi de experiență pe o perioadă de 3 ani cu privire la toate aceste subiecte, în scopul de a implementa politici mai eficiente și durabile la nivelul strâmtorilor.

2014, SFÂRȘITUL NOSTRA DAR UN NOU ÎNCEPUT

Proiectul NOSTRA se încheie, dar nu și preocuparea pentru asupra biodiversitate și conservarea patrimoniului natural al strâmtorilor europene. Într-adevăr, în afară de acest Ghid de Bune Practici, fiecare partener a scris un plan de implementare care are scopul de a transfera o parte din bunele practici prezentate mai sus pentru propria lor strâmtoare.

Mai mult decât atât, sfârșitul proiectului NOSTRA nu înseamnă sfârșitul parteneriatului: cei mai mulți dintre partenerii implicați în NOSTRA sunt reprezentați în cadrul (ESI) Inițiativa pentru Strâmători Europene (ESI), a cărei memorandum de înțelegere este așteptat să fie reînnoit foarte curând și ar trebui să conducă la noi proiecte de cooperare în următorii ani.

Contacts

Conseil général du Pas-de-Calais (Chef de file)

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

Kent County Council

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

Provincia di Messina

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

Provincia di Reggio Calabria

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

Kvarkenrådet rf.

Sandogatan 6
65100 Vasa – FINLAND
Contact : Mathias Lindstrom,
info@kvarken.org

Provincia regionale di Trapani

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

Institutul National de Cercetare Dezvoltare Delta Dunarii

165, Babadag Street
820112 Tulcea – ROMANIA
Contact : Marian Tudor,
mtudor@ddni.ro

Harju Maavalitsus

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

Uudenmaan liitto

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

Provincia di Lecce

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

Qarku I Vlores

Sheshi 4 Heronjte
094 Vlore – ALBANIE
Contact : info@qarkuvlore.gov.al

Region Sjælland

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

Kreis Ostholstein

Luebecker Str. 41
D 23701 Eutin – GERMANY
Contact : Horst Weppeler,
h.weppeler@kreis-oh.de

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

Avenue Jean Nicoli
20250 Corte – FRANCE
Contact : Gianluigi Cancemi, GianLuigi.
Cancemi@oec.fr

Provincia di Sassari

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

Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena

Via Giulio Cesare, 7
07024 La Maddalena – ITALY
Contact : Giovanna Urban,
g.urban@lamaddalena-park.org

	Strâmtoarea Dover		Strâmtoarea Messina	Kvarken	Strâmtoarea Sicily	Delta Dunării	Golful Finlandei
Teme	Pas-de-Calais Cons. Județean	Kent Cons. Județean	Regiunea Reggio Calabria	Kvarken Consiliu	Regiunea Provincia Trapani	Inst. National Delta Dunării	Harju County Government
Guvernare comuna							
Consilul Kvarken				X			
EGTC in Bonifacio							
Golful Finlandei anul 2014							X
Zilele Stramtorii Fehmarn							
Planificare peisagistică și marină spațială							
Evaluare peisagistică și planificare marină		X					
Turism ecologic							
CAST (Acțiuni pentru un Turism Ecologic)	X	X					
Trasee Insulare Ecologice							X
Dezvoltarea economiei turismului în zona Salento							
Transport durabil							
Tunel Fehmarnbelt							
Coridor Logistic Nordic				X			
Strategie pentru mobilitate durabilă	X						
Securitate marină							
MIRG-UE	X	X					
Dezvoltare economică durabilă							
Proiect ODISSEA			X				
Scenariu pentru dezvoltare socio-economică durabilă							
Dezvoltare economică durabilă							
Proiect Baltic Flay							
Plan Acțiune Transfrontalier							
Proiect SeaGIS				X			

Golful Finlandei	Strâmtoarea Otrante		Strâmtoarea Fehmarn		Strâmtoarea Bonifacio		
Uusimaa Regional Consiliu	Provincia Lecce	Vlora Regional Council	Regiunea Zealand	Consiliu Ostholstein	Corsican Birou de Mediu	Provincia Sassari	Parc national Arhipelag Maddalena
					X		X
X							
			X	X			
X							
	X						
			X	X			
		X					
			X	X			
					X		X

