



it



Unione europea
Politica regionale

inforegio

| N. 23 | settembre 2007 |

panorama



**Le regioni al cuore
della politica
marittima europea**

Sommario

Le regioni *al cuore della politica marittima europea*

La politica marittima europea: dal Libro verde al piano d'azione

Le città portuali in mutazione

I cluster marittimi, al crocevia dell'innovazione e dello sviluppo regionale

Il FEDER in azione: Lettonia, Estonia, Portogallo, Italia

Testimonianza: CRPM-CPMR

Reportage: L'avvenire passa per la costa

Alle prese con la ristrutturazione dei principali settori della sua economia — agricoltura, pesca e siderurgia — la regione delle Asturie intende valorizzare le risorse naturali, culturali e umane del suo litorale per garantirne la (ri) fioritura.

Testimonianza: INTEREG IIIB Mer du Nord

INTERREG in azione

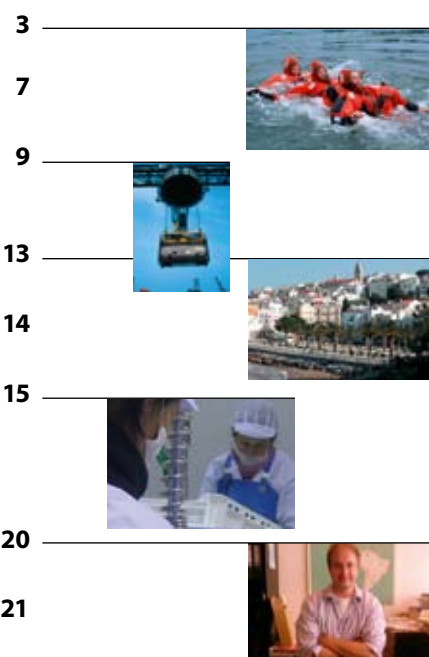


Foto (pagine): Commissione europea (1, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16), ESPO (11), Koneteknologiakeskus Turku Oy (14), Pomorskie Voivodeship, Ufficio regionale a Bruxelles (15), Finanšu ministrija (17), CIMBA (17), Aurora (17), Pärnu (17), CRPM (18), Gobierno del Principado de Asturias (19), Jean-Luc Janot (20, 25), Puerto de Gijón (22), Ayuntamiento de Avilés (23), Ministerie van Verkeer en Waterstaat (24), University College Cork (25), Baltic Gateways (25).

Copertina: Il villaggio di Smögen sulla costa occidentale della Svezia

Hanno inoltre contribuito alla redazione del presente numero:
Jean-Yves Dalleau, Pierre Ergo, Jean-Luc Janot.

Direttore responsabile: Ana-Paula Laissy, Commissione europea, DG Politica regionale
La presente rivista è stampata in francese, inglese e tedesco su carta riciclata.

Il dossier tematico sarà disponibile nelle 22 lingue dell'Unione europea sul sito Internet:
http://ec.europa.eu/regional_policy/index_it.htm

Le opinioni espresse in questa pubblicazione sono quelle dell'autore e non riflettono necessariamente quelle della Commissione europea.

La politica marittima europea: dal Libro verde al piano d'azione

di Nicolas Mariel e Frederico Ferreira⁽¹⁾

Il 10 ottobre 2007, presentando il suo Libro blu per una politica marittima integrata nell'Unione europea («Un mare di opportunità») e il piano d'azione in esso contenuto, la Commissione europea rispondeva a un'esigenza sentita ormai da diversi anni ma la cui evidenza si è imposta solo da poco: quella di un coordinamento delle politiche pubbliche relative allo spazio marittimo e costiero europeo.



■ Pesca al largo di Thyborøn (Danimarca)

Oltre ad essere un regolatore climatico del pianeta, il mare dà lavoro a 5 milioni di europei e rappresenta una considerevole riserva di occupazione, in particolare nei settori delle energie rinnovabili e delle telecomunicazioni.

Fino ad ora, l'intervento europeo sul mare si limitava a inquadrare lo sviluppo delle attività settoriali (trasporto, ambiente, ricerca...), fungendo da stimolo o da freno, ma senza allinearsi lungo una logica di sviluppo sostenibile e rispettoso dell'avvenire di questo patrimonio comune.

Tale tendenza appare ormai invertita grazie al lancio della nuova politica marittima europea integrata, avviata dalla Commissione Barroso nel quadro della sua strategia 2005-2009. L'attuazione di tale politica si è svolta in più tappe, iniziando con una fase di consultazione.

È così che il **Libro verde** per una politica marittima dell'Unione, presentato nel giugno del 2006, ha aperto per tredici mesi un vasto cantiere di consultazione sulla necessità di una politica marittima integrata e sull'identificazione delle

esigenze specifiche in questo campo. I risultati sono andati al di là delle aspettative, con quasi 500 contributi scritti — provenienti da governi e regioni, imprese private, sindacati, ONG e privati cittadini — indirizzati alla Task Force Politica marittima, servizio creato appositamente per l'elaborazione e l'accompagnamento di questa nuova politica presso la Direzione generale Pesca e affari marittimi.

Una bussola...

Forte di un tale sostegno da parte della società civile, ma anche di istituzioni pubbliche come il Comitato delle Regioni o la Presidenza tedesca dell'UE (primo semestre 2007), la Commissione ha deciso di avviare una seconda fase consacrata alla formulazione di attività che permettano la realizzazione di un quadro concreto per l'attuazione di una politica marittima integrata. Questa è la scommessa del **Libro blu**, presentato il 10 ottobre 2007 dal Presidente della Commissione, José Manuel Barroso, e da Joe Borg, Commissario responsabile della Pesca e degli affari marittimi. Il Libro blu è un «pacchetto» che include due comunicazioni della

(1) Rispettivamente Analista delle politiche e Assistente analista presso la Task Force Politica marittima, DG Pesca e affari marittimi, Commissione europea.

Commissione, a vocazione politica, e due documenti di lavoro — un piano d'azione e una valutazione d'impatto — elaborati con il coordinamento della Task Force Politica marittima nel quadro di una intensa cooperazione interservizi sostenuta ai massimi livelli dagli stessi Commissari riuniti nel gruppo di contatto.

Il **piano d'azione**, che dovrebbe essere adottato in occasione del Consiglio dei Ministri nel mese di dicembre 2007,



Formazione per la sicurezza marittima

costituisce la vera e propria «bibbia» della nuova politica marittima europea. Vi sono previste una trentina di azioni raggruppate intorno a cinque grandi obiettivi:

- incoraggiare al massimo lo sfruttamento sostenibile dei mari e degli oceani;
- creare una base di conoscenze e di innovazione per la politica marittima;
- offrire una migliore qualità di vita nelle regioni costiere;
- promuovere il ruolo di guida dell'Europa negli affari marittimi internazionali;
- migliorare la visibilità dell'Europa marittima.

Alcune di queste azioni sono «strutturali», rientrano cioè nel quadro delle tradizionali politiche unitarie. È questo il caso delle comunicazioni sulla politica portuale, che rientrano nella politica per i trasporti, e di quella sulla lotta contro la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata, che rientra nella politica comunitaria per la pesca. Altre sono invece davvero innovative ed esulano dal quadro della politica tradizionale. Va in questo senso l'attuazione di nuovi strumenti di decisione politica previsti dal Libro blu come la pianificazione spaziale delle varie attività del mare, la gestione integrata delle zone costiere, la creazione di una rete europea di osservazione e di dati sull'ambiente marino o ancora l'interoperabilità dei sistemi di sorveglianza europei.

La **tabella di marcia** del piano d'azione delinea un calendario piuttosto intenso, che prevede la realizzazione di gran parte delle azioni entro il 2008, o al più tardi all'inizio del 2009. Certe azioni si sono già concretizzate nella pubblicazione di alcuni documenti: il documento di lavoro sui cluster (poli) marittimi, la comunicazione sulla politica portuale, il documento di consultazione sulle autostrade del mare e il trasporto marittimo senza frontiere, la comunicazione sulle

pratiche di pesca distruttive, la comunicazione sul riesame della normativa sociale nel settore marittimo, il documento di lavoro sulla politica energetica marittima, ecc.

... e un timone

È importante sottolineare che l'adozione del piano d'azione pone le premesse di un nuovo corso in materia di governance. L'idea di base è di non aggiungere nuove regolamentazioni a quelle già in vigore, di non creare strutture amministrative supplementari e, soprattutto, di coinvolgere il più possibile le varie parti interessate nel processo decisionale al fine di ottenere il loro assenso prima di avviare azioni concrete. È questo il caso in particolare dei nuovi strumenti come la pianificazione, che sarà attuata attraverso una serie di progetti pilota. Il piano d'azione accorda inoltre un posto di rilievo alle misure d'incentivazione e prevede delle facilitazioni per i progetti che rispettano le buone pratiche.

Certo, si potrà obiettare che le misure previste, in gran parte, sarebbero state comunque adottate dai relativi servizi della Commissione europea, ma la scommessa della politica marittima integrata europea sta proprio nel loro coordinamento volto al rispetto di un obiettivo globale di sviluppo ragionato. Proprio questa è la preoccupazione emersa dal processo di consultazione del Libro verde e per questo l'esistenza della struttura «Affari marittimi» nel quadro della DG Pesca dovrebbe essere confermata, e vedere il suo potere rafforzato in un prossimo futuro.



Modernizzazione del porto di Quarteira (Portogallo)

Le Regioni ultraperiferiche: l'Europa oltre il mare

Azzorre, Canarie, Guadalupa, Guyana, Madera, Martinica e Réunion: le sette regioni ultraperiferiche (RUP) presentano degli handicap permanenti⁽¹⁾ legati alla lontananza e all'isolamento, nonché a vincoli climatici, territoriali, demografici ed economici tali da giustificare la possibilità di adattare le politiche comunitarie alla loro situazione. Ma, in quanto regioni integrate all'UE ma disseminate su due oceani (Atlantico e Indiano), le RUP costituiscono anche una carta vincente. Con più di 3 000 000 km², le «Zone economiche esclusive» (ZEE) delle RUP equivalgono alla superficie totale del Mediterraneo e del Baltico. Se si aggiungono i Paesi e Territori d'Oltremare (PTOM)⁽²⁾, l'Unione europea è presente sui tre oceani e controlla il primo spazio marittimo mondiale.



Le RUP dispongono finora di risorse alieutiche relativamente preservate che permettono ancora uno sviluppo ragionato della pesca. A queste si aggiungono le loro risorse turistiche. Inoltre, le loro caratteristiche geografiche e geofisiche e la ricchezza della loro biodiversità marina ne fanno dei veri e propri «laboratori» in tema di ambiente, clima ed energia, in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile di Lisbona e Göteborg.

A questo proposito, le RUP offrono uno spazio privilegiato, alle frontiere estreme dell'Unione, per uno sviluppo coerente e sostenibile di tutti i territori dei loro rispettivi bacini marittimi. Salvo i casi di isolamento totale in mare, come le Azzorre, le RUP sono situate nelle immediate vicinanze di Stati terzi che devono far fronte a sfide ancora più impegnative per il loro sviluppo. Il dialogo fra l'UE, le sue RUP, i loro Stati membri e gli Stati terzi

potrebbe contribuire a significativi progressi in molti campi: gestione sostenibile delle riserve alieutiche, lotta contro la povertà, sicurezza marittima, flussi migratori...

Appare evidente che le RUP hanno tutto l'interesse all'attuazione di una politica marittima europea e, nel quadro del programma INTERREG IIIC Sud, hanno approntato un progetto RUPMER per dare il loro contributo al Libro verde su questo tema. Nella fattispecie, l'elaborazione di tale politica implica per queste regioni delle considerazioni internazionali. Una prima conclusione di RUPMER è la necessità di un approccio differenziato per bacino marittimo, per tenere conto delle specificità delle RUP sia in rapporto al resto dell'UE sia all'interno delle zone Caraibi, Sud-Ovest dell'oceano Indiano e Macaronesia (Madera-Azzorre-Canarie).

La protezione dell'ambiente marino delle RUP presuppone che le relative informazioni siano incluse nelle banche dati europee in vista di un futuro Atlante del Mare. La promozione di una ricerca specializzata sulle RUP (energie rinnovabili, biotecnologie azzurre, cambiamenti climatici, prevenzione dei rischi, ecc.) richiede l'interconnessione dei loro organismi di R&S con quelli del resto dell'UE. Infine, la pesca illustra bene la necessità di una politica adattata al contesto geografico delle RUP, in grado di contribuire tanto al loro sviluppo «verde» quanto alla gestione sostenibile delle risorse con gli Stati terzi vicini.

La comunicazione sulla politica marittima comune integrata, rilevando in particolare la possibilità di un approccio integrato per ciascuno dei tre bacini marittimi interessati e l'importanza delle RUP in termini di ricerca e sviluppo, indica la rotta da seguire.

Contatto: regionreunion1@wanadoo.fr

(1) Articolo 299-2 del Trattato.

(2) PTOM: una ventina di territori che dipendono costituzionalmente da quattro Stati membri (Danimarca, Francia, Paesi Bassi, Regno Unito) ma non fanno parte del territorio comunitario e non sono Stati indipendenti.

NET-BIOME: la ricerca al servizio dello sviluppo sostenibile dei territori ultraperiferici

Net-Biome è un progetto del VI Programma quadro in materia di ricerca e di sviluppo tecnologico (PCRD) che mette insieme per la prima volta le 7 regioni ultraperiferiche (RUP) e gran parte dei Paesi e Territori d'Oltremare (PTOM) delle zone tropicali e subtropicali dipendenti da 5 paesi europei (Spagna, Francia, Paesi Bassi, Portogallo, Regno Unito). RUP e PTOM presentano una eccezionale biodiversità marina e terrestre, un vero asso nella manica in

termini di sviluppo sostenibile (agricoltura pesca, turismo). Tuttavia i loro ambienti naturali sono più vulnerabili ai cambiamenti climatici, alle avversità naturali e alle attività umane rispetto al resto dell'UE. L'obiettivo di Net-Biome è una cooperazione nella ricerca sulla biodiversità volta allo sviluppo di strategie e modelli originali di gestione sostenibile che potranno essere condivisi con l'Europa continentale e con i paesi terzi vicini.

Contatto: josiane.irissin-mangata@cr-reunion.fr

In rotta verso la crescita sostenibile: la politica portuale

Sulla scia della sua comunicazione per un politica marittima integrata, la Commissione europea ha adottato il 18 ottobre 2007 una *Comunicazione per una politica portuale europea*⁽¹⁾ che riflette i risultati di un'ampia consultazione fra le parti interessate.

Marittimi o fluviali, i porti europei devono far fronte a sfide complesse: crescente domanda di trasporto; importanti mutazioni tecnologiche (trasporto e container, telecomunicazioni, informatizzazione); imperativi ambientali, inclusa la gestione intermodale dei trasporti, in cui il ruolo dei porti è centrale; necessità di un dialogo fra tutti gli attori interessati alle attività portuali, città e regioni comprese; e infine il rispetto delle regole comunitarie, particolarmente in materia di trasparenza e di concorrenza. Per promuovere un sistema portuale che possa contribuire pienamente alla crescita sostenibile e all'occupazione, la Commissione europea si è prefissata un piano d'azione che comporta, in sintesi, i seguenti elementi:

- **Migliorare le performance portuali e i legami con l'entroterra.** Se è vero che i maggiori porti europei possono essere considerati efficienti, numerosi porti presentano dei colli di bottiglia in termini di capacità, di collegamenti o di organizzazione. È opportuno provvedere a una gestione integrata della catena dei trasporti e studiare nuovi itinerari, procedendo a un'accurata valutazione prima della realizzazione di nuove infrastrutture.
- **Aumentare le capacità nel rispetto dell'ambiente.** La Commissione europea pubblicherà delle linee di orientamento volte a facilitare l'applicazione delle direttive ambientali (habitat, uccelli, acqua, rifiuti) nell'allestimento dei porti. Si tratta inoltre di realizzare installazioni adeguate per il trattamento dei rifiuti, di assicurare una sana

gestione delle masse d'acqua e dei sedimenti e combattere i cambiamenti climatici e l'inquinamento dell'aria.

- **Modernizzare l'attività portuale** mediante l'attuazione di nuovi sistemi di sicurezza marittima e di telecomunicazione. I trasporti marittimi di linea, in particolare, facilitano il trattamento amministrativo della navigazione e della logistica. Anche le nuove attrezzature portuali automatizzate svolgono un ruolo importante. Vi è inoltre modo di semplificare le procedure di trasporto marittimo a corto raggio al fine di stimolarne la crescita nel mercato e favorire la creazione di «autostrade del mare».
- **Definire regole giuridiche eque e trasparenti per gli investitori, gli operatori e gli utenti:** ruolo delle autorità portuali, finanziamento pubblico, concessioni portuali, servizi tecnici nautici (pilotaggio, rimorchiatori...), movimentazione carichi, tariffe, concorrenza con i paesi terzi.
- **Instaurare un dialogo strutturale fra i porti e le città** (vedi articolo).
- **Sviluppare il dialogo settoriale sul lavoro nei porti** e migliorare le condizioni di formazione, sicurezza e igiene.

(1) COM(2000) 616 definitivo del 18.10.2007:
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/it/com/2007/com2007_0616it01.pdf



Le città portuali in mutazione

di Patrick Verhoeven⁽¹⁾

In nome della crescita e dello sviluppo sostenibile, porti e città devono tornare ad essere partner.



L'Europa nel suo complesso conta oltre 1 000 porti di mare. Occorre peraltro osservare che gran parte di questi sono di dimensioni piccole o medie: 700 porti trattano meno di 1 milione di tonnellate di carichi annui mentre, all'altro capo dello spettro, una decina di megaporti ne tratta più di 50 milioni.

I porti di mare, poli della crescita europea

Numerosi porti europei hanno conosciuto un'esplosione di attività nel corso degli ultimi vent'anni. Una tendenza che dovrebbe continuare, in particolare per il trasporto di container, la cui forte crescita dovrebbe perdurare soprattutto

in seguito alla rapida espansione dei mercati asiatici e in particolare delle importazioni dalla Cina.

Tale tendenza favorisce la partecipazione di un maggiore numero di porti europei ai mercati mondiali. Nel 2006, i porti da container che hanno registrato la crescita maggiore erano tutti piccoli o medi, e ripartiti su tutto il continente. Il settore è dunque sempre più diversificato in termini di numero di porti interessati, di funzioni e di servizi, offrendo agli spedizionieri una scelta sempre maggiore in termini di itinerari.

Per rispondere a una simile crescita, i porti europei devono investire in nuove capacità di accoglienza e disporre di connessioni affidabili con i rispettivi hinterland. Ma uno dei principali ostacoli in questo senso è l'incertezza giuridica legata all'attuazione delle norme ambientali comunitarie. E degli importanti progetti portuali hanno registrato ritardi significativi a causa della lentezza e pesantezza delle procedure.

Riconversione dei fronti di mare

È nel Regno Unito che, all'inizio del XIX secolo, è apparso il concetto di porto moderno: in termini di infrastrutture, di ingegneria, di tecniche di movimentazione e di gestione, porti come Londra e Liverpool sono stati dei precursori ai quali i concorrenti continentali si sono ispirati. La storia si è in qualche modo ripetuta 150 anni più tardi allorché, nel 1981, con la riconversione dei suoi docks, Londra ha aperto la strada alla riqualificazione delle vecchie zone portuali in tutta Europa.

Per quanto differenti, tutti i progetti hanno una caratteristica in comune: restituire alla città le zone portuali abbandonate o destinate ad altro uso per farne degli spazi per uffici, residenziali e per il tempo libero, mentre le attività portuali si installavano altrove, lontano dal centro. Un buon esempio di questa mutazione è il progetto «HafenCity» di Amburgo: il ricavato della vendita degli edifici situati direttamente sul fronte del vecchio porto, assai vicino alla città, ha permesso di finanziare l'ultramoderno terminal per container di Altenwerder sulla riva sud dell'Elba.

Riqualificare la città portuale

Questa riappropriazione delle banchine e dei fronti di mare, che si è riprodotta un po' ovunque in Europa, ha sovente creato una scissione fra le città e i loro porti: in molte città portuali europee il visitatore non informato non si renderà conto immediatamente che la città in cui si trova ospita un porto importante. Il più delle volte noterà solo un bacino acquatico eventualmente solcato da chiatte o imbarcazioni da diporto, delle banchine riconvertite a passeggiata, dei

(1) Segretario generale dell'ESPO (European Sea Ports Organisation / Organizzazione europea dei porti di mare).
E-mail: pverhoeven@espo.be – Web: www.espo.be

docks convertiti in attrazioni turistiche e antichi depositi trasformati in loft residenziali.

Ma sempre più direzioni portuali cominciano a chiedersi se questa politica sia sostenibile. A cominciare dalla sfida degli spazi, dato che i tassi di crescita previsti in materia di trasporto marittimo richiedono capacità di accoglienza sempre maggiori. Ma la penuria di terreni e le forti pressioni ambientali limitano l'ampliamento dei porti, che sono sovente costretti a ritornare verso i centri città per riadattare le vecchie zone di attività portuale.

Con un'evidente patata bollente fra le mani: la sindrome del «*Non nel mio cortile*», che rende difficile l'esistenza delle attività portuali in prossimità di zone residenziali. Si tratta peraltro di un processo ineluttabile per numerosi porti e che esige uno sforzo da ambo le parti: le autorità portuali devono far sì che il loro porto sia il più pulito, discreto e sicuro possibile; i cittadini devono da parte loro comprendere che il porto contribuisce al loro comfort e al loro benessere generale. Solo a questa condizione si avrà un'autentica riqualificazione delle città portuali d'Europa.

Per fare in modo che le popolazioni locali siano più favorevoli alle attività portuali, è importante innanzi tutto rendere il porto più visibile al grande pubblico. Si dovrebbero aiutare i cittadini a rendersi conto di quanto i porti siano per loro stessa essenza dei luoghi affascinanti. A questo proposito vi sono possibilità ancora ampiamente inesplorate di creare dei partenariati con i settori del turismo, del tempo libero, della cultura e del patrimonio per familiarizzare i cittadini con l'universo dei porti e dei trasporti marittimi. Nell'era delle norme ISPS per la sicurezza delle imbarcazioni e delle installazioni portuali, e di altre misure precauzionali, si tratta di una sfida particolare che richiederà una certa creatività da parte delle direzioni portuali.

Lo sviluppo sostenibile dei porti al centro della nuova politica portuale europea

Il 18 ottobre 2007, la Commissione europea ha pubblicato una nuova comunicazione sulla politica comunitaria per i porti⁽²⁾. In confronto alle iniziative precedenti, questa comunicazione conferisce molta più importanza allo sviluppo sostenibile dei



porti, pur riconoscendo la necessità di chiarire le modalità di applicazione della normativa ambientale comunitaria. Le autorità portuali europee associate nell'ESPO accolgono con favore l'annuncio che la Commissione europea intende pubblicare orientamenti relativi all'applicazione della normativa ambientale comunitaria nel caso dello sviluppo dei porti.

La comunicazione mira inoltre a migliorare la cooperazione fra città e porti, altro punto accolto assai favorevolmente dal settore. Anche se le autorità locali e portuali restano le prime responsabili dell'integrazione dei porti nelle città e nella vita urbana, la Commissione europea può fungere da catalizzatore di tale processo, sostenendo le buone pratiche e l'apprendimento reciproco, e in questo senso la proposta di organizzare ogni anno una giornata «porti aperti» è un buon esempio del partenariato che potrebbe instaurarsi fra le autorità portuali e le autorità cittadine d'Europa.

(2) COM(2000) 616 definitivo del 18.10.2007: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/it/com/2007/com2007_0616it01.pdf

I cluster marittimi, al crocevia dell'innovazione e dello sviluppo regionale

di Patrick Bernard-Brunet⁽¹⁾

I cluster (poli) possono divenire lo strumento chiave di una politica marittima ambiziosa, permettendo allo stesso tempo risultati concreti in materia di innovazione tecnologica e lo sviluppo economico dei territori.



Per «cluster» si intende generalmente un raggruppamento di imprese di uno stesso settore, presenti il più delle volte in uno stesso bacino di occupazione. Per Michael E. Porter dell'università di Harvard, un «cluster» è *«una concentrazione di imprese interconnesse, di fornitori specializzati, di prestatori di servizi e di istituti associati (università, associazioni commerciali, ecc.)»*.

Diverse forme di «clustering»

Questi raggruppamenti di imprese e di professionisti, che toccano tutti i settori di attività, possono assumere forme diverse. In campo marittimo occorre pertanto distinguere fra cluster nazionali, che servono spesso da amplificatore di opinione per certe filiere o professioni marittime, e cluster regionali (denominati in Francia *«pôles de compétitivité»*). Questi ultimi si dedicano allo sviluppo dell'economia marittima mediante l'innovazione e il ravvicinamento fra ricerca, formazione e industria. Accompagnando progetti di ricerca (ideazione del progetto, ricerca dei partner e dei finanziamenti) e favorendo l'accesso delle PMI a nuovi mercati, questi

cluster rientrano a pieno titolo negli obiettivi della strategia di Lisbona, che riconosce appieno l'importanza delle politiche d'innovazione.

L'innovazione è una necessità in campo marittimo, in particolare per i settori della cantieristica navale e della logistica (la costruzione e il varo di una nave sono il frutto di una vasta rete di fornitori), dello sfruttamento delle risorse energetiche e biologiche marine (estrazione petrolifera off-shore, sfruttamento di energie rinnovabili prodotte in particolare da correnti, onde e maree, sviluppo di nuove molecole derivate dalla biodiversità marina, ecc.), della sicurezza, della sorveglianza e infine dell'ambiente, dove prevenzione dei rischi, lotta contro gli effetti dei cambiamenti climatici e sviluppo di un turismo sostenibile si integrano nella protezione del litorale.

Oltre ad essere vettori d'innovazione, i cluster permettono anche di preservare, a livello regionale, il know-how marittimo dell'Unione europea. Per definizione, essi raggruppano

(1) Analista delle politiche, Commissione europea, DG Politica regionale, unità «Sviluppo tematico, Impatto».

Il polo marittimo finlandese

In Finlandia sono stati creati 13 cluster nel quadro del «Programma per i centri di competenza» messo in atto dal Consiglio di Stato per il periodo 2007-2013.

La missione del Polo marittimo finlandese è di dinamizzare e federare lo sviluppo delle attività, la formazione e la ricerca applicata a settori come la cantieristica navale, l'off-shore e la logistica marittima. I campi d'azione privilegiati sono quelli dei materiali e delle tecnologie di trasformazione, l'internazionalizzazione del settore, la sicurezza e i problemi ambientali, lo sviluppo delle imprese.

Mettendo insieme industriali e ricercatori al più alto livello, cinque centri di competenza partecipano attivamente a questo polo il cui coordinamento è assicurato da Kone-teknologiakeskus Turku Oy. Si tratta dei centri Finlandia Sud-Est, Finlandia Sud-Ovest, Finlandia occidentale, Satakunta e del Centro di competenza per la Metallurgia del Golfo di Botnia.

La strategia del polo mira a favorire la creazione di attività, prodotti e servizi innovativi; a migliorare la produttività e il lavoro in rete; ad aumentare l'offerta di mano d'opera qualificata. Si cerca così di promuovere un aumento degli investimenti per la ricerca e sviluppo e il miglioramento delle competenze delle imprese, lo scambio e la centralizzazione delle informazioni, l'organizzazione di interventi specifici, l'internazionalizzazione e la cooperazione delle PMI.



*Contatto: Mervi Pitkänen, Direttore del programma.
mervi.pitkanen@koneteknologiakeskus.fi*

attori dell'industria e della formazione professionale e per questo motivo il loro sviluppo deve essere accompagnato da investimenti nell'istruzione e nella formazione marittima. La potenziale penuria di personale di mare qualificato potrebbe infatti avere conseguenze allarmanti, in particolare sulle infrastrutture per la sicurezza marittima. In prospettiva esiste anche il rischio di vedere certi cluster indebolirsi oppure trasferirsi verso regioni che offrono mano d'opera più qualificata.



Ferry nel porto di Kiel (Germania)

Sostegno europeo

L'Unione europea incoraggia in vari modi lo sviluppo dei cluster marittimi. Innanzi tutto, la Commissione europea ha partecipato nel 2005 alla creazione della piattaforma tecnologica WATERBORNE⁽¹⁾, che riunisce i principali attori del trasporto marittimo. L'obiettivo è di definire, intorno a dei gruppi tematici (cantieristica navale, navigazione, sistemi, sicurezza, ecc.), una visione a lungo termine per un settore che dipende per il suo sviluppo da importanti progressi tecnologici. Tale piattaforma ha inoltre lo scopo di allineare le priorità della ricerca marittima europea alle esigenze dell'industria (e il sostegno ai cluster rientra in quest'ottica).

Inoltre, attraverso l'iniziativa EUROPE INNOVA⁽²⁾, la Commissione europea sta procedendo a una mappatura dei cluster europei. L'obiettivo è di disporre di una mappa paneuropea entro la fine del 2007 per tutti gli Stati membri, identificando nel contempo le iniziative in materia di clustering condotte a livello nazionale e regionale.

La Commissione europea ha lanciato inoltre un certo numero di reti in materia di ricerca e innovazione, il cui obiettivo è spesso lo scambio di buone pratiche, ma

(1) <http://www.waterborne-tp.org/>

(2) <http://www.europe-innova.org/index.jsp>

che a lungo termine potrebbero anche dar vita a cluster transnazionali. Per stimolare tale cooperazione fra cluster europei e favorire la creazione di nuovi progetti di respiro continentale, la Commissione europea ha creato nel luglio 2007 l'Osservatorio europeo dei cluster (sempre nel quadro dell'iniziativa EUROPE INNOVA). Il ruolo dell'Osservatorio sarà di raccogliere i dati statistici, di sviluppare degli indicatori per misurare il dinamismo dei cluster europei e di valutare l'impatto delle politiche nazionali e regionali di clustering (raggruppamento). Quest'attività si affiancherà a quella condotta da certi cluster europei per facilitare il trasferimento degli interventi realizzati dalle regioni più avanzate (paesi nordici, Regno Unito, Austria, Spagna, Italia del Nord) verso le regioni e gli Stati membri dove le reti aziendali sono ancora poco sviluppate. È evidente che i cluster beneficeranno sia di tali iniziative sia delle attività avviate dall'Osservatorio europeo.

Nel campo della ricerca, certi cluster orientati verso queste attività beneficiano dei finanziamenti del Programma quadro dell'Unione europea, in particolare attraverso il progetto pilota «Le regioni della conoscenza», il cui obiettivo è di sviluppare le capacità di ricerca delle regioni e di integrare tali attività nelle strategie regionali di sviluppo.

Cluster e coesione

Infine, i cluster possono contare sull'importante sostegno della politica europea di coesione. Fra gli investimenti che saranno realizzati nel periodo 2007-2013, l'innovazione appare infatti come un settore prioritario per tutte le regioni e gli Stati membri: l'investimento nell'innovazione è volto alla realizzazione di una crescita economica sostenibile, e lo sviluppo dei cluster è uno degli strumenti di cui dispongono le regioni per raggiungere tale obiettivo. Gli Orientamenti strategici comunitari in materia di coesione, adottati dal Consiglio europeo nell'ottobre 2006, precisano che gli investimenti che saranno realizzati in materia di ricerca e sviluppo dovranno consentire in particolare «di rafforzare la cooperazione fra le imprese, nonché fra le imprese e gli istituti pubblici di ricerca/insegnamento superiore, ad esempio



Terminal automobilistico del porto di Valenza (Spagna)

Pomerania, "Paese dell'Ambra"

Le coste della Pomerania (Polonia) sono ricche di ambra, un'oleoresina fossile secreta dalle conifere circa quaranta milioni di anni fa. Nella regione, circa 10 000 posti di lavoro diretti dipendono da questa risorsa assai ricercata, la cui esportazione genera ogni anno 350 milioni di euro.



Da qui, la creazione di un «Cluster dell'ambra» che raggruppa tutti gli attori della filiera: artigiani e imprese di gioielleria e prodotti di bellezza a base di ambra, collettività locali e regionali, l'Istituto per l'economia di mercato e la Società per le fiere internazionali di Gdańsk (che organizza ogni anno i saloni «Amberif» e «Ambermart»), musei, università, raggruppamenti e altre associazioni collegate al settore.

Coniugando tradizione, innovazione e cooperazione, questo polo di competitività mira principalmente a valorizzare meglio la materia prima dal punto di vista quantitativo e qualitativo, ad allargare e consolidare gli sbocchi per i prodotti dell'ambra, a sviluppare un turismo basato su questa preziosa risorsa. Come dicono i suoi promotori, si tratta di fare della Pomerania il «Paese dell'Ambra» e di Gdańsk la «capitale dell'Ambra».

Contatto: Krystyna Wróblewska
Direttrice, Servizio per la cooperazione
internazionale Ufficio del Maresciallo del Voivodato
di Pomerania.
k.wroblewska@woj-pomorskie.pl

attraverso il sostegno alla creazione di poli di eccellenza regionali e transregionali». Questo vale evidentemente anche per le regioni costiere e i cluster che esse sapranno sviluppare nel settore marittimo. Sempre nel quadro della politica europea di coesione, l'iniziativa «Le Regioni, attrici del cambiamento economico» (vedi riquadro) permetterà inoltre, attraverso reti di cooperazione che coinvolgono le autorità regionali, di sviluppare tutto il potenziale rappresentato dai cluster.

Dal 2005, l'Unione europea ha la volontà di attuare una politica marittima integrata. Questo rinnovato interesse

per le attività marittime ha messo in luce non solo la loro importanza economica ma anche la loro interconnessione, ricordando inoltre il contributo di questi settori alla crescita europea e le loro esigenze in materia di innovazione. Altrettanti motivi per cui l'Unione europea continuerà a sostenere lo sviluppo di cluster marittimi innovativi, in particolare attraverso le sue politiche per la ricerca e la coesione, e le sue iniziative in favore delle imprese e dell'industria in generale. I cluster possono essere lo strumento chiave di una politica marittima ambiziosa, volta a ottenere sia dei risultati concreti in materia di innovazione tecnologica sia uno sviluppo economico dei territori.

Una formula valorizzata dall'iniziativa «Le Regioni, attrici del cambiamento economico»

A partire dal 2008, le regioni marittime dell'UE avranno la possibilità di collaborare in rete nel quadro dell'iniziativa «Le Regioni, attrici del cambiamento economico». Sosteguate dal nuovo programma di cooperazione interregionale INTERREG IVC, queste attività in rete saranno organizzate intorno a 30 temi prioritari, due dei quali sono particolarmente pertinenti allo sviluppo dei cluster marittimi: «Trarre vantaggio dai mari e dagli oceani» e «Migliorare la capacità delle regioni in materia di ricerca e di innovazione».

L'idea è che, in un primo tempo, le regioni procedano ad identificare e a mettere in rete i loro migliori progetti in funzione dei 30 temi prioritari. Quindi, in un secondo tempo, che estendano il lavoro in rete ai decisori politici, esperti e organismi interessati a trarre insegnamento da tali progetti e integrarli nei programmi operativi della politica di coesione.

Le migliori reti tematiche attive nella diffusione e integrazione dei risultati beneficeranno dell'assistenza continua – in termini di competenze e di servizi – fornita dalla Commissione europea nel quadro dell'opzione accelerata dell'iniziativa.

Per saperne di più:

http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/interregional/ecochange/index_en.cfm



Sviluppo del porto per container di Las Palmas (Canarie, Spagna)

(1) http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/2007/osc/index_en.htm

LETTONIA

Rinnovo di un molo nel porto di Mersrags



Costo totale: 2 000 000 EUR
Contributo UE: 1 300 000 EUR

«Messo in cantiere nel 2006 e 2007, il progetto consiste nel rinnovare e prolungare di 120 metri il molo nord del porto di Mersrags. La lunghezza totale della struttura sarà portata a 430 metri, e questo permetterà di accogliere più merci e sviluppare così la regione e l'economia locale. Il porto e le collettività ne guadagneranno in stabilità finanziaria, e in più saranno creati nuovi posti di lavoro.»

*Sanda Rieksta, Capo Unità informativa,
 Dipartimento Fondi europei
www.esfondi.lv*

ITALIA

Il nuovo porto turistico di Vieste



Costo totale: 12 700 000 EUR
Contributo UE: 1 400 000 EUR

«I numerosi diportisti che ogni anno visitano le coste della Puglia potranno presto disporre di 650 attracchi di breve o lungo stazionamento allestiti nella nuova marina di Vieste nel quadro del Programma operativo regionale 2000-2006. Il progetto ha coperto la realizzazione di tutte le infrastrutture necessarie ai servizi di base e avanzati: cantieri navali, zone di attracco, zona commerciale e club nautico, ricovero invernale e manutenzione per piccole imbarcazioni, ecc. I lavori hanno comportato il prolungamento della diga, il dragaggio del porto, l'allestimento di una banchina e il fissaggio dei pontili galleggianti, la costruzione di 6 edifici commerciali e di opere portuali come gli hangar. Il nuovo porto offre così una capacità di accoglienza annua per circa 3 500 diportisti.»

*Francesco Antonio Piracci, Aurora – Porto Turistico di Vieste SpA.
info@portoaurora.eu*

AZZORRE (PORTOGALLO)

Rete internazionale di monitoraggio oceanografico



Costo totale: 200 000 EUR
Contributo UE: 170 000 EUR

«L'insufficienza dei dati e la complessa topografia dell'arcipelago rendono difficile la predizione del movimento delle onde, delle maree e delle correnti intorno alle Azzorre. Il progetto CIMBA mira a ottenere delle immagini tridimensionali delle correnti oceaniche e a studiarne le variazioni stagionali. La creazione di una rete internazionale di monitoraggio oceanografico intorno all'arcipelago permetterà in particolare di identificare i punti propizi alla produzione di energia mediante lo sfruttamento del moto ondoso nonché le zone a forte produttività biologica.»

*Ana Martins, Responsabile del progetto, Dipartimento di Oceanografia e Pesca, Università delle Azzorre.
anamartins@notes.horta.uac.pt
<http://oceano.horta.uac.pt>*

ESTONIA

Allestimento della spiaggia di Pärnu



Costo totale: 1 300 000 EUR
Contributo UE: 831 000 EUR

«Grazie alla sua posizione geografica, al patrimonio architettonico e alle attività culturali, Pärnu (44 000 abitanti) è la stazione balneare più celebre dell'Estonia. La realizzazione, grazie al FEDER, di un nuovo lungomare attrezzato ha contribuito a modernizzare l'immagine della stazione e a rafforzarne l'attrattiva come destinazione turistica.»

*Mirje Auksmann, coordinatrice del progetto,
 Città di Pärnu
mirje.auksmann@lv.parnu.ee*

«La futura politica marittima europea sarà al tempo stesso regionale e mondiale»

Xavier Gizard, Segretario generale della Conferenza delle regioni periferiche marittime (CRPM-CPMR)



I cambiamenti climatici, la domanda energetica e la globalizzazione hanno fatto irruzione nell'agenda politica dell'Unione, sotto la pressione dagli eventi.

Come prendere in conto tali cambiamenti, quali strategie elaborare per proteggere le popolazioni e animare i territori? I 68 000 chilometri del litorale europeo sono zone ad elevata attività, sia per la loro vitalità economica che per l'importanza della loro popolazione, che rappresenta il 50 % del totale. Naturalmente, ciò pone una serie di problemi di sicurezza per l'avvenire qualora l'innalzamento del livello dei mari e il moltiplicarsi di eventi di origine climatica come tsunami, cicloni e tempeste – che minacciano costantemente la vita di milioni di cittadini – dovesse continuare. Ed è stata proprio l'apparizione di tali cambiamenti climatici a dimostrare una volta per tutte la necessità di rafforzare l'adattamento delle regioni marittime alle conseguenze di tali fenomeni, a complemento delle misure di attenuazione.

A livello economico tale adattamento deve tenere conto del potenziale di crescita e di occupazione dei litorali: il turismo nelle zone costiere, ad esempio, contribuisce da solo al 5 % del PIL e registra ogni anno un aumento del 3 %. Senza dimenticare i 1 200 porti del continente che rappresentano una risorsa da sfruttare, o ancora le fonti di energia rinnovabile che grazie ai venti, al sole o ai moti delle maree saranno sempre abbondanti sui litorali.

Le regioni affiliate alla CRPM sono state strettamente coinvolte nei dibattiti sulla politica del mare in Europa, proponendo numerose idee, sia per valorizzare a livello economico il potenziale marittimo europeo che per attuare un nuovo modello di sviluppo basato sui principi dello sviluppo sostenibile e sulla gestione integrata delle zone costiere.

Tali regioni si compiacciono dei punti positivi contenuti nel «Libro blu per una politica marittima integrata dell'Unione europea»: la creazione e attuazione dei cluster marittimi, il lancio di progetti pilota per attenuare gli effetti dei cambiamenti climatici sulle coste, nonché la strategia europea per la ricerca marina e marittima che la Commissione europea presenterà nel 2008.



Il porto di Bari (Italia)

Le regioni europee fungeranno da volano per la messa in pratica di tali iniziative. Ma il mare e gli oceani non conoscono frontiere! La dimensione mondiale s'impone con evidenza anche nelle politiche marittime e le regioni ultraperiferiche, per definizione, conferiranno tale dimensione alla futura politica marittima dell'Unione — a maggior ragione in un contesto di accelerazione del processo di globalizzazione.

È per questo che l'Europa avrà bisogno di condividere e confrontare le sue analisi ed i suoi interrogativi con quelli degli altri continenti e degli altri attori per lo sviluppo di una politica marittima del XXI secolo. In questo spirito, le regioni della CRPM e certi attori marittimi mondiali si sono incontrati alle Azzorre nel mese di luglio 2007 per un seminario su «Le politiche marittime e la globalizzazione» che ha messo a confronto le esperienze europee, cinesi, nordamericane, australiane e indonesiane. E sempre in questo spirito la CRPM ha creato la prima rete mondiale di regioni: il Forum globale delle associazioni di regioni (FOGAR). In campo marittimo, come negli altri settori che presentano sfide a livello mondiale, le regioni europee avranno bisogno di allearsi con quelle di altri continenti.

Contatto: <http://www.crpm.org/>

Ristrutturazione e sviluppo integrato nelle Asturie (Spagna)

L'avvenire passa per la costa

Alle prese con la ristrutturazione dei maggiori settori della sua economia — agricoltura, pesca, siderurgia —, la regione delle Asturie intende valorizzare le risorse naturali, culturali e umane del suo litorale per garantirne la (ri)fiortura. Tutto nel senso di una strategia marittima regionale.



Castropol, all'estremità occidentale delle Asturie

«La chiave del nostro successo è che anche le imprese considerano la costa come il tesoro delle Asturie», si compiace Manuel Carrero de Roa, fiero di mostrare la magnifica spiaggia di Penarronda, ai piedi delle falesie. Manuel è uno dei cinque urbanisti-sistematori del «POLA», il Piano per la sistemazione del litorale delle Asturie. Qui, presso Castropol, proprio al confine con la Galizia, il POLA ha creato uno dei tre «beach parks» asturiani già realizzati. «L'obiettivo è di realizzarne quindici entro il 2015, precisa Manuel. Le nostre spiagge sono bellissime ma piccole e molto affollate in estate. L'idea è innanzi tutto quella di togliere le vetture dalla spiaggia. Penarronda accoglie migliaia di persone in luglio e agosto. Prima dell'allestimento di questi sentieri e del parcheggio che vedete laggiù, tutti parcheggiavano su questo terreno sabbioso, praticamente in spiaggia. Ora bisogna camminare per qualche centinaio di metri, ma la natura ha ripreso quanto le spetta di diritto; stiamo assistendo perfino alla ricostituzione delle dune e al ritorno di piante tipicamente costiere come lo sparto pungente.»

Dotato di un bilancio di 80 milioni di euro su dieci anni, il POLA è il contributo asturiano alla gestione integrata delle zone costiere, un approccio del quale la regione è pioniera per la Spagna. Gli esperti del POLA hanno peraltro partecipato attivamente alla consultazione sulla strategia marittima regionale elaborata nel 2007 (vedi riquadro). Operativo dal 2005 e ricompensato nel 2006 dal Consiglio europeo degli urbanisti, il Piano è il frutto di un percorso regionale avviato nei primi anni '90 e volto inizialmente a rigenerare e proteggere il maggior numero di siti su una frangia di 500 metri lungo i circa 400 chilometri di coste delle Asturie. «Il litorale asturiano ha vissuto un paradosso», spiega María José Rodríguez, direttrice del dipartimento Affari europei della Regione Asturie: «da una parte, è qui che si sono installate le industrie pesanti, dall'altra parte la mancanza di buone vie di comunicazione terrestre — che per lungo tempo ha isolato la regione — ha salvaguardato gran parte del litorale. Siamo la regione d'Europa che conta il maggior numero di siti naturali riconosciuti dall'UNESCO. Era comunque tempo di intervenire:

(1) Fra il 2003 e il 2006, il Principato delle Asturie ha pilotato il progetto «Coastatlantic» al quale partecipavano 11 altre regioni d'Europa sul tema della gestione integrata delle zone costiere (vedi rubrica «INTERREG in azione»).

con le nuove vie di comunicazione, Madrid è a meno di quattro ore, e il numero di residenze secondarie è fortemente aumentato da alcuni anni. Ma grazie al POLA, ora disponiamo degli strumenti necessari per conciliare protezione del litorale e turismo sostenibile».

Il turismo è uno dei principali approcci allo sviluppo della regione. Tale approccio è particolarmente visibile a Luanco (5 000 abitanti), finora porto peschereccio e polo siderurgico. «Queste due attività sono in fase di ristrutturazione, ma grazie alla vicinanza del Capo di Peñas e alla nostra collocazione a metà strada fra Aviles e Gijón, siamo estremamente ben posizionati per sviluppare le attività del turismo e del tempo libero», afferma Victor Cuervo, direttore del Servizio municipale per la formazione e l'occupazione. Per rispondere alla domanda turistica il programma prevede in particolare la creazione di aziende turistiche (attraverso i fondi EQUAL), la moltiplicazione degli alloggi di agriturismo (con LEADER+), l'allestimento di un porto turistico (FEDER e INTERREG) e la formazione professionale (800 000 euro all'anno cofinanziati dal FSE). «Non si tratta poi di un cambiamento così radicale», interviene Constantino Roces, direttore del Centro per la formazione agroalimentare di Luanco. «Non è il caso di inventare l'acqua calda: attraverso le nostre formazioni noi non facciamo che diversificare e approfondire delle attività e delle competenze tradizionali: pescheria, industria conserviera, panetteria-pasticceria, gastronomia basata sui prodotti del territorio...» E i risultati si vedono: «circa l'80 % dei tirocinanti trova uno sbocco occupazionale. In certe filiere, in particolare la pescheria, l'offerta non è in grado di supplire alla domanda», ci informa Ines Lombas, professore di biologia presso il Centro.

Dall'amo alla forchetta

Se la pesca asturiana conosce, come altrove in Europa, delle gravi difficoltà, il settore è ben lungi dall'aver detto la sua ultima parola: a monte, i pescatori puntano sulla qualità e la tracciabilità per migliorare la commercializzazione del pescato; a valle, l'industria di trasformazione dei prodotti della pesca potenzia le sue unità di confezionamento. In ambedue i casi, i Fondi strutturali e altri strumenti europei forniscono il loro contributo.

Il comune di Cudillero è un ottimo esempio: qui, nel quadro del progetto tecnologico «Collaboration@Rural» sostenuto dal VI Programma quadro per la ricerca e lo sviluppo (PQRS), la Confraternita di pescatori Virgen del Carmen sperimenta un dispositivo di tracciabilità totale utilizzando il GPS. «È come dire dall'amo alla forchetta», si entusiasma Enrique Plaza, della Direzione generale Pesca del governo delle Asturie. «La tracciabilità è completa e istantanea: i pescatori si recano sul luogo di pesca; ad ogni retata inventariano il pescato e trasmettono i dati al porto di Cudillero via WiFi o satellite; prima del rientro del battello, i responsabili dell'asta di vendita possono già emettere un certificato di origine e un numero che permetterà di rintracciare il pesce fino al dettagliante. Ci guadagnano tutti: il pescatore, il controllore, il trasformatore, il venditore e alla fine anche il consumatore».

Sempre a Cudillero, ma nel villaggio di Oviñana, due imprese di lavorazione del pesce e dei crostacei hanno ingrandito e modernizzato i propri impianti. Importatore/esportatore di pesce e frutti di mare all'ingrosso, Inocencio Rodriguez ha investito 10 milioni di euro nella costruzione di una nuovissima unità denominata «Nuevos Desarrollos de la Pesca»



Formazione del nuovo personale a Cudillero

(Nuovi sviluppi della pesca). «Occorre far sì che gli operatori asturiani abbiano la capacità di assorbire tutto il pescato locale e anche un po' di più, affinché questo valore aggiunto resti nella regione e che si possano trasformare ed esportare le eccedenze», ribadisce anche in qualità di presidente dell'AM-PPA, l'Associazione dei grossisti di pesce del Principato delle Asturie. Sovvenzioni europee per 3,5 milioni di euro hanno integrato i 6,5 milioni mobilitati dall'imprenditore. Risultato: chiavi in mano: fabbrica e laboratorio di ricerca ultramoderni, e 80 nuovi posti di lavoro. Un investimento più modesto ma con un percorso simile ha avuto luogo non lontano, presso Mariscos Oviñana, un trasformatore di prodotti di mare di alta gamma, che costruisce nuovi locali più spaziosi. «Eravamo ai limiti delle nostre capacità», racconta Dionisio Otamendi, il titolare. «Nelle grandi città, la domanda di piatti preparati a base di frutti di mare è esplosa; non riuscivamo più a tenere il passo... È un'occasione che non si può lasciare sfuggire.»

Diporto

Non lasciarsi sfuggire l'occasione è anche il problema dei gestori del porto turistico di Gijón situato nel cuore della più grande città delle Asturie (250 000 abitanti). Creata vent'anni fa, la struttura era caduta in preda al torpore, essendo la navigazione da diporto praticata in Spagna meno che in altri paesi europei. «In Francia ad esempio si recensisce un'imbarcazione da diporto ogni 40 abitanti a fronte di una ogni 300 abitanti in Spagna e una ogni 1 000 nelle Asturie», fa notare José Carlos Martínez, intendente del Club nautico. Ma anche in questo settore la domanda registra un'esplosione: gli spagnoli scoprono il fascino della barca a vela o dello yacht e i diportisti francesi hanno qualche difficoltà a trovare dei posti a prezzi abbordabili nei loro porti. Esisteva dunque un'opportunità che l'Autorità portuale di Gijón, proprietaria dei luoghi, ha deciso di cogliere sotto forma di un partenariato pubblico-privato. Nel 2005, la concessione del porto è stata così affidata a un concessionario privato

Una prima strategia marittima regionale

Al fine di assicurare uno sviluppo integrato, di coordinare al meglio le attività dei vari attori pubblici e privati e di ottimizzare l'impatto dei progetti, il Principato delle Asturie ha messo a punto una strategia marittima regionale che dovrebbe guidare le sue politiche socioeconomiche per il periodo 2007-2013.

Affidata a un documento intitolato «MAREA — La MAR, una estrategia para Asturias», la proposta è frutto di un'ampia consultazione che ha mobilitato un centinaio di organizzazioni e di cittadini nel corso del primo semestre del 2007.

Buona governance

La strategia marittima regionale delle Asturie si pone innanzitutto un obiettivo di **buona governance**. In un campo che comprende una moltitudine di settori e in cui intervengono un gran numero di amministrazioni pubbliche e di operatori privati, il documento è volto in primo luogo alla realizzazione di una struttura di gestione integrata che include i vari livelli di responsabilità regionali, nazionali ed europei. La strategia marittima regionale propone pertanto un dispositivo organizzativo che si può riassumere come segue:

- A **livello regionale**, instaurare una **Commissione per la politica marittima** che riunisca tutti i ministri regionali interessati; prevedere degli organismi di consulenza e assistenza tecnica, e in particolare un **Consiglio scientifico** (per le questioni ambientali, l'innovazione, ecc.) nonché un «**Forum marittimo asturiano**» (che riunisca tutti gli attori socioeconomici).
- A **livello nazionale**, il governo spagnolo potrebbe coordinare l'organizzazione di **conferenze settoriali** nonché l'attuazione di **piani d'azione congiunti** e di **collaborazioni** fra le Comunità autonome costiere; un **protocollo generale** convenuto fra Madrid e le Comunità autonome costiere definirebbe un quadro generale e una metodologia per le collaborazioni in materia di politica marittima integrata.
- A **livello europeo**, la strategia marittima asturiana propone di creare un **quadro di cooperazione tripartita** se non un «**Patto territoriale europeo**» fra la Comunità autonoma, lo Stato spagnolo e la Commissione europea. Un **Consiglio consultivo marittimo transnazionale** dotato di **comitati scientifici** faciliterebbe l'attuazione delle politiche e farebbe luce nei dibattiti sulle politiche marittime su scala sovranazionale.

Obiettivi e priorità

La consultazione pubblica, i 21 contributi scritti, la valutazione condotta dalla regione stessa, unitamente al Libro verde della Commissione europea e ad altre pertinenti riflessioni politiche, hanno portato alla luce i seguenti obiettivi e priorità strategiche:

- **Obiettivo ambientale: proteggere il litorale e il mare** (protezione e riabilitazione della costa e delle risorse marine; sistemazione e gestione delle zone costiere)
- **Obiettivo economico: fare un uso migliore delle risorse marine e costiere** (migliorare la competitività del settore marittimo e delle attività costiere; favorire le attività basate sulle risorse marine e costiere contribuendo allo sviluppo sostenibile; identificare attività nuove o potenziali)
- **Obiettivo socioculturale: migliorare la qualità della vita sulla costa asturiana** (favorire la creazione di posti di lavoro per la popolazione locale; migliorare le attrezzature e i servizi, sia per i residenti sia per i visitatori; contribuire a salvaguardare l'identità culturale delle città e dei villaggi costieri).

Questi tre obiettivi saranno facilitati dall'integrazione dei seguenti obiettivi trasversali:

- **Ricerca, sviluppo e innovazione** (promuovere una ricerca localizzata nelle Asturie sulle questioni marittime e la loro integrazione nelle politiche pubbliche; favorire l'integrazione delle conoscenze scientifiche e tecnologiche nel settore marittimo; facilitare l'innovazione).
- **Formazione e sensibilizzazione** (adattare meglio la formazione al settore marittimo; aprire nuove possibilità di occupazione alla popolazione costiera; rendere i cittadini più coscienti dell'importanza delle risorse del mare e della costa).
- **Elaborazione di un modello innovativo di gestione pubblica** (gestione integrata delle zone costiere; integrazione di clausole ambientali e sociali negli appalti pubblici; messa a punto di banche dati, adozione di indicatori di performance).

Per saperne di più:

<http://www.asturias.es/portal/site/Asturias/menuitem.fe57bf7c5fd38046e44f5310bb30a0a0/?vgnextoid=c26f8bf1631b1110VgnVCM10000098030a0aRCRD&i18n.http.lang=en> <http://www.asturias.es>

che ha investito 4 milioni di euro nell'ampliamento e nella modernizzazione delle strutture: rinnovo e costruzione di nuovi pontili per passare da 750 a 1 100 posti barca, nuovi servizi (facile accesso ad acqua ed elettricità, WiFi, sala conferenze, ecc.), qualità ambientale (raccolta differenziata dei rifiuti, norme ISO) «Oltre a 650 clienti fissi, abbiamo accolto nel 2006 più di mille imbarcazioni in transito e la tendenza è al rialzo», osserva Felix Gonzalez, responsabile della comunicazione. «Va detto che siamo il porto turistico meno caro di tutta la costa cantabrica, che Gijón è una città assai conviviale e che noi organizziamo ogni sorta di attività sociale e sportiva come la pesca al tonno o le regate insieme ai porti francesi di Arcachon, Royan e La Rochelle».

Difficile valutare l'impatto economico di questa nuova ondata di navigatori da diporto sulla città. Nemmeno Humberto Moyano, direttore della ricerca e sviluppo dell'Autorità portuale di Gijón, sa rispondere alla domanda, lui che possiede peraltro una conoscenza enciclopedica del settore marittimo ed è instancabile sullo sviluppo locale: *«quel che è certo è che il porto di Gijón rappresenta il 7 % del PIL delle Asturie».*

Il porto di Gijón, che tratta 20 milioni di tonnellate di merci all'anno, è chiaramente una leva importante per lo

sviluppo regionale. Dal 2004 è oggetto di un ampliamento massicciamente sovvenzionato dall'Unione europea: 563 900 000 euro, di cui quasi la metà forniti dal Fondo di coesione e 250 000 000 prestati dalla Banca europea per gli Investimenti (BEI). Tale ampliamento aumenterà le capacità di movimentazione e stoccaggio del cargo in transito nel primo porto delle Asturie. Si tratta principalmente di rafforzare i frangiflutti e di ingrandire le aree di magazzinaggio e di attracco, in modo da poter accogliere navi più grandi, e in particolare le navi container, ancora poco presenti a Gijón mentre si tratta di un mercato in piena espansione. *«Tutte queste nuove infrastrutture ci permetteranno di ingranare una marcia in più, ma vorrei richiamare la vostra attenzione su un'altra dimensione di Gijón, che è almeno altrettanto importante»*, insiste Humberto Moyano. *«Da quindici anni noi partecipiamo a tutti i progetti europei di ricerca e sviluppo relativi ai porti: ben 42 progetti dal 1992, attraverso i vari PQRS che si sono succeduti, ma anche LIFE e, naturalmente, i sei progetti INTERREG nei quali siamo attualmente coinvolti. Nel contesto della mondializzazione e delle sfide economiche, sociali e ambientali alle quali dobbiamo far fronte, è grazie alla ricerca e all'innovazione che il porto di Gijón può realmente creare del valore aggiunto, per se stesso, ma anche per tutti gli altri porti del pianeta. Ad esempio, il*



Il terminal siderurgico del porto di Gijón



Il futuro Centro Oscar Niemeyer trasformerà la città di Avilés

modello di movimentazione rispettoso dell'ambiente da noi messo a punto per le sostanze volatili è stato esportato un po' ovunque nel mondo».

Oscar Niemeyer

Ma le Asturie vantano un secondo porto importante: Avilés. La sua dimensione a livello di merci (6 milioni di tonnellate trattate annualmente) è inferiore a quella di Gijón ma si tratta del maggiore porto peschereccio di tutta la costa cantabrica. Anche questo porto è oggetto di importanti lavori di ampliamento (nuovo mercato del pesce, il più moderno della Spagna, nuove banchine e passeggiate lungo l'estuario) ma tanti altri progetti sono in corso nella città, tanto che Avilés si può considerare la quintessenza di tutta la ristrutturazione in atto nelle Asturie. Da città industriale e fortemente inquinata, Avilés (85 000 abitanti) si trasforma a poco a poco in un centro di servizi e, puntando anch'essa al turismo, intende divenire quanto prima un polo culturale di primaria importanza.

Da dieci anni Avilés moltiplica i progetti di risanamento e di riassetto urbano. «Quasi totalmente strutturata intorno alle attività industriali, la città dava le spalle al mare», racconta Jorge Juan Manrique, coordinatore dei progetti europei per la municipalità di Avilés. «Oggi si tratta di restituire la bocca

dell'estuario alla città e ai suoi abitanti, di ritrovare una nuova centralità. È un progetto di ampio respiro, che obbliga alla mobilitazione di numerosi attori pubblici, privati, associativi, ciascuno con i propri interessi. A questo proposito, la strategia marittima regionale può essere di grande aiuto».

Il progetto faro di questo percorso è senza alcun dubbio lo spettacolare Centro culturale internazionale Oscar Niemeyer, la cui costruzione inizierà a breve. Concepito dal grande architetto brasiliano, il complesso sarà costituito da un vasto piazzale e quattro edifici futuristici sul sito di un ex impianto siderurgico di 44 213 m² recuperato sulla riva destra dell'estuario. Il complesso ospiterà un auditorium da circa 1 000 posti, un museo, sale per esposizioni e conferenze, un cinema e un ristorante panoramico. «Il Centro Oscar Niemeyer riassume tutto quello che le Asturie vogliono comunicare: l'avvenire, l'innovazione, l'eccellenza. E il tutto a un costo alquanto ragionevole: 30 milioni di euro», esclama Natalio Grueso, responsabile del progetto. L'apertura è prevista per il 2010. Nell'attesa, Avilés accoglie nel mese di dicembre 2007 un convivio dei grandi centri culturali del mondo (Lincoln Center, Centre Pompidou, Sydney Opera House, Hong Kong Cultural Centre...) mentre Woody Allen sta girando un film sulle rive dell'estuario.

Per saperne di più: <http://www.asturias.es>

INTERREG IIIB Mare del Nord

«Condividere le conoscenze in materia di gestione dei rischi di inondazione costiera»



Niels Roode, project manager SAFECOAST, Rijkswaterstaat
(Centro per la gestione dell'acqua), Paesi Bassi

Dopo le catastrofiche maree del 1953 e del 1962, i paesi che si affacciano sul Mare del Nord hanno adottato dei dispositivi di difesa costiera di grande portata: si sono innalzate dighe e costruiti sbarramenti contro le onde anomale per la protezione di vaste zone depresse, mentre le dune costiere esistenti sono state rafforzate. Peraltro, nel corso degli anni '90, gli apporti di sabbia si sono rivelati una buona misura «dolce» per contrastare l'erosione delle coste in paesi come Belgio, Paesi Bassi, Germania, Danimarca e Regno Unito.

Ma questi successi sono forse frutto del caso. Negli ultimi cinquant'anni, malgrado i continui investimenti per le difese costiere, i rischi di onde anomale sono sensibilmente aumentati, mentre la sensibilizzazione circa tali rischi presso i cittadini e i decisori politici potrebbe diminuire in assenza di eventi gravi.

Mentre ci si aspetta che i cambiamenti climatici possano accelerare l'innalzamento del livello dei mari e provocare tempeste sempre più violente, le conseguenze delle inondazioni appaiono ancora più gravi data l'importanza delle infrastrutture socioeconomiche concentrate in zone inondabili teoricamente protette. Lo tsunami asiatico e l'inondazione di New Orleans provocata dall'uragano Katrina sono due esempi spettacolari della vulnerabilità delle terre basse litoranee. Lo stesso dicasi delle piene che hanno colpito l'Inghilterra nell'estate del 2007, a dimostrazione di quanto l'uomo e le sue infrastrutture siano minacciati nelle pianure alluvionali.

Nei paesi del mare del Nord sono state avviate numerose iniziative per combattere in modo sostenibile queste minacce, coniugando sicurezza, crescita economica e rispetto dell'ambiente. Molte risposte, a quanto pare, sono date da una combinazione equilibrata fra le funzioni delle zone costiere, la sensata sistemazione del territorio e la preparazione ad affrontare le crisi, il tutto sulla base di continui sforzi di ricerca.

Le differenze di contesto e di cultura fra paesi e regioni costituiscono a questo proposito una vera miniera di apprendimento reciproco. Ma è importante

armonizzare gli sforzi e la comprensione del rischio per trattare in modo efficace le conoscenze e le informazioni disponibili e arrivare a una massa critica di know-how in comune sul quale basarsi.

Dotato di un budget di 2,3 milioni di euro, di cui la metà di origine comunitaria, il progetto cooperativo INTERREG «Safecoast» mette insieme responsabili della gestione costiera e ricercatori affinché possano forgiarsi una comprensione comune del problema. Si tratta di imparare facendo: condurre insieme delle valutazioni dei rischi, organizzare campagne di sensibilizzazione, scambiarsi dati e informazioni, realizzare delle carte estremamente dettagliate e non vincolate dalle frontiere nazionali, ecc.

Tutto ciò dovrà sfociare in un'imponente relazione di sintesi sulla situazione della regione del Mare del Nord per una migliore informazione dei gestori e dei decisori politici dei vari paesi interessati. I risultati saranno pubblicati il 21 maggio 2008 in occasione di una conferenza organizzata congiuntamente con il progetto «Chain of Safety» (Catena di sicurezza) nella quale responsabili costieri transfrontalieri, addetti alla sistemazione delle coste e responsabili della protezione civile si ritroveranno, ci auguriamo, per concretizzare nuove idee al fine di lottare in una maniera più integrata contro le inondazioni costiere.

Per saperne di più: www.safecoast.org



Le dune offrono protezione e paesaggio

INTERREG IIIA Irlanda/Galles

«IMAGIN»: sfruttamento degli aggregati marini del mare d'Irlanda



Costo totale: 1 246 111 EUR
Contributo UE: 841 976 EUR

«I giacimenti economicamente sfruttabili di materiali destinati alla fabbricazione di malta o cemento (ghiaia, sabbia, pietrisco) si fanno sempre più rari in Gran Bretagna e Irlanda. Occorre trovare altre risorse. Lo sfruttamento di importanti depositi di aggregati presenti sui fondali del Mare d'Irlanda meridionale può contribuire allo sviluppo delle regioni costiere. Il progetto "Irish sea Marine AGgregates Initiative (IMAGIN)" riunisce numerose organizzazioni specializzate in geografia delle coste, geologia, gestione delle risorse marittime, ecc., allo scopo di definire un quadro scientifico, strategico e operativo in grado di garantire lo sfruttamento degli aggregati nel rispetto dell'ambiente.»

Gerry Sutton, Project manager, University College Cork.
gerry.sutton@ucc.ie
www.imagin-eu.org

INTERREG IIIB Mar Baltico

«Baltic Gateway»: collegare il Baltico meridionale



Costo totale: 1 043 500 EUR
Contributo UE: 664 500 EUR

«Portato avanti da 38 partner di 7 paesi, il progetto di cooperazione "Baltic Gateway" ha l'ambizione di sviluppare un sistema completo di trasporto e servizi logistici di alta qualità fra la Scandinavia, il nord-ovest e il centro dell'Europa, i paesi baltici, la Russia, la Bielorussia, l'Ucraina e l'Asia. Si tratta di favorire la crescita economica e lo sviluppo sostenibile del Baltico meridionale. Il progetto ha permesso di condurre tutta una serie di studi e ha portato a numerosi investimenti economici.»

Bengt Gustafsson, Coordinatore del progetto.
bengt.gustafsson@regionblekinge.se
www.balticgateway.se

INTERREG IIIB Spazio atlantico

«Coastatlantic»: gestione integrata delle zone costiere



Costo totale: 2 535 079 EUR
Contributo UE: 1 753 768 EUR

«L'obiettivo della cooperazione "Coastatlantic" è di favorire uno sviluppo sano e sostenibile delle zone costiere attraverso un approccio che tenga conto delle dimensioni ambientale, sociale ed economica dello spazio costiero. Grazie al progetto, dodici regioni atlantiche di Spagna, Francia, Regno Unito e Irlanda condividono ora una visione omogenea in materia di assetto del territorio e di gestione integrata delle zone costiere, il che era già in atto in altre regioni d'Europa (Mare del Nord, Mar Baltico, Mediterraneo) più che nelle regioni dell'Atlantico.»

Guillermo Morales Mato, Coordinatore del progetto.
guillemm@princast.es
www.coastatlantic.org/

INTERREG IIIC Nord

«InterMareC»: sostegno ai cluster marittimi



Costo totale: 3 250 000 EUR
Contributo UE: 1 750 000 EUR

«Il progetto "InterMareC — Using maritime clusters to stimulate growth in coastal regions" — è nato dalla cooperazione di tre regioni periferiche ma che godono di un accesso diretto al mare: lo Schleswig-Holstein, la Bretagna e la Pomerania, alla ricerca di una strategia comune per liberare, grazie ai cluster marittimi, un potenziale poco sfruttato. Si tratta di stimolare allo stesso tempo tre attività del settore marittimo in tre campi strategici (tecnologie offshore e oceanografiche, attività e servizi costieri, cantieristica navale) e l'economia delle regioni costiere, attraverso la collaborazione fra autorità, ricercatori, imprese. InterMareC sviluppa in particolare nuovi prodotti e servizi in materia di acustica e robotica sottomarina, previsioni 'meteoceaniche', idrodinamica e ambiente.»

Frieder Henf, Coordinatore del progetto.
intermarec@kern.de
<http://www.intermarec.net/offshore-oceanograph.html>

Sito web Inforegio: le pagine chiave disponibili in 22 lingue

«La Politica» e «I Mezzi» sono le prime due sezioni del nostro nuovo sito Internet (con le rispettive sottosezioni) ad essere ora disponibili in 22 lingue. I visitatori possono così reperire nelle lingue dei 27 Stati membri informazioni dettagliate sulla storia, i grandi obiettivi e gli elementi chiave della politica regionale 2007-2013.
http://ec.europa.eu/regional_policy/index_it.htm

Contatti

Commissione europea, direzione regionale «Politica regionale»
 Unità 01 — «Informazione e comunicazione»
 Ana-Paula Laissy
 41, avenue de Tervuren, B-1040 Bruxelles
 Fax: +32 2 296 60 03
 E-mail: regio-info@ec.europa.eu
 Internet: http://ec.europa.eu/comm/dgs/regional_policy/index_it.htm
 Informazioni sui finanziamenti regionali dell'Unione europea
http://ec.europa.eu/comm/regional_policy/index_it.htm

ISSN 1608-3911

© Comunità europee, 2007
 Riproduzione autorizzata con citazione della fonte.

Printed in Belgium.

UFFICIO DELLE PUBBLICAZIONI UFFICIALI
 DELLE COMUNITÀ EUROPEE
 L-2985 Luxembourg



Ufficio delle pubblicazioni
Publications.europa.eu