



Regione Toscana



**Il progetto PERLA:
un esempio di politica marittima integrata in Toscana**

**Le projet PERLA:
un exemple de politique maritime intégrée en Toscane**

**The PERLA project:
an example of integrated maritime policy in Tuscany**



Il progetto PERLA: un esempio di Politica Marittima Integrata in Toscana

Autori:

Maria Chiara Montomoli, Francesco Iacometti, Massimo Vitrani



**Il progetto PERLA:
un esempio di Politica Marittima Integrata in Toscana**

Regione Toscana
Direzione Generale della Presidenza
Area Programmazione
Settore Strumenti della Programmazione Regionale e Locale

Realizzazione Centro stampa Giunta Regione Toscana

Indice

1 . L'Europa, il mare e la Politica Marittima Integrata	5
2. Gli Strumenti di pianificazione a supporto delle Politiche Marittime	7
3. La Toscana ed il legame con il Mediterraneo	10
4. La cooperazione territoriale: il PO Italia-Francia Marittimo 2007-2013	13
5. Il Progetto PERLA	15
6. Documenti e siti di riferimento	19

1. L'Europa, il mare e la Politica Marittima Integrata

Gli spazi marittimi e i litorali costituiscono un elemento essenziale del benessere e della prosperità dell'Europa. L'Europa possiede 70.000 km di coste che si affacciano su due oceani e quattro mari (l'oceano Atlantico e l'oceano Artico, il Baltico, il mare del Nord, il Mediterraneo e il mar Nero). Le regioni marittime dell'Unione europea contribuiscono per circa il 40% del PIL e accolgono il 40% della sua popolazione. Il benessere dell'Europa è dunque legato inscindibilmente al mare; gli spazi marittimi, infatti, offrono rotte commerciali, fungono da regolatore climatico, rappresentano una fonte di alimentazione, energia e risorse ed un luogo favorito dai suoi cittadini come residenza e per le attività ricreative. Le interazioni tra l'Europa e il mare sono attualmente più intense e più varie che in passato e creano un valore aggiunto senza precedenti. Ma la pressione comincia a farsi sentire. Le nostre relazioni con gli oceani sono arrivate a un bivio. Da un lato, la tecnologia e le conoscenze ci consentono di ottenere dal mare ricchezze sempre maggiori, e sempre più persone affluiscono sulle coste europee per beneficiarne. Dall'altro, l'effetto cumulato di tutta questa attività conduce a conflitti di utilizzazione e al deterioramento dell'ambiente marino da cui tutto il resto dipende. L'Europa, quindi, deve rispondere a questa sfida.

In un contesto di rapida globalizzazione e di cambiamento climatico, la Commissione europea ha avvertito la necessità di un intervento ed ha avviato nel 2005 una consultazione e un'analisi globale sulle relazioni tra l'Europa e il mare. Stati Membri, Regioni, Istituzioni locali e Associazioni di categoria (tra i numerosi soggetti che hanno partecipato alla consultazione va citata la Conferenza delle Regioni Periferiche Marittime d'Europa)¹ hanno risposto in massa, rivelando chiaramente l'enorme potenziale dei mari e l'entità della sfida costituita dallo sfruttamento sostenibile di tale potenziale. La consultazione ha fornito molteplici idee su come l'Europa possa affrontare adeguatamente tale sfida. La Regione Toscana ha fornito un proprio contributo con un documento denominato "Verso una nuova Politica Marittima Integrata della Toscana", rimarcando che il livello regionale costituisce un punto di vista privilegiato per leggere, identificare ed integrare i sentieri dello sviluppo nell'ambito delle Politiche marittime.

Sulla base di questi preziosi contributi, la Commissione ha emanato nel 2006 un Libro verde² denominato "Verso una futura Politica Marittima dell'Unione: Oceani e mari nella visione europea" dove si propone una Politica Marittima Integrata (PMI) per l'Unione europea, basata sull'esplicito riconoscimento della correlazione di tutte le questioni connesse agli oceani e ai mari europei e della necessità che le politiche marittime vengano elaborate congiuntamente al fine di ottenere risultati auspicati. Oltre a questo documento sono stati emanati negli anni successivi altri atti tra i quali è necessario annoverare la comunicazione n. 575 del 10 ottobre 2007 denominata "Una Politica Marittima Integrata per l'Unione europea" accompagnata da un Piano di Azione per una Politica Marittima Integrata³ e la Comunicazione sugli "Orientamenti per un approccio integrato della PMI" del giugno 2008.

A seguito delle conclusioni del Consiglio sulla Politica Marittima Integrata del 16 novembre 2009, è stato infine adottato il 30 novembre 2011 il Regolamento 1255/2011 del Parlamento e del Consiglio che istituisce un Programma di sostegno per lo sviluppo della PMI dotato di un budget finanziario di 40 milioni di EURO da utilizzarsi durante il triennio 2011-2013.⁴ Il citato Programma promuove un processo decisionale coordinato e coerente al fine di ottimizzare lo sviluppo sostenibile, la crescita economica e la coesione sociale degli Stati membri, in particolare rispetto alle regioni costiere, insulari e ultraperiferiche nell'Unione nonché ai settori marittimi, mediante politiche marittime coerenti e coordinate e la relativa

1 CRPM - www.crpm.org.

2 I libri verdi sono documenti di riflessione su un tema politico specifico pubblicati dalla Commissione. Sono prima di tutto documenti destinati a tutti coloro che partecipano al processo di consultazione e di dibattito.

3 Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni, "Conclusioni della consultazione su una Politica Marittima europea", COM(2007) 574 definitivo.

4 Regolamento (UE) n. 1255/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 novembre 2011 che istituisce un programma di sostegno per l'ulteriore sviluppo di una Politica Marittima Integrata.

cooperazione internazionale. Il programma sostiene l'uso sostenibile dei mari e degli oceani nonché l'approfondimento delle conoscenze scientifiche e persegue i seguenti obiettivi generali:

- promuovere lo sviluppo e l'attuazione di una governance integrata degli affari marittimi e costieri;
- contribuire allo sviluppo di strumenti intersettoriali, segnatamente la pianificazione dello spazio marittimo, il sistema comune per la condivisione delle informazioni (CISE) e le conoscenze oceanografiche riguardo agli oceani, ai mari e alle regioni costiere dell'Unione ed adiacenti, per sviluppare sinergie e sostenere le politiche che interessano il mare o le coste, in particolare nei settori dello sviluppo economico, dell'occupazione, della protezione dell'ambiente, della ricerca, della sicurezza marittima, dell'energia e dello sviluppo di tecnologie marittime verdi, tenendo conto e muovendo dagli strumenti e dalle iniziative esistenti;
- promuovere la protezione dell'ambiente marino, in particolare della sua biodiversità, e l'uso sostenibile delle risorse marittime e costiere e definire ulteriormente i limiti della sostenibilità delle attività umane che hanno un impatto sull'ambiente marino, in particolare nell'ambito della direttiva 2008/56/CE (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino);
- sostenere lo sviluppo e l'attuazione di strategie integrate dei bacini marittimi; migliorare e accrescere la cooperazione e il coordinamento esterni con riguardo agli obiettivi della PMI, sulla base di una discussione approfondita nelle sedi internazionali. A tale riguardo si invitano i paesi terzi a ratificare ed attuare la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS);
- sostenere la crescita economica, l'occupazione, l'innovazione e le nuove tecnologie nei settori marittimi e nelle regioni costiere, insulari e ultraperiferiche dell'Unione.



Il raggiungimento di tali obiettivi necessita di un approccio, integrato e intersettoriale, un rafforzamento della cooperazione ed un efficace coordinamento delle politiche marittime a diversi livelli decisionali. Per troppo tempo le politiche relative a settori come il trasporto marittimo, la pesca, l'energia, la sorveglianza e il controllo dei mari, il turismo, l'ambiente e la ricerca marina hanno proceduto su binari separati, provocando

talvolta inefficienze, incoerenze e conflitti di utilizzazione. La Commissione punta sulla creazione di una PMI che abbracci tutti gli aspetti dei nostri rapporti con gli oceani e con il mare. Questo approccio innovativo è confermato anche dalla Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo al Fondo per gli Affari Marittimi e la Pesca (FEAMP)⁵ che integra la maggior parte degli attuali strumenti finanziari della Politica Comune della Pesca (PCP) e della PMI in un unico Fondo: il FEAMP.

Secondo la citata proposta di regolamento il FEAMP sarà concentrato sul finanziamento e sullo sviluppo di strumenti politici intersettoriali di PMI: iniziative che offrono vantaggi a diversi settori ma che non possono essere realizzate nell'ambito di singole aree politiche.

⁵ Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo al Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca [che abroga il regolamento (CE) n. 1198/2006 del Consiglio, il regolamento (CE) n. 861/2006 del Consiglio e il regolamento n. XXX/2011 sulla politica marittima integrata] COM(2011) 804 definitivo.

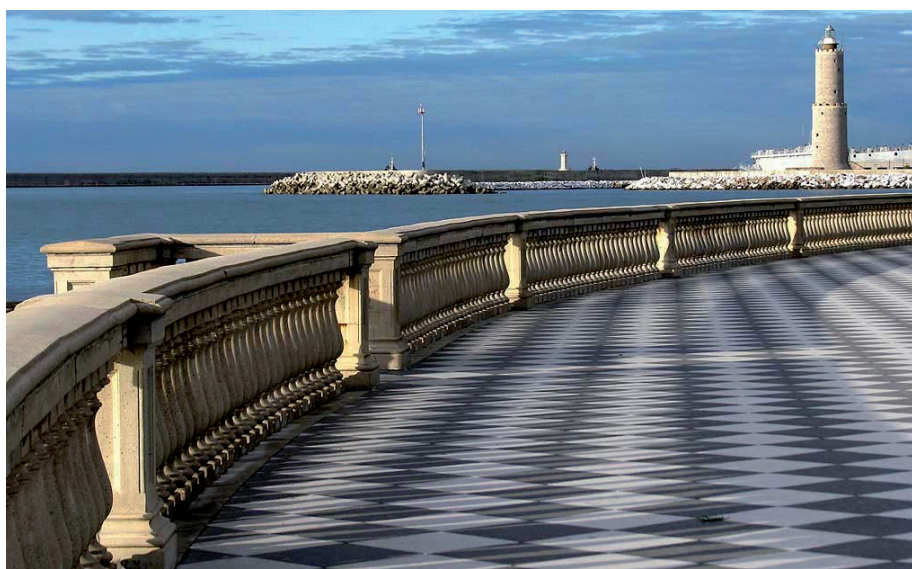
L'introduzione del FEAMP favorirà lo sviluppo e l'attuazione della PMI dell'Unione in modo complementare rispetto alla politica di coesione e alla politica comune della pesca, ciò con la finalità di allinearsi con più efficacia agli obiettivi della Strategia Europa 2020. Il FEAMP dunque offrirà un contesto politico coerente, consentendo uno sviluppo ottimale e sostenibile di tutte le attività connesse al mare.

2. Gli Strumenti di pianificazione a supporto delle Politiche Marittime

L'attuazione della PMI richiede un quadro amministrativo che applichi l'approccio integrato a tutti i livelli, nonché di strumenti di pianificazione orizzontale che coinvolgano le varie politiche marittime settoriali e sostengano un processo decisionale integrato. Gli strumenti che la Commissione Europea individua come prioritari per l'attuazione della PMI sono i seguenti: la pianificazione spaziale marittima, che costituisce uno strumento di pianificazione fondamentale ai fini di un processo decisionale sostenibile; una fonte completa e accessibile di dati e informazioni; la sorveglianza marittima, essenziale ai fini di un uso sicuro e controllato dello spazio marino.

1. PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO. Come stabilito dalla Commissione europea con la comunicazione "Tabella di marcia per la Pianificazione dello Spazio Marittimo: definizione di principi comuni nell'UE" del 25 novembre 2008, la Pianificazione dello Spazio Marittimo (PSM) costituisce uno strumento fondamentale per la PMI. Esso coadiuva le autorità pubbliche e le parti interessate nel coordinamento delle loro azioni ed ottimizza l'uso dello spazio marino a beneficio dello sviluppo economico e dell'ambiente marino. In questo contesto, la Gestione Integrata delle Zone Costiere (GIZC), garantendo l'uso e la gestione sostenibili delle zone costiere, al fine di preservare gli habitat naturali, i paesaggi, le risorse naturali e gli ecosistemi costieri, nel rispetto degli strumenti giuridici regionali e internazionali, è uno strumento di supporto fondamentale.

L'accresciuta attività sui mari europei conduce alla rivalità di interessi fra settori quali la navigazione e il trasporto marittimo, l'energia offshore, lo sviluppo portuale, la pesca, l'acquacoltura e l'ambiente. Il cambiamento climatico, in particolare l'innalzamento del livello dei mari, l'acidificazione, l'aumento della temperatura dell'acqua e la frequenza di fenomeni meteorologici estremi, causerà prevedibilmente uno spostamento delle attività economiche nelle zone marittime e un mutamento degli ecosistemi marini.



La PSM può svolgere un ruolo importante nel mitigare tali fenomeni, promuovendo un utilizzo efficiente dello spazio marittimo e dell'energia rinnovabile e un adattamento efficace in termini di costo all'impatto del cambiamento climatico nelle zone marittime e nelle acque costiere. La PSM è infatti uno strumento di miglioramento del processo decisionale che fornisce un quadro per

dirimere eventuali controversie fra attività umane in competizione e per gestirne l'impatto sull'ambiente marino. Il suo obiettivo è, dunque, equilibrare gli interessi settoriali e conseguire un utilizzo sostenibile delle risorse marine in conformità con la strategia di sviluppo sostenibile dell'UE⁶.

⁶ <http://ec.europa.eu/environment/eussd/>.

La PSM dovrebbe fondarsi sulle specificità delle singole regioni o sottoregioni marine. Si tratta di un processo che consiste nel raccogliere dati, nel consultare le parti interessate, nell'elaborare un piano secondo modalità partecipative e nel garantirne le fasi successive di valutazione e revisione. L'attuazione della PSM rientra nella sfera di responsabilità degli Stati membri. Si applica il principio di sussidiarietà, ma l'azione a livello europeo può comportare vantaggi significativi. Approcci settoriali all'utilizzo delle risorse marittime portano all'elaborazione di politiche frammentarie. Questo a sua volta limita le attività marittime, riducendone il potenziale di crescita e indebolendo la capacità degli organismi pubblici di proteggere l'ambiente marino. Un lavoro comune sulla pianificazione dello spazio marittimo permette di instaurare un coordinamento ed aumenta l'efficacia e la coerenza delle politiche UE, nazionali e regionali, riducendo i costi dovuti alla mancanza di integrazione.

Va altresì ricordato che le attività marittime presentano una dimensione transfrontaliera. Le decisioni dei singoli Stati hanno ripercussioni sui paesi confinanti. Per gli Stati membri che hanno un approccio comune alla gestione dello spazio marino nello stesso bacino marittimo sarà più facile far fronte a tali sfide. Il ruolo dell'UE consiste nel promuovere fra gli Stati membri una visione transfrontaliera. È infatti proprio tramite l'obiettivo di cooperazione territoriale europea del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) che l'Unione europea finanzia progetti che in alcuni casi sono rilevanti per la PSM. Tali progetti riguardano l'elaborazione della cartografia e la definizione di criteri comuni per la PSM e di approcci transnazionali alla gestione dello sfruttamento delle risorse marine. Come precedentemente ricordato, a tale fondo si affianca il Programma di sostegno per lo sviluppo della PMI dotato di un budget finanziario di 40 milioni di EURO da utilizzarsi durante il triennio 2011-2013⁷.

2. FONTE COMPLETA E ACCESSIBILE DI DATI E INFORMAZIONI. Nelle conclusioni del Consiglio sulla Politica Marittima Integrata del 16 novembre 2009⁸, la Commissione è stata invitata a presentare proposte intese a migliorare l'utilizzazione delle conoscenze scientifiche. La comunicazione "Conoscenze Oceanografiche 2020: dati e osservazioni relativi all'ambiente marino per una crescita intelligente e sostenibile" ha risposto a tale invito, proponendo un approccio più coordinato a livello di raccolta e di assemblaggio dei dati marini ed illustrando un piano d'azione in cui le diverse iniziative politiche dell'UE costituiscono elementi di un sistema complessivo inteso a conseguire detta finalità. Questo piano d'azione è volto a migliorare l'affidabilità dei dati sull'ambiente marino, rendere il loro utilizzo più semplice ed economico e aumentare la concorrenza fra gli utilizzatori di tali dati.

Nell'economia globale interconnessa, la conoscenza rappresenta il motore della crescita sostenibile e pertanto un elemento essenziale per conseguire una crescita intelligente nell'Unione europea, in linea con la Strategia Europa 2020⁹. Una fonte completa e accessibile di dati ed informazioni volta a migliorare le conoscenze in materia di mari e di oceani è uno strumento trasversale fondamentale per la PMI dell'UE¹⁰. La conoscenza è necessaria per conseguire un buono stato ecologico delle acque marine, in conformità alla Direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino, che costituisce il pilastro ambientale della PMI. La conoscenza rappresenta inoltre una componente fondamentale del piano dell'UE per integrare la ricerca marina e marittima¹¹ nonché un contributo all'agenda digitale europea¹².

Attraverso la realizzazione di una fonte completa e accessibile di dati e informazioni la Commissione europea mira a raggiungere tre obiettivi:

7 Regolamento (UE) n. 1255/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 novembre 2011 che istituisce un programma di sostegno per l'ulteriore sviluppo di una Politica Marittima Integrata.

8 Conclusioni del Consiglio sulla politica marittima integrata – 2973a riunione del Consiglio "Affari generali" – Bruxelles, 16 novembre 2009.

9 Europa 2020, Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, COM (2010) 2020 del 03 marzo 2010.

10 Una politica marittima integrata per l'Unione europea, COM (2007) 575 def del 10 ottobre 2007.

11 Una strategia europea per la ricerca marina e marittima: uno Spazio europeo della ricerca coerente per promuovere l'uso sostenibile degli oceani e dei mari COM(2008) 534 definitivo del 03 settembre 2008.

12 Un'agenda digitale europea - COM (2010) 245 del 19 maggio 2010.

1. ridurre i costi operativi e i ritardi per coloro che utilizzano i dati marini;
2. aumentare la concorrenza e l'innovazione fra utilizzatori e riutilizzatori di dati oceanografici, consentendo un più largo accesso ai dati di provata qualità, disponibili rapidamente e coerenti;
3. migliorare l'affidabilità delle conoscenze relative a oceani e mari, costituendo in tal modo una base più solida per la gestione dei cambiamenti futuri.

Questi obiettivi mirano al raggiungimento di quanto indicato dalla Commissione nelle iniziative FARO enunciate nella strategia Europa 2020, tra cui "L'Unione dell'innovazione", "Un'Europa efficiente sotto il profilo delle risorse" e "Una politica industriale per l'era della globalizzazione". Inoltre, secondo una stima, la creazione di una rete integrata, in sostituzione dell'attuale frammentato sistema di osservazione oceanografica, comporterebbe benefici valutabili in 300 milioni di EURO annui¹³. Oltre a ciò, un uso più razionale di detti dati porterà non soltanto ad una migliore efficienza da parte degli attuali utilizzatori di dati oceanografici, ma anche alla scoperta di nuove possibilità d'innovazione e di crescita.

3. RETE EUROPEA PER LA SORVEGLIANZA MARITTIMA INTEGRATA. Con la Comunicazione del 15 ottobre 2009, dal titolo "Verso l'integrazione della sorveglianza marittima: un sistema comune per la condivisione delle informazioni sul settore marittimo dell'UE", la Commissione europea ha precisato i principi guida per la creazione di una sorveglianza marittima integrata. Tali principi guida aiuteranno gli Stati membri a creare un sistema comune per la condivisione delle informazioni sul settore marittimo tra le diverse comunità di utilizzatori, ovvero le autorità marittime competenti per la sicurezza e la protezione in mare, per il controllo della pesca, per l'inquinamento marino, per la tutela dell'ambiente marino, per le dogane, per il controllo delle frontiere, per l'applicazione della legge e per la difesa.

Il recente incidente della nave da crociera Costa Concordia avvenuto il 13 gennaio 2012 davanti le coste dell'Isola del Giglio che ha causato la morte di decine di persone, avrebbe potuto probabilmente essere evitato con l'esistenza di una rete per la sorveglianza marittima.



Nell'Unione europea, la maggior parte dei dati sugli affari marittimi è gestita da autorità settoriali. Queste autorità sono responsabili del monitoraggio e del controllo delle azioni in mare nel settore di loro competenza, senza necessariamente avvisare le loro omologhe in altri settori. Ciò rappresenta uno svantaggio, poiché la condivisione di questi dati potrebbe aumentare l'efficienza e la convenienza economica

delle attività di sorveglianza marittima. La condivisione dei dati e l'interoperabilità dei sistemi di sorveglianza marittima, tuttavia, pongono taluni problemi sul piano tecnico e giuridico, oltre che dal punto di vista della sicurezza.

I principali ostacoli all'elaborazione di un sistema comune per la condivisione delle informazioni sono i seguenti:

- molteplicità delle comunità di utilizzatori e di operatori. La maggior parte delle informazioni viene

¹³ Secondo la stima della valutazione d'impatto si tratta di circa 100 milioni di EUR per la scienza, 56 milioni di EUR per le autorità pubbliche e 150 milioni di EUR per il settore privato.

raccolta a diversi livelli (internazionale, comunitario e nazionale) mediante numerosi sistemi settoriali. In alcuni casi, le autorità responsabili ignorano che informazioni simili sono raccolte da altri sistemi e autorità. In altri casi non dispongono di protocolli o accordi necessari per lo scambio di dati;

- diversità dei quadri giuridici. I sistemi di sorveglianza marittima sono stati elaborati sulla base di normative settoriali internazionali e comunitarie. Questi sistemi sono quindi difficili da integrare tra loro;
- minacce transfrontaliere. Le minacce cui devono far fronte gli Stati membri richiedono spesso un approccio transnazionale e talvolta transettoriale rafforzato, in particolare per quanto riguarda l'alto mare;
- disposizioni giuridiche specifiche. La normativa internazionale e comunitaria che disciplina le attività di sorveglianza marittima in alto mare e il trattamento dei dati personali, confidenziali o riservati, manca di coesione.

In un'ottica di creazione di un sistema comune per la condivisione delle informazioni a livello comunitario, secondo la Commissione, gli Stati membri e gli altri soggetti interessati dovranno seguire i seguenti principi guida:

- ottimizzare lo scambio di informazioni tra le diverse comunità di utilizzatori. L'Unione europea deve adottare regole e norme a livello comunitario per collegare tra loro le varie comunità di utilizzatori. Queste comunità devono essere in grado di condividere a livello nazionale le informazioni provenienti dai sistemi internazionali, comunitari, regionali, militari e interni. Il sistema comune per la condivisione delle informazioni deve essere sicuro e flessibile per adattarsi alle esigenze di nuovi utilizzatori;
- sviluppare un quadro tecnico non gerarchico per i sistemi di monitoraggio e di sorveglianza marittima. Il quadro tecnico deve facilitare la raccolta, la diffusione, l'analisi e la gestione dei dati. Esso deve integrare le esigenze di sicurezza e rispettare le disposizioni in materia di protezione dei dati, le norme internazionali e i requisiti di funzionamento;
- scambiare informazioni fra autorità civili e militari. Le autorità responsabili per la sorveglianza marittima dovrebbero essere in grado di condividere informazioni tra loro. Norme e procedure comuni per l'accesso e la gestione delle informazioni saranno stabilite per garantire lo scambio di dati in entrambe le direzioni;
- rimuovere gli ostacoli allo scambio di dati imposti da disposizioni giuridiche specifiche. Alcune disposizioni della legislazione comunitaria e nazionale possono impedire lo scambio di informazioni in materia di monitoraggio e di sorveglianza marittima. Tali disposizioni devono essere individuate e adattate fornendo le necessarie garanzie di riservatezza e sicurezza dei dati e la protezione dei dati personali.

Questi quattro principi guida serviranno ad avviare un processo di riflessione a livello comunitario e nazionale che coinvolgerà tutte le comunità di utilizzatori. Un approccio integrato alla sorveglianza marittima dovrebbe consentire alle autorità responsabili delle attività marittime di svolgere i loro compiti in modo più efficace grazie al maggior numero di strumenti e informazioni a loro disposizione. In tal modo dovrebbe essere possibile aumentare l'efficienza delle operazioni e ridurre i costi operativi. Quando si considera la necessità crescente di rilevare, identificare, seguire e intercettare le persone coinvolte, fra l'altro, in attività di immigrazione clandestina e di pesca illegale nonché di evitare gli incidenti in mare, proteggere l'ambiente e facilitare il commercio, le economie potenziali a livello dell'UE risultano significative. I benefici che deriveranno da questo processo avranno ripercussioni positive sulla sicurezza nazionale, sulla sicurezza e protezione marittima, sulla tutela dell'ambiente marino, sul controllo delle frontiere e, in generale, sull'applicazione della legge.

3. La Toscana ed il legame con il Mediterraneo

La scelta della Commissione europea di dotarsi degli strumenti di una PMI ha rappresentato uno stimolo importante per gli Stati membri e le Regioni nel proseguire la valorizzazione delle aree costiere ed insulari del proprio territorio, raccordando le varie politiche di settore e mirando alla sinergia e cooperazione tra i molteplici soggetti coinvolti.

Il livello regionale costituisce un punto di vista privilegiato per leggere, identificare ed integrare i sentieri dello sviluppo nell'ambito della PMI. Le Regioni sono, infatti, attori protagonisti di numerosi partenariati ed iniziative di cooperazione territoriale dedicate allo sviluppo dei territori costieri ed insulari. La dimensione marittima costituisce per la Toscana un elemento in primo luogo di identità culturale, che storicamente ha proiettato il territorio costiero e le comunità residenti verso il Mediterraneo ed il suo complesso sistema di relazioni. Questa identità, che può essere ancora ulteriormente valorizzata, offre prospettive di integrazione con altre Regioni, europee e non, che si affacciano sul nostro mare e nello scenario globale che vede scambi sempre più intensi con le altre parti del mondo. Il bacino mediterraneo, infatti, rappresenta per la Toscana sia l'orizzonte di riferimento per la risoluzione di problemi che si pongono in una dimensione interregionale e sopranazionale, sia il livello ottimale per la costruzione delle relative politiche di intervento, le quali devono vedere la partecipazione di tutte le realtà territoriali coinvolte, in un quadro d'azione collettivo condiviso.



La Regione Toscana, già prima del lancio della PMI comunitaria da parte della Commissione europea, ha rafforzato la propria attenzione allo sviluppo delle politiche legate al mare cercando di superare l'approccio rigidamente settoriale e sviluppando sinergie tra le varie politiche per costruire un disegno programmatico che faccia dello sviluppo sostenibile l'obiettivo comune e la principale sfida della politica marittima toscana. L'attenzione a questo tema si è andata progressivamente potenziando e qualificando a partire dal 2000. Nel programma di governo 2000-2005 infatti, uno degli obiettivi che la Toscana si prefiggeva, in raccordo con le politiche di coesione territoriali dell'UE, era dato dal sostegno alla crescita e allo sviluppo dell'economia del mare. Nella legislatura 2006-2010 e nella attuale legislatura 2011-2015, gli strumenti di programmazione hanno continuato a dare impulso alla razionalizzazione di tutte le attività legate alla politica marittima. Per comprendere il percorso che l'attività di programmazione regionale delle politiche per il mare ha seguito è necessario collocare questo processo nell'ambito di un contesto più ampio. Le politiche europee hanno stimolato, a livello regionale, un processo di progressiva maturazione verso un approccio nuovo alle questioni di governo del territorio, sulla base della convinzione che una visione di insieme dello sviluppo consentisse di trovare soluzioni più adeguate per la risoluzione di problemi complessi, relativi a porzioni di territorio sostanzialmente omogenei, in un'ottica di sviluppo locale pensato nella competizione globale.

Durante la legislatura 2001-2005, il percorso programmatico regionale si è avviato attraverso la I Conferenza Regionale sull'Economia del Mare, per favorire l'integrazione delle tematiche a rilevanza economica e sociale attinenti al mare e promuovere una politica di sviluppo delle aree della costa in raccordo con il

resto dell'economia regionale. Nel contesto della conferenza è emersa la necessità di integrare interventi pubblici e privati finalizzati alla crescita del sistema costiero ed alla riduzione dello squilibrio esistente tra costa ed aree interne, per contribuire al completamento dell'immagine della Toscana prevalentemente legata alle città d'arte ed alle produzioni tipiche dei suoi sistemi manifatturieri.

Alla conferenza ha fatto seguito l'approvazione del progetto Piano Regionale di Gestione Integrata della Costa ai fini del riassetto idrogeologico (delibera della Giunta Regionale n.1214/01). Si è quindi pervenuti alla stipula dell'accordo di Area Vasta della Costa Nord Occidentale tra la Regione e le province di Livorno, Pisa, Lucca e Massa Carrara (a queste si è successivamente aggiunta quella di Grosseto) dove, tra le altre proposte, è emersa la necessità di portare a sistema un insieme di attività innovative per favorire i segnali di recupero nel territorio costiero e disegnare un percorso sostenibile sotto i profili ambientale, sociale ed istituzionale.

Il passo successivo è stato l'approvazione delle linee di indirizzo per il coordinamento degli interventi del Sistema Mare della Toscana volti a convogliare la programmazione degli interventi sulla costa verso un sistema di politiche integrate in materia di ambiente, logistica, sviluppo delle attività produttive, formazione e riconversione delle risorse umane, sviluppo del sistema delle isole e cultura. Tali linee di indirizzo hanno contribuito a potenziare il ruolo delle Province e degli Enti territoriali della zona costiera come soggetti attivi del processo di programmazione degli interventi sul territorio ed hanno rappresentato una delle prime esperienze operative di governance cooperativa della Regione Toscana.

La legislatura regionale 2006-2010 ha visto la prosecuzione del percorso di integrazione delle politiche marittime regionali con la II Conferenza Regionale "La Toscana del Mare, verso una nuova Politica Marittima Integrata della Toscana", tenutasi a Livorno il 15 giugno 2007 e i cinque seminari tematici che l'hanno preceduta durante i quali sono emerse le potenzialità di sviluppo del sistema costiero e dell'arcipelago come motore economico per la crescita della Toscana evidenziando i settori con maggiori possibilità di sviluppo: l'attività portuale, il turismo, la nautica, la produzione di energia, la pesca e l'acquacoltura. Da questo percorso di ascolto e confronto con il territorio è stata evidenziata quindi l'esigenza di trovare uno strumento in grado di formalizzare questo processo e su queste basi è stato elaborato il Documento di Indirizzo sulle Politiche Integrate per la Toscana del Mare (DIPIM) per il periodo 2008-2010¹⁴. Questo documento ha rappresentato il quadro di riferimento programmatico, nell'ambito del Programma di Sviluppo Regionale 2006-2010 (PRS)¹⁵ per il raccordo tra i vari settori di intervento, a diversi livelli di governo. Il documento ha collocato la politica marittima toscana nel contesto nazionale, mediterraneo ed europeo e si è inserito nel quadro programmatico definito, a livello regionale, oltre che dal PRS e dal PIT¹⁶, anche dai principali Piani e Programmi di settore¹⁷ definendo le linee di indirizzo per la politica in oggetto in una logica integrata.

Anche il PRS 2011-2015 conferma l'obiettivo di sviluppare il valore strategico della presenza della Toscana nel Mediterraneo, governando i cambiamenti e le contraddizioni che a lungo hanno caratterizzato l'econo-

¹⁴ Approvato dal Consiglio Regionale con Delibera n. 10 del 12 febbraio 2008.

¹⁵ PRS - Programma regionale di sviluppo: è l'atto fondamentale della programmazione regionale in quanto stabilisce quali siano gli interventi ritenuti prioritari nell'arco di una legislatura. Il PRS, approvato dal Consiglio regionale su proposta della Giunta, presenta la peculiarità di "rinnovarsi" ogni anno con il Documento di programmazione economica e finanziaria (DPEF), che ne definisce le risorse finanziarie annualmente disponibili per la sua attuazione.

¹⁶ PIT - Piano d'indirizzo territoriale: è l'atto fondamentale, di livello regionale, per il governo del territorio e presenta la peculiarità di non avere scadenza. Il PIT individua e definisce: i sistemi che specificano il territorio; gli elementi strutturali che di esso costituiscono le invarianti; i principi e le regole per l'utilizzo delle risorse essenziali; le aree dichiarate d'interesse pubblico e le misure di salvaguardia e di tutela. Il PIT stabilisce la strategia dello sviluppo e del governo del territorio, indicandone gli obiettivi, definendo il ruolo dei vari livelli istituzionali con particolare riferimento alle Province e ai Comuni. Infatti i Piani territoriali di coordinamento provinciali e i piani strutturali comunali debbono essere redatti in coerenza con il PIT.

¹⁷ Piani e programmi regionali: attuano le strategie d'intervento individuate dal PRS (fanno riferimento ad una specifica legge di spesa) e sono documenti a carattere pluriennale, di norma corrispondente alla durata del PRS, sono approvati dal Consiglio regionale. Possono avere carattere settoriale (es. cultura) o intersettoriale (istruzione-formazione-lavoro, sviluppo economico).

mia costiera. Il PRS in vigore si concentra sulla tutela e valorizzazione del patrimonio costiero toscano anche attraverso azioni e priorità progettuali, come lo sviluppo della piattaforma logistica toscana e della sua accessibilità territoriale. La Toscana costituisce una realtà ricca di potenzialità ed eccellenze come la portualità e l'interportualità, ma anche la nautica, il turismo, la pesca, i corridoi infrastrutturali, il cabotaggio, le risorse naturali e culturali della fascia costiera e dell'arcipelago. Mettere a sistema e capitalizzare le suddette potenzialità richiede tuttavia il perseguimento di un disegno politico e programmatico prima di tutto basato su una visione integrata dei problemi e delle prospettive. La Regione, vista la profonda esperienza sulle politiche marittime e considerando il proprio impianto programmatorio, può contribuire a creare grandi opportunità di cooperazione e collaborazione tra la sponda Sud e la sponda Nord del bacino Mediterraneo, soggetto ad una forte pressione antropica ed attualmente caratterizzato da grandi cambiamenti e tensioni dal punto di vista politico, economico e sociale. La Regione Toscana vuole essere protagonista di questo processo.

4. La cooperazione territoriale: il PO Italia-Francia Marittimo 2007-2013

La politica di coesione offre molteplici opportunità per l'attuazione della futura strategia marittima europea in particolare per una Regione come la Toscana che possiede forti legami con l'Europa continentale e contemporaneamente una storica proiezione nel Mediterraneo. Con il Trattato di Lisbona, entrato in vigore il 1° dicembre 2009, è stato allargato il campo d'azione dell'Unione in materia di coesione con l'aggiunta del termine coesione territoriale¹⁸. Quest'ultimo va oltre la nozione di coesione economica e sociale¹⁹, in quanto ne integra e ne potenzia il significato. In termini di misure politiche, l'obiettivo è raggiungere uno sviluppo maggiormente equilibrato riducendo le disparità esistenti, prevenendo gli squilibri territoriali e rendendo più coerenti le politiche settoriali e la politica regionale. La competitività e la prosperità dipendono in misura crescente dalla capacità delle persone e delle imprese di sfruttare nel modo migliore tutte le risorse territoriali. In un'economia mondiale globalizzata e interdipendente, la competitività dipende anche dalla capacità di costruire legami con altri territori per assicurare che le risorse comuni siano utilizzate in modo coordinato e sostenibile. La cooperazione, insieme al flusso della tecnologia e delle idee nonché dei beni, dei servizi e dei capitali, sta diventando sempre più un aspetto vitale dello sviluppo territoriale e un fattore determinante della crescita sostenibile e a lungo termine di tutta l'Unione. Molti dei problemi che i territori devono affrontare inoltre, riguardano una pluralità di settori; per essere efficaci, le soluzioni necessitano pertanto un approccio integrato e la cooperazione fra le varie autorità e le parti interessate. E' infatti riconosciuta l'esigenza di promuovere cooperazione, dialogo e partenariato fra i diversi livelli di governo e fra questi e le organizzazioni e le persone sul campo direttamente coinvolte nel processo di sviluppo. A questo riguardo la cooperazione territoriale, favorendo la condivisione delle esperienze positive, l'integrazione delle risorse e strumenti e l'elaborazione ed attuazione di politiche comuni anche nell'ambito degli affari marittimi, diventa uno strumento fondamentale.

18 L'art. 174 TFUE (ex articolo 158 del TCE) recita: "Per promuovere uno sviluppo armonioso dell'insieme dell'Unione, questa sviluppa e prosegue la propria azione intesa a realizzare il rafforzamento della sua coesione economica, sociale e territoriale. In particolare l'Unione mira a ridurre il divario tra i livelli di sviluppo delle varie regioni ed il ritardo delle regioni meno favorite. Tra le regioni interessate, un'attenzione particolare è rivolta alle zone rurali, alle zone interessate da transizione industriale e alle regioni che presentano gravi e permanenti svantaggi naturali o demografici, quali le regioni più settentrionali con bassissima densità demografica e le regioni insulari, transfrontaliere e di montagna."

19 Cfr. art. 3 TUE (ex art. 2 TUE). Il Libro verde sulla coesione territoriale elaborato dalla Commissione nel 2008 [COM(2008) 616 del 6.10.2008] sottolinea che "L'importanza della coesione territoriale è stata evidenziata negli orientamenti strategici comunitari in materia di coesione, adottati dal Consiglio nel 2006, secondo i quali "la promozione della coesione territoriale dovrebbe far parte degli sforzi volti a garantire che l'intero territorio europeo possa contribuire al conseguimento degli obiettivi dell'agenda per la crescita e l'occupazione". Analogamente, gli orientamenti strategici comunitari in materia di sviluppo rurale pongono in risalto il contributo che i programmi di sviluppo rurale dell'UE possono apportare alla coesione territoriale. Allo stesso tempo è sempre più ampiamente riconosciuta l'esigenza di promuovere cooperazione, dialogo e partenariato fra i diversi livelli di governo e fra questi e le organizzazioni e le persone sul campo direttamente coinvolte nel processo di sviluppo."

Gli Orientamenti Strategici Comunitari 2007-2013 (OSC)²⁰, infatti, pongono in risalto il contributo che i programmi di sviluppo di cooperazione territoriale possono apportare alla coesione ed allo sviluppo di una Politica Marittima Integrata. Per quanto concerne l'area dell'Alto Tirreno e dunque la Regione Toscana, lo strumento programmatico comunitario principale per l'attuazione di iniziative di cooperazione territoriale è il Programma Operativo Transfrontaliero Italia-Francia Marittimo 2007-2013, il quale, essendo un programma "marittimo", pone un particolare focus sui temi della PMI.

Il PO in oggetto s'inquadra in una cornice programmatica strategica integrata che, partendo dai due documenti strategici nazionali (il QSN - Quadro Strategico Nazionale per l'Italia - e il CRSN - Cadre Stratégique de Référence National de la France) si articola nelle rispettive strategie regionali descritte nei documenti strategici. L'obiettivo strategico generale del Programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Francia Marittimo consiste nel migliorare e qualificare la cooperazione fra le aree transfrontaliere delle regioni partecipanti (Toscana, Corsica, Sardegna e Liguria) in termini di accessibilità, di innovazione, di valorizzazione delle risorse naturali e culturali al fine di accrescere la competitività, a livello mediterraneo, Sud europeo e globale, assicurare la coesione dei territori e favorire nel tempo occupazione e sviluppo sostenibile²¹.



Per realizzare tale obiettivo il Programma è strutturato sulla base di 4 assi prioritari:

Asse 1 - Accessibilità e reti di comunicazione;

Asse 2 - Innovazione e competitività;

Asse 3 - Risorse Naturali e Culturali;

Asse 4 - Integrazione delle risorse e dei servizi.

La finalità del primo asse è il miglioramento dell'accesso alle reti materiali e immateriali e ai servizi di trasporto. Ciò si ritiene necessario per sviluppare l'integrazione di queste reti e renderle competitive in particolare in un'ottica di sviluppo delle reti di trasporto transeuropee e del sistema delle Autostrade del Mare. Tale aspetto è fortemente connesso allo sviluppo dell'innovazione e dell'imprenditorialità, elemento caratterizzante dell'asse 2, nell'obiettivo più

ampio della competitività delle piccole e medie imprese, dell'industria, dell'agricoltura, dell'artigianato, del turismo e del commercio transfrontaliero allo scopo di costruire una propria competitività all'interno di un più ampio spazio mediterraneo ed europeo. Tutto ciò deve essere fatto in un'ottica di protezione, gestione e valorizzazione congiunta delle risorse naturali e culturali e prevenzione dei rischi naturali e tecnologici, in modo da avviare una strategia comune di orientamento alla sostenibilità e alla valorizzazione dell'area di cooperazione tra le regioni coinvolte nell'iniziativa comunitaria come previsto nell'asse 3. Infine è fondamentale lo sviluppo della collaborazione reciproca e la creazione di reti per migliorare l'accesso ai servizi pubblici, soprattutto nel settore della sanità, della cultura, del turismo della qualità della vita e dell'educazione al fine di contribuire alla coesione territoriale.

²⁰ Preparati dalla Commissione e adottati dal Consiglio dell'UE, gli Orientamenti Strategici Comunitari definiscono, per un periodo di sette anni, le priorità programmatiche che gli Stati membri e le Regioni devono seguire nella attuazione della politica di coesione.

²¹ Le zone ammissibili del PO Italia Francia sono tutte le Province/Dipartimenti delle Regioni Sardegna, Liguria e Corsica, mentre per la Regione Toscana sono ammissibili solo le Province costiere di Livorno, Lucca, Pisa, Massa Carrara, Grosseto

5. Il Progetto PERLA

Come affermato dalla Commissione europea nella Comunicazione del 26 giugno 2008, intitolata “Orientamenti per un approccio integrato della politica marittima: verso migliori pratiche di governance marittima integrata e di consultazione delle parti interessate”, un elemento fondamentale della PMI, è lo sviluppo del coordinamento transfrontaliero a livello dei bacini marittimi regionali, in modo tale da garantire la diffusione delle buone pratiche e un collegamento più stretto tra gli Stati membri in settori quali la protezione dell’ambiente marino, la sicurezza e la sorveglianza degli spazi marittimi europei, nonché la ricerca marina e marittima.

In tale contesto, un interessante contributo allo sviluppo ed attuazione di strategie regionali di Politica Marittima Integrata a livello mediterraneo è dato dal Progetto PERLA (Progetto peR L’Accessibilità, la fruibilità e la sicurezza della fascia costiera delle regioni transfrontaliere) finanziato nell’ambito dell’Asse 1 - Accessibilità e reti di comunicazione del PO Italia-Francia Marittimo.

Il progetto si pone in continuità con le politiche del mare definite a partire dal 2001 con la I Conferenza regionale sull’Economia del Mare e proseguiti con la II Conferenza regionale del 2007, e rappresenta una evoluzione qualitativa delle politiche del mare, ulteriormente sostanziato con altri interventi simili e molto significativi. Uno per tutti, il Progetto Pilota Integrato “Coordinamento e Sviluppo degli Interventi del Sistema Mare della Toscana” che, adottato dalla Giunta regionale il 29 novembre 2004, ha permesso di elaborare importanti approfondimenti sui punti di forza e di debolezza e soprattutto sulle necessità per un aumento della competitività del sistema mare toscano. I risultati del citato progetto hanno evidenziato che per una sistemazione strutturale dell’offerta turistica della costa Toscana e per un suo rilancio effettivo è necessario agire, oltre che sulle infrastrutture e il settore alberghiero, anche sulla fruibilità e l’accessibilità del territorio stesso per garantire conseguentemente anche un aumento della sicurezza. Appurate tali necessità, la Regione Toscana, in coerenza con le priorità del PRS 2005-2010 relative alla valorizzazione della risorsa marina, ha attivato nel 2005 una collaborazione con la Provincia di Livorno per realizzare uno studio di fattibilità, in termini di analisi, progettazione e comunicazione volto a migliorare la sicurezza e la fruibilità della fascia costiera toscana²². Tale studio, sviluppato in raccordo con Anci Toscana, inserendosi in modo appropriato nel contesto politico programmatico comunitario e regionale favorevole allo sviluppo di iniziative di Politiche Marittime Integrate, è stato rifinanziato nel 2009²³.

Nel 2010 la Provincia di Livorno, sulla base dei risultati ottenuti nell’ambito delle attività di studio gestite a partire dal 2005, in raccordo con la programmazione regionale ha partecipato al bando per progetti semplici del PO Italia-Francia Marittimo presentando il progetto PERLA²⁴ volto a sviluppare l’accessibilità, la fruibilità e la sicurezza delle zone costiere attraverso azioni congiunte volte ad aumentare ed uniformare l’offerta dei servizi dedicati al turismo, anche innovativi con l’utilizzo di sistemi e tecnologie avanzate. La Regione Toscana (insieme al Comune di Bastia, la Provincia di La Spezia e la Conservatoria delle Coste della Regione Sardegna) si è impegnata dunque a partecipare finanziariamente a tale progetto, riconoscendo alla Provincia di Livorno, il ruolo di soggetto capofila.

Le zone sulle quali insiste il Progetto PERLA sono le fasce costiere delle province geografiche dei partner coinvolti che abbracciano una larga fetta dell’area transfrontaliera del PO: la costa della provincia di La Spezia, tutto il litorale toscano, la costa sarda e la fascia costiera del comune di Bastia. Queste aree possiedono caratteristiche simili per posizione geografica, topografia, vegetazione e clima; inoltre, costituiscono parti-

22 Decreto Dirigenziale n.6995 del 13 dicembre 2005 - Coordinamento interventi di programmazione per lo sviluppo della risorsa marina: sostegno alla Provincia di Livorno per la realizzazione di uno studio di fattibilità per migliorare la sicurezza e la fruibilità della fascia costiera.

23 Decreto Dirigenziale n. 6121 del 25 novembre 2009 - Impegno di Euro 40.000,00 a favore della provincia di Livorno per la prosecuzione del progetto “Fruibilità - accessibilità e sicurezza della fascia costiera toscana”.

24 Il progetto PERLA è stato consegnato nell’ambito della II Call a progetti semplici del PO Italia Francia marittimo ed approvato in data 4 marzo 2010 con decreto n. 921 della Autorità di Gestione del PO.

colari punti di attrazione e di affluenza turistica. Esse possiedono la peculiarità di essere tutte ugualmente “pericolose” in termini di fruibilità e soffrono talvolta di inadeguate soluzioni ai problemi di accessibilità, informazione ed assistenza in caso di emergenza. Il litorale oggetto di interesse è, infatti, per lunghi tratti rappresentato da coste alte e rocciose, anche a falesia, ed è spesso separato dalle vie di comunicazione da vegetazione arborea ed arbusticola tipicamente mediterranea che lo rendono naturalmente nascosto e difficilmente raggiungibile. Tale configurazione paesaggistica protegge l’ambiente costiero e insieme lo rende turisticamente più invitante, seppur rappresentando un ostacolo talvolta invalicabile all’accesso e compromettendo la fruibilità del litorale soprattutto per determinate categorie di popolazione automaticamente escluse.

In questo contesto il Progetto PERLA richiede a tutti i soggetti pubblici dell’area di sviluppare un’azione coordinata e sistemica per la conoscenza, l’integrazione delle esperienze e la sperimentazione di alcune best practice identificate volte a migliorare l’accessibilità e la fruibilità in sicurezza dei siti a balneazione libera, contribuendo così a creare un’offerta turistica innovativa, caratterizzata dalla sostenibilità ambientale ed economica.

Il progetto, a partire dal 1 aprile 2010, ha realizzato attività dedicate all’ampliamento delle conoscenze sulla fascia costiera e sui servizi attuali per poi successivamente implementare azioni dirette al miglioramento dell’offerta turistica complessiva attraverso l’ampliamento della rete informativa dedicata al raggiungimento dei siti turistici costieri, l’incremento della fruibilità dei litorali e dei punti di balneazione in sicurezza e nel rispetto dell’ambiente naturale, l’aumento dell’offerta di servizi di TPL, ciclopedonali e intermodali, l’abbattimento delle barriere architettoniche a favore di una mobilità sostenibile, l’ideazione e la realizzazione di cartellonistica omogenea attraverso l’utilizzo di una scala rappresentativa del grado di pericolosità unica per il territorio transfrontaliero.

Le Regioni, gli Enti Locali dell’area e gli operatori del settore marittimo, con particolare riguardo a quelli le cui competenze vertono sugli aspetti della sicurezza ed accessibilità dei siti a balneazione libera sono stati coinvolti attivamente durante

la definizione e la realizzazione delle attività di progetto nel rispetto dell’approccio integrato e multilivello che caratterizza l’impalcatura della PMI.

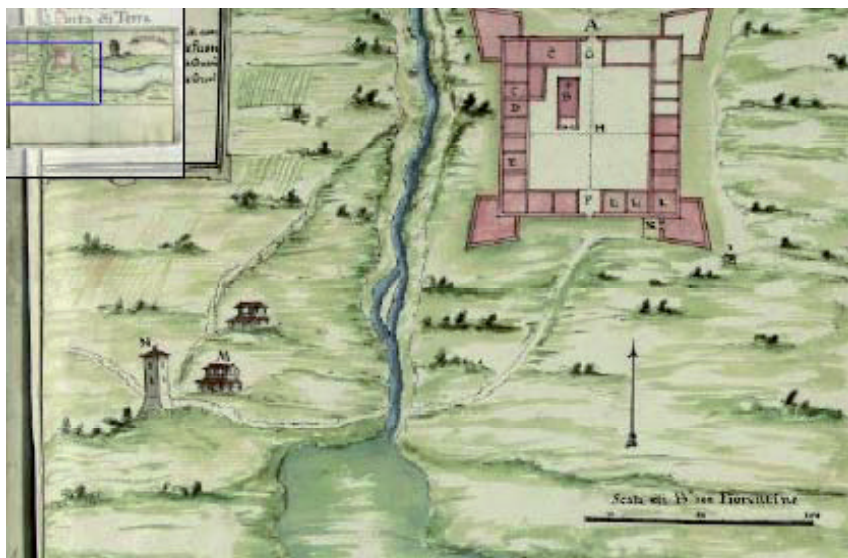
La Regione Toscana, per il raggiungimento degli obiettivi del progetto PERLA, si avvale infatti di alcuni soggetti convenzionati quali: il Dipartimento di Scienza della Terra dell’Università di Firenze (UNIFI), il Laboratorio di Geografia del Dipartimento di Storia dell’Università di Siena (UNISI), il Laboratorio di Monitoraggio e Modellistica Ambientale per lo sviluppo sostenibile (LAMMA) e la Rete IGECO che si compone di sette Istituti Tecnici per Geometri della Costa Toscana²⁵.



25 La RETE IGECO è composta dai seguenti Istituti Tecnici per Geometri: I.T.C.G Zaccagna di Carrara, I.T.C.G G. Toniolo di Massa., I.T.C.G Don I. Lazzeri di Pietrasanta, I.I.S E. Santoni di Pisa, I.T.C.G B. Buontalenti di Livorno, I.T.C.G G. Cerboni di Portoferraio, I.S.I.A. Manetti di Grosseto.

Questi ultimi, attraverso il diretto coinvolgimento degli studenti, hanno censito, georeferenziato, mappato ed inserito in un apposito data-base circa 140 accessi a mare della costa toscana. Sono stati raccolti dati utili sui vari siti di balneazione che insistono sul territorio di appartenenza della scuola, attraverso l'uso di una modulistica predisposta. La metodologia utilizzata prevede uscite sul territorio, rilevazione coordinate GPS, documentazione fotografica, individuazione cartografica, numerazione e denominazione siti. Il progetto PERLA dunque, ha realizzato importanti azioni di alternanza scuola lavoro che faciliteranno l'inserimento professionale degli studenti coinvolti.

UNISI, concentrandosi sull'analisi della evoluzione storica della costa toscana, ha individuato importanti trend evolutivi che risultano essere molto rilevanti per valutare la stabilità delle falesie e dunque il livello di sicurezza della costa nella sua fruizione. UNISI ha contribuito inoltre a realizzare un archivio informatico on line di facile e libera consultazione sull'intero litorale continentale e insulare della Toscana, in grado di fornire informazioni di carattere geografico ed iconografico-storico su manufatti, luoghi, paesaggi, ambienti e territori. La banca dati detiene una vasta gamma di rappresentazioni grafiche del passato e del presente, unitamente ad altre categorie di fonti documentarie a base territoriale, che garantiscono un alto grado di conoscenza dei beni ambientali e culturali, con la lettura e il riconoscimento dei processi evolutivi di lungo periodo e delle eredità naturali e storiche ivi presenti.



Grazie al contributo di UNISI è stato realizzato inoltre un volume a stampa dal titolo "Atlante della Toscana costiera e insulare" comprensivo di una notevole mole di informazioni ed immagini relative alla cartografia storica le quali sono inoltre disponibili on line sul sito ufficiale del progetto PERLA.

Tramite l'attivazione di un costante monitoraggio costiero e meteo-marino effettuato dal LAMMA, il sito del Progetto PERLA garantisce inoltre la trasmissione di informazioni meteo utili alla sicurezza dei turisti. Il LAMMA ha effettuato importanti analisi del moto ondoso e delle correnti marine in diversi siti pilota al fine della stima dei fattori di pericolosità della balneazione. Il moto ondoso infatti varia molto in termini di pericolosità a seconda della morfologia della costa e del tipo di correnti presenti in un determinato tratto di mare.

UNIFI invece, si è concentrata sull'elaborazione di un manuale di buone pratiche riguardante la fruizione in sicurezza della costa e sullo sviluppo di studi riguardanti la tipizzazione geotecnica e morfologica della costa rocciosa dei tratti interessati dal progetto. Inoltre, in collaborazione con il LAMMA, UNISI e la RETE IGECO, ha realizzato una classificazione dei siti censiti in base alla loro pericolosità ed elaborato delle carte informative dove vengono indicate, per alcuni siti pilota, le seguenti informazioni: l'ubicazione dei servizi e dei punti di soccorso, le caratteristiche geomorfologiche a terra e a mare, gli accessi al mare, eventuali punti pericolosi, tempi di percorrenza e difficoltà di accesso, segnaletica, reti di accessibilità esistenti nell'area quali reti ciclopedonali, reti trasporto pubblico (percorsi ed orari), rete trasporto privato (strade e parcheggi), sistemi tecnologici/non tecnologici per l'informazione pre-trip (segnaletica, travel planner, sito web, cartine disponibili presso i punti di accoglienza, etc.), per la gestione delle emergenze e dell'on-line (numeri verdi, rilevatori di traffico, dislocazione di personale sui punti critici, etc.) e per la raccolta delle opinioni e dei reclami.



La classificazione dei siti censiti in base alla loro pericolosità e le carte informative verranno utilizzati per la predisposizione di una apposita cartellonistica, rispondente a standard internazionali e in grado di fornire ai bagnanti e più in generale agli utilizzatori delle spiagge, le necessarie informazioni per utilizzare in modo consapevole i siti a balneazione libera. Tale cartellonistica sarà posizionata e dunque sperimentata durante la prossima stagione estiva 2012 in alcuni dei siti pilota a balneazione libera già censiti dalla RETE IGECO.

L'iniziativa PERLA, grazie al suo approccio multilivello ed intersettoriale, sta raggiungendo con successo l'obiettivo di sviluppare l'accessibilità, la fruibilità e la sicurezza delle zone costiere nei territori transfrontalieri dei partner. I partner di progetto, ed in particolare la Regione Toscana, hanno favorito a livello transfrontaliero il dialogo tra la comunità scientifica, la società civile ed i responsabili politici locali nell'elaborazione ed attuazione di politiche e soluzioni comuni volte ad incrementare il turismo costiero.

PERLA dunque, risponde alla sempre più ampiamente riconosciuta esigenza di promuovere cooperazione, dialogo e partenariato fra i diversi livelli di governo e le parti sociali direttamente coinvolte sul campo, nel processo di creazione ed attuazione della PMI.

Il progetto concluderà le proprie attività il 31 dicembre 2012, ma la Regione Toscana intende capitalizzare ed estendere i risultati ottenuti con PERLA partecipando a future iniziative di cooperazione territoriale da finanziarsi nell'ambito del PO Italia-Francia Marittimo, del PO MED e del PO ENPI. La Regione Toscana, sulla base degli studi e delle sperimentazioni realizzate dal progetto PERLA, intende apporre la cartellonistica sperimentata lungo tutta la costa Toscana (Provincia di Livorno, di Massa Carrara, di Grosseto, di Lucca e di Pisa) ed esportare questa buona prassi in altri territori costieri del bacino mediterraneo. Tale cartellonistica segnerà, in modo omogeneo a livello transfrontaliero e/o transnazionale nel rispetto delle direttive internazionali ISO, i pericoli presenti nei vari siti di balneazione libera (quali ad es. la presenza di correnti marine, di costoni di roccia pericolanti, etc.) contribuendo così a sviluppare l'accessibilità, la fruibilità e la sicurezza delle zone costiere nei territori beneficiari.

6. Documenti e siti di riferimento

Documenti di riferimento

AISRe (2009), *Avevo sentito parlare di REGIONAL SCIENCE. Un tributo a Giuliano Bianchi* (a cura di Casini Benvenuti S. & Gorla G.), Franco Angeli, Milano.

AISRe (2009), *Crescita e sviluppo regionale: strumenti, sistemi, azioni* (a cura di Borri D. & Ferlaiono F.), Franco Angeli, Milano.

AISRe (2009), *Lo sviluppo territoriale nell'economia della conoscenza: teorie, attori, strategie* (a cura di Bramanti A. & Salone C.), Franco Angeli, Milano.

AIV (2010), *La valutazione come opportunità per lo sviluppo regionale – Esperienze lombarde* (a cura di Sumiraschi C.), Franco Angeli, Milano.

CIMINI S., D'ORSOGNA M. (2011), *Le politiche comunitarie di coesione economica e sociale – Nuovi strumenti di sviluppo territoriale in un approccio multidimensionale*, Editoriale Scientifica, Napoli.

COMMISSIONE EUROPEA (2006), Comunicazione del 07 giugno 2006 *Libro Verde - Verso la futura politica marittima dell'Unione : oceani e mari nella visione europea "How inappropriate to call this planet Earth when it is quite clearly Ocean"* ("È assurdo definire 'Terra' un pianeta composto per lo più da oceani") citazione attribuita a Arthur C. Clarke, [COM(2006) 275].

COMMISSIONE EUROPEA (2007), Comunicazione del 10 ottobre 2007 *Conclusioni della consultazione su una Politica Marittima europea*, [COM(2007) 574].

COMMISSIONE EUROPEA (2007), Comunicazione del 10 ottobre 2007 *Una Politica Marittima Integrata per l'Unione europea* [COM(2007) 575].

COMMISSIONE EUROPEA (2007), Decisione del 16 novembre 2007 *che adotta il programma operativo "Italia – Francia Marittimo 2007-2013" per l'intervento strutturale comunitario del Fondo europeo di sviluppo regionale nel quadro dell'obiettivo cooperazione territoriale europea in Francia e in Italia* [C (2007) 5489].

COMMISSIONE EUROPEA (2008), Comunicazione del 26 giugno 2008 *Orientamenti per un approccio integrato della Politica Marittima Integrata* [COM(2008) 395].

COMMISSIONE EUROPEA (2008), Comunicazione del 3 settembre 2008 *Una strategia europea per la ricerca marina e marittima: uno Spazio europeo della ricerca coerente per promuovere l'uso sostenibile degli oceani e dei mari*, [COM(2010) 534].

COMMISSIONE EUROPEA (2008), Comunicazione del 06 ottobre 2008, *Libro Verde sulla coesione territoriale Fare della diversità territoriale un punto di forza*, [COM(2008) 616].

COMMISSIONE EUROPEA (2008), Comunicazione del 25 novembre 2008 *Tabella di marcia per la Pianificazione dello Spazio Marittimo: definizione di principi comuni nell'UE* [COM(2008) 791].

COMMISSIONE EUROPEA (2009), Comunicazione del 15 ottobre 2009 *Verso l'integrazione della sorveglianza marittima: un sistema comune per la condivisione delle informazioni sul settore marittimo dell'UE* [COM(2009) 538].

COMMISSIONE EUROPEA (2010), Comunicazione del 3 marzo 2010 *Europa 2020. Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva* [COM(2010) 2020].

COMMISSIONE EUROPEA (2010), Comunicazione del 19 maggio 2010 *Un'agenda digitale europea* [COM(2010) 245].

COMMISSIONE EUROPEA (2010), Comunicazione dell'8 settembre 2010 *Conoscenze oceanografiche 2020: dati e osservazioni relativi all'ambiente marino per una crescita intelligente e sostenibile* [COM(2010) 461].

CONSIGLIO EUROPEO (2006), Decisione del 6 ottobre 2006, *sugli orientamenti strategici comunitari in materia di coesione* [2006/702/CE].

CONSIGLIO EUROPEO (2009), *Conclusioni del Consiglio sulla politica marittima integrata – 2973^a riunione del Consiglio “Affari generali”* – Bruxelles, 16 novembre 2009.

Direttiva (CE) N. 56/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, *Direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino*.

EUROPEAN SCIENCE FOUNDATION (2006), *Navigating the future – III*, n. 8, Strasburgo.

GRUPPO NAZIONALE per la RICERCA sull'AMBIENTE COSTIERO (2006), *Dinamica e difesa dei litorali – Gestione integrata della fascia costiera*, Studi costieri, n. 10, Firenze.

IRPET (2007), *Qualità dell'ambiente e sviluppo regionale in Toscana* (a cura di Franchini D. & Pozzana G.), Franco Angeli, Milano.

OECD (2007), *Baltic partnerships – Integration, growth and local governance in the Baltic sea region*, Parigi.

OECD (2007), *Promoting entrepreneurship in South East Europe – Policies and tools*, Parigi.

ONU (1982), *Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS)*.

Proposta di regolamento (CE) del Parlamento Europeo e del Consiglio, recante disposizioni specifiche per il sostegno del Fondo europeo di sviluppo regionale all'obiettivo di “Cooperazione Territoriale europea” [COM/2011 0611].

Proposta di regolamento (CE) del Parlamento Europeo e del Consiglio, recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di Coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca compresi nel QSC e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di Coesione, e che abroga il Regolamento (CE) n. 1083/2006 [COM/2011 0615].

Proposta di regolamento (CE) del Parlamento Europeo e del Consiglio, che modifica il Regolamento (CE) N. 1082/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo a un Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale (GECT) per quanto concerne il chiarimento, la semplificazione e il miglioramento delle norme in tema di istituzione e di funzionamento di tali gruppi [COM(2011) 610].

Proposta di regolamento (CE) del Parlamento Europeo e del Consiglio, relativo al Fondo per gli Affari Marittimi e la Pesca (FEAMP) che abroga il Regolamento (CE) N. 1198/2006 del Consiglio, il Regolamento N. 861/2006 del Consiglio e il Regolamento n. XXX/2011 [COM(2011) 804].

REGIONE TOSCANA (2001), *Progetto di Piano regionale di gestione integrata della costa ai fini del riassetto idrogeologico*, approvato con dalla Giunta regionale con delibera n. 1214 del 05 novembre 2001.

REGIONE TOSCANA (2002), *Prima conferenza regionale sull'economia del mare e Seminari preliminari 2001 – Atti*, Firenze.

REGIONE TOSCANA (2004), *Progetto pilota integrato “Sviluppo e coordinamento degli interventi del Sistema Mare della Toscana”*, adottato dalla Giunta regionale con proposta di deliberazione al C.R. n. 29 del 29 novembre 2004.

REGIONE TOSCANA (2006), *Programma regionale di sviluppo 2006-2010*, approvato dal Consiglio regionale con risoluzione n. 13 del 19 luglio 2006.

REGIONE TOSCANA (2006), *Piano di indirizzo territoriale*, approvato dal Consiglio regionale con delibera n. 13 del 19 luglio 2006.

REGIONE TOSCANA (2007), *Verso una nuova Politica Marittima Integrata della Toscana*, documento elaborato per la Seconda conferenza regionale “La Toscana del mare” presentato a Livorno il 15 giugno 2007.

REGIONE TOSCANA (2008), *Piccole grandi isole d'Europa – Atti della prima Conferenza europea sulle isole minori*, Firenze.

REGIONE TOSCANA (2008), *Documento di Indirizzo sulle Politiche Integrate per la Toscana del Mare (DIPIM) per il periodo 2008-2010*, approvato dal Consiglio regionale con Delibera n. 10 del 12 febbraio 2008.

REGIONE TOSCANA (2009), *La crisi sull'eccellenza: il domani del settore nautico in Toscana – Atti del seminario*, Firenze.

REGIONE TOSCANA (2011), *Programma regionale di sviluppo 2011-2015*, approvato dal Consiglio regionale con risoluzione n. 49 del 29 giugno 2011.

Regolamento (CE) N. 861/2006 del Consiglio, del 22 maggio 2006, che istituisce un'azione finanziaria della Comunità per l'attuazione della politica comune della pesca e in materia di diritto del mare.

Regolamento (CE) N. 1080/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e recante abrogazione del precedente Regolamento (CE) N. 1783/1999.

Regolamento (CE) N. 1083/2006 del Consiglio, dell'11 luglio 2006, recante disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione e che abroga il precedente Regolamento (CE) N. 1260/1999.

Regolamento (CE) N. 1198/2006 del Consiglio, del 27 luglio 2006, relativo al Fondo europeo per la pesca.

Regolamento (CE) N. 1255/2011 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2011, che istituisce un Programma di sostegno per l'ulteriore sviluppo di una Politica marittima integrata.

UNIONE EUROPEA (2007), *Trattato di Lisbona che modifica il trattato sull'Unione europea e il trattato che istituisce la Comunità europea*, firmato a Lisbona il 13 dicembre 2007 [2007/C 306/01].

Siti di riferimento

<http://ec.europa.eu/environment/eussd/>

http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/index_it.htm

<http://www.crpm.org>

<http://www.regione.toscana.it/ambienteeterritorio/mare/index.html>



Le projet PERLA: un exemple de Politique Maritime Intégrée en Toscane

Auteurs:

Maria Chiara Montomoli, Francesco Iacometti, Massimo Vitrani



**Le projet PERLA:
un exemple de Politique Maritime Intégrée en Toscane**

Tuscany Region
Directorate-General for the Presidency
Planning Area
Sector for Regional and Local Planning Tools

Réalisation Centre d'impression junte Région de Toscane

Index

1 . L'Europe, la mer et la Politique Maritime Intégrée	27
2. Les Instruments de planification soutenant les Politiques Maritimes	29
3. La Toscane et son lien avec la Méditerranée	33
4. La coopération territoriale: le PO Italie-France Maritime 2007-2013	35
5. Le Projet PERLA	37
6. Documents et sites de référence	42

1 L'Europe, la mer et la Politique Maritime Intégrée

Les espaces maritimes et les littoraux sont un élément fondamental du bien-être et de la prospérité de l'Europe. Celle-ci possède 70.000 km de côtes bordant deux océans et quatre mers (l'océan Atlantique et l'océan Arctique, la mer Baltique, la mer du Nord, la mer Méditerranée et la mer Noire). Les régions maritimes de l'Union Européenne contribuent à hauteur de presque 40% du PIB et regroupent 40% de sa population. Le bien-être de l'Europe est donc indissolublement lié à la mer; les espaces maritimes offrent en effet des routes commerciales, font office de régulateur climatique, représentent une source d'alimentation, d'énergie et de ressources et sont le lieu préféré des européens pour leur résidence et leurs activités récréatives. Les interactions entre l'Europe et la mer sont aujourd'hui plus intenses et plus variées que par le passé et créent une valeur ajoutée sans précédent. Mais la pression commence à se faire sentir. Nos rapports avec les océans sont désormais arrivés à un tournant. D'un côté, la technologie et les connaissances nous permettent d'obtenir de la mer des richesses de plus en plus importantes et le nombre de personnes affluant sur les côtes pour en profiter est de plus en plus important. De l'autre, l'effet cumulé de toute cette activité entraîne des conflits d'exploitation et la détérioration du milieu marin dont tout le reste dépend. L'Europe se doit donc de relever ce défi.

Dans un contexte de globalisation rapide et de changement climatique, la Commission européenne a ressenti la nécessité d'une intervention et a lancé, en 2005, une consultation et une analyse globale sur les relations entre l'Europe et la mer. Les Pays Membres, les Régions, les Institutions locales et les Associations industrielles (parmi les nombreux sujets ayant participé à la consultation, citons la Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe)¹ ont répondu en masse, démontrant ainsi très clairement l'énorme potentiel des mers et l'importance du défi que constitue l'exploitation durable de ce potentiel. La consultation a fourni de nombreuses idées sur les possibilités pour l'Europe de relever ce défi de la meilleure façon. La Région Toscane a offert sa propre contribution grâce à un document intitulé "Vers une nouvelle Politique Maritime Intégrée de la Toscane", soulignant que le niveau régional représente un point de vue privilégié pour lire, identifier et intégrer les sentiers du développement dans le cadre des Politiques maritimes.

Sur la base de ces précieuses contributions, la Commission a publié en 2006 un Livre vert² intitulé "Vers une future Politique Maritime de l'Union: Une vision européenne des océans et des mers" qui propose une Politique Maritime Intégrée (PMI) pour l'Union Européenne, basée sur la reconnaissance explicite de la corrélation entre toutes les questions liées aux mers et aux océans européens et sur la nécessité que les politiques maritimes soient élaborées de façon commune afin d'obtenir les résultats espérés. Outre ce document, d'autres actes ont également été publiés au cours des années suivantes, dont notamment la communication n. 575 du 10 octobre 2007, intitulée "Une Politique Maritime Intégrée pour l'Union Européenne" accompagnée par un Plan d'Action pour une Politique Maritime Intégrée³ et la Communication sur les "Directions à prendre pour une approche intégrée de la PMI" de juin 2008.

Suite aux conclusions du Conseil sur la Politique Maritime Intégrée du 16 novembre 2009, le Parlement et le Conseil ont adopté le 30 novembre 2011, le Règlement 1255/2011 qui instaure un Programme d'aide au développement de la PMI doté d'un budget financier de 40 millions d'EUROS à utiliser sur la période 2011-2013.⁴ Ledit Programme propose un processus décisionnel coordonné et cohérent dans le but d'optimiser le développement durable, la croissance économique et la cohésion sociale des Pays membres,

1 CRPM - www.crpm.org.

2 Les livres verts sont des documents publiés par la Commission qui permettent de réfléchir sur un thème politique spécifique. Il s'agit avant tout de documents destinés à tous les sujets participant au processus de consultation et aux débats.

3 Communication de la Commission au Parlement Européen, au Conseil, au Comité Economique et Social Européen et au Comité des Régions, "Conclusions de la consultation sur une Politique Maritime européenne", COM(2007) 574 définitif.

4 Règlement (UE) n. 1255/2011 du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2011 instaurant un programme d'aide pour le développement ultérieur d'une Politique Maritime Intégrée.

notamment pour ce qui concerne les régions côtières, insulaires et ultrapériphériques de l'Union ainsi que les secteurs maritimes, par le biais de politiques maritimes cohérentes et coordonnées et une coopération internationale. Le programme encourage l'exploitation durable des mers et des océans ainsi que l'approfondissement des connaissances scientifiques et se propose d'atteindre les objectifs généraux suivants:

- encourager le développement et la mise en place d'une gouvernance intégrée des affaires maritimes et côtières;
- contribuer au développement d'instruments intersectoriels, notamment la planification de l'espace maritime, le système commun pour le partage des informations (CISE) et les connaissances océanographiques concernant les océans, les mers, les régions côtières de l'Union et des pays voisins, afin de développer des synergies et de soutenir les politiques sur la mer ou les côtes, en particulier dans les secteurs du développement économique, de l'emploi, de la protection de l'environnement, de la recherche, de la sécurité maritime, de l'énergie et du développement de technologies maritimes vertes, tout en tenant compte des instruments et des initiatives existantes;
- encourager la protection du milieu marin, notamment de sa biodiversité, et l'exploitation durable des ressources maritimes et côtières et définir ultérieurement les limites de la soutenabilité des activités humaines ayant un impact sur le milieu marin, notamment dans le cadre de la directive 2008/56/CE (directive cadre stratégie pour le milieu marin);
- soutenir le développement et la mise en place de stratégies intégrées des bassins maritimes; améliorer et amplifier la coopération et la coordination externes pour ce qui concerne les objectifs de la PMI, sur la base d'une discussion approfondie au niveau international. A ce propos, les pays tiers sont invités à ratifier et à appliquer la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS);
- soutenir la croissance économique, l'emploi, l'innovation et les nouvelles technologies dans les secteurs maritimes et dans les régions côtières, insulaires et ultrapériphériques de l'Union.



Pour atteindre ces objectifs, il est nécessaire d'adopter une approche intégrée et intersectorielle, de renforcer la coopération et de coordonner de façon efficace les politiques maritimes à tous les niveaux décisionnels. Trop longtemps, les politiques concernant des secteurs comme le transport maritime, la pêche, l'énergie, la surveillance et le contrôle des mers, le tourisme, l'environnement et la recherche marine, ont été menées séparément, entraînant parfois des inefficacités, des incohérences et des conflits d'exploitation.

La Commission mise sur la création d'une PMI qui regroupe tous les aspects de nos relations avec les océans et la mer. Cette approche novatrice est également confirmée par la Proposition de Règlement du Parlement Européen et du Conseil concernant le Fonds pour les Affaires Maritimes et la Pêche (FEAMP)⁵ qui intègre la plupart des instruments financiers actuels de la Politique Commune de la Pêche (PCP) et de la PMI dans un seul fonds: le FEAMP.

⁵ Proposition de Règlement du Parlement Européen et du Conseil concernant le Fonds Européen pour les affaires maritimes et la pêche (qui abroge le règlement (CE) n. 1198/2006 du Conseil, le règlement (CE) n. 861/2006 du Conseil et le règlement n. XXX/2011 sur la politique maritime intégrée] COM(2011) 804 définitif.

Selon ladite proposition de règlement, le FEAMP sera concentré sur le financement et sur le développement d'instruments politiques intersectoriels de PMI: des initiatives qui offrent des avantages pour différents secteurs mais qui ne peuvent pas être réalisées dans le cadre de politiques individuelles.

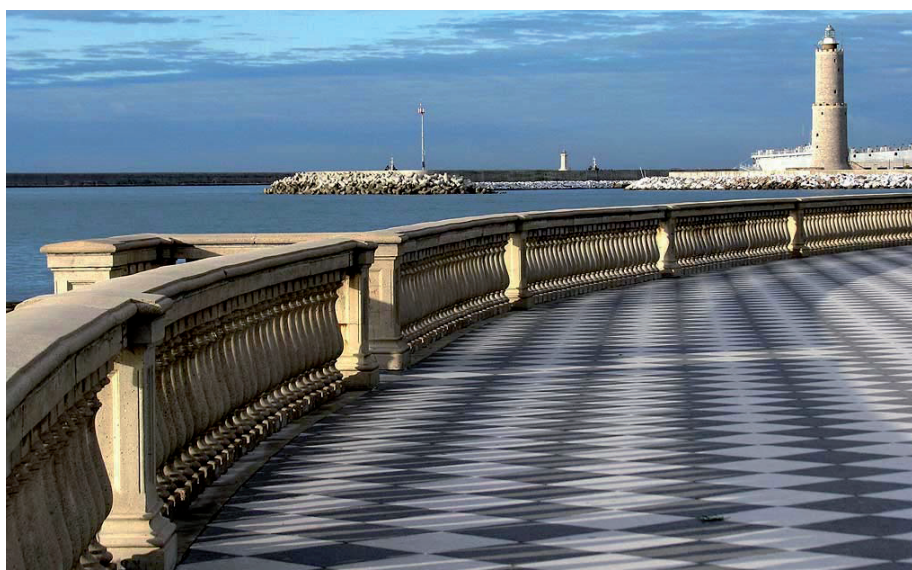
L'introduction du FEAMP favorisera le développement et la mise en place de la PMI de l'Union de façon complémentaire par rapport à la politique de cohésion et à la politique commune de la pêche, avec pour but de s'aligner de façon plus efficace aux objectifs de la Stratégie Européenne 2020. Le FEAMP offrira donc un contexte politique cohérent, favorisant le développement optimal et durable de toutes les activités liées à la mer.

2. Les Instruments de planification comme aide aux Politiques Maritimes

La mise en place des PMI implique l'existence d'un cadre administratif appliquant l'approche intégrée à tous les niveaux, ainsi que la fréquentation d'instruments de planification horizontale qui impliquent les différentes politiques maritimes sectorielles et soutiennent un processus décisionnel intégré. Les instruments que la Commission Européenne estime prioritaires pour la mise en place de la PMI sont les suivants: la planification spatiale maritime qui représente un instrument de planification fondamental aux fins d'un processus décisionnel durable; une source complète et accessible de données et d'informations; la surveillance maritime, essentielle pour une exploitation contrôlée et en toute sécurité du milieu marin.

1. PLANIFICATION DE L'ESPACE MARITIME. Conformément aux indications de la Commission européenne mentionnées dans la communication "Feuille de route pour la Planification de l'Espace Maritime: élaboration de principes communs pour l'UE" du 25 novembre 2008, la Planification de l'Espace Maritime (PEM) représente un instrument fondamental pour la PMI. Il aide les autorités publiques et les parties intéressées à coordonner leurs actions et optimise la fréquentation du milieu marin au bénéfice du développement économique et du milieu marin. Dans ce contexte, la Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC) qui garantit l'exploitation durable des zones côtières afin de préserver les habitats naturels, les paysages, les ressources naturelles et les écosystèmes côtiers, dans le respect des instruments juridiques régionaux et internationaux, est un instrument d'aide d'une importance fondamentale.

L'activité sur les mers européennes en constante augmentation entraîne une rivalité d'intérêts entre les secteurs comme la navigation et le transport maritime, l'énergie offshore, le développement portuaire, la pêche, l'aquaculture et l'environnement. Avec le changement climatique, et notamment l'augmentation du niveau des mers, l'acidification, la hausse de la température de l'eau et la fréquence des phénomènes météorologiques extrêmes, il est facile de prévoir que les activités maritimes se déplaceront dans les zones maritimes et que les écosystèmes marins subiront des changements. La PEM peut jouer un rôle important pour atténuer ces phénomènes, en encourageant une exploitation efficace de l'espace maritime et de l'énergie renouvelable et une adaptation efficace en termes de coûts à l'impact du changement climatique dans les zones maritimes et les eaux côtières. La PEM est en effet un instrument qui permet d'améliorer le processus décisionnel et qui fournit un cadre pour statuer sur d'éventuels litiges entre activités humaines concurrentes et pour en gérer l'impact sur le milieu



marin. Son objectif est donc d'équilibrer les intérêts des différents secteurs et d'obtenir une exploitation durable des ressources marines conformément à la stratégie de développement durable de l'UE⁶.

La PEM devrait se baser sur les spécificités de chaque région ou sous-région marine. Il s'agit d'un processus qui consiste à collecter des données, consulter les parties concernées, élaborer un programme selon des modalités participatives et à en garantir les phases suivantes de mise en place, application, évaluation et révision. Les Pays membres sont responsables de la mise en place de la PEM. Le principe de subsidiarité est appliqué, mais l'action au niveau européen peut comporter des avantages significatifs. Les approches sectorielles à l'utilisation des ressources maritimes entraîne l'élaboration de politiques incomplètes qui à son tour, limite les activités maritimes en en réduisant le potentiel de croissance et en affaiblissant la capacité des organismes publiques à protéger le milieu marin. Un travail commun sur la planification de l'espace maritime permet d'instaurer une coordination et d'augmenter l'efficacité et la cohérence des politiques de l'UE, nationales et régionales, tout en réduisant les frais dus au manque d'intégration.

Il est également nécessaire de rappeler que les activités maritimes ont une dimension transfrontalière. Les décisions de chaque Pays ont des retombées sur les pays voisins. Les Pays membres ayant une approche commune à la gestion du milieu marin dans le même bassin maritime, auront plus de facilité à relever de tels défis. Le rôle de l'UE consiste à favoriser une vision transfrontalière entre les Pays membres. C'est effectivement grâce à l'objectif de coopération territoriale européenne du Fonds Européen de Développement Régional (FESR) que l'Union européenne finance des projets qui, dans certains cas, sont significatifs pour la PEM. Ces projets concernent l'élaboration de la cartographie et la définition de critères communs pour la PEM et d'approches transnationales à la gestion de l'exploitation des ressources marines. Comme précédemment souligné, le Programme d'aide au développement de la PMI s'appuie sur ce fonds avec un budget financier de 40 millions d'EUROS à utiliser sur la période 2011-2013⁷.

2. SOURCE COMPLÈTE ET ACCESSIBLE DE DONNÉES ET D'INFORMATIONS. Parmi les conclusions du Conseil sur la Politique Maritime Intégrée du 16 novembre 2009⁸, la Commission a été invitée à présenter des propositions visant à améliorer l'utilisation des connaissances scientifiques. La communication "Connaissances du Milieu marin 2020: données et observations relatives au milieu marin en vue d'une croissance intelligente et durable" a répondu à cette invitation, en proposant une approche plus coordonnée en termes de collecte et d'élaboration des données marines et en illustrant un plan d'action où les différentes initiatives politiques de l'UE, sont les éléments d'un système global visant à atteindre cet objectif. Ce plan d'action souhaite améliorer la fiabilité des données sur le milieu marin, rendre leur utilisation plus simple et économique et augmenter la concurrence entre les utilisateurs de ces données.

Dans l'économie globale interconnectée, la connaissance est le moteur de la croissance durable et donc un élément fondamental pour arriver à une croissance intelligente au sein de l'Union Européenne, en ligne avec la Stratégie Europe 2020⁹. Une source complète et accessible de données et d'informations visant à améliorer les connaissances en termes de mers et d'océans est un instrument transversal fondamental pour la PMI de l'UE¹⁰. La connaissance est nécessaire pour faire en sorte que l'état des eaux de mer soit écologiquement correct, conformément à la Directive cadre Stratégie pour le milieu marin, qui constitue le pilier environnemental de la PMI. La connaissance représente également un élément fondamental du

6 <http://ec.europa.eu/environment/eussd/>.

7 Règlement (UE) n. 1255/2011 du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2011 instaurant un programme d'aide au développement d'une Politique Maritime Intégrée.

8 Conclusions du Conseil sur la politique maritime intégrée – 2973^{ème} réunion du Conseil «Affaires générales» – Bruxelles, 16 novembre 2009.

9 Europe 2020, Une stratégie pour une croissance intelligente, durable et inclusive, COM (2010) 2020 du 03 mars 2010.

10 Une politique maritime intégrée pour l'Union Européenne, COM (2007) 575 définitif du 10 octobre 2007.

plan de l'UE pour intégrer la recherche marine et maritime¹¹ et contribuer à l'agenda numérique pour l'Europe¹².

Avec la réalisation d'une source complète et accessible de données et d'informations, la Commission européenne souhaite atteindre trois objectifs:

1. réduire les coûts d'exploitation et les retards pour les utilisateurs des données marines;
2. augmenter la concurrence et l'innovation entre utilisateurs et réutilisateurs de données océanographiques, en garantissant un accès plus vaste aux données de haute qualité, rapidement disponibles et cohérentes;
3. améliorer la fiabilité des connaissances sur les océans et les mers, en créant ainsi une base plus solide pour la gestion des changements futurs.

Ces objectifs ont pour but d'arriver à concrétiser les indications de la Commission dans les initiatives FARO mentionnées dans la stratégie Europe 2020, et notamment "L'Union de l'innovation", "Une Europe efficace dans l'utilisation des ressources" et "Une politique industrielle intégrée à l'ère de la mondialisation". En outre, selon une étude réalisée, la création d'un réseau intégré, remplaçant le système d'observation océanographique actuel incomplet, entraînerait des bénéfices à hauteur de 300 millions d'EUROS par an¹³. Qui plus est, l'utilisation rationnelle de ces données non seulement permettra d'améliorer l'efficacité des utilisateurs actuels de données océanographiques, mais permettra également de découvrir de nouvelles possibilités d'innovation et de croissance.

3. RÉSEAU EUROPÉEN POUR LA SURVEILLANCE MARITIME INTÉGRÉE. Dans la Communication du 15 octobre 2009, intitulée "Vers l'intégration de la surveillance maritime: un système commun pour partager les informations sur le secteur maritime de l'UE", la Commission européenne a défini les principes directeurs pour la création d'une surveillance maritime intégrée. Ces principes directeurs aideront les Pays membre à créer un système commun pour le partage des informations sur le secteur maritime entre les différentes communautés d'utilisateurs, les autorités maritimes compétentes pour la sécurité et la protection en mer, pour le contrôle de la pêche, pour la pollution marine, pour la sauvegarde du milieu marin, pour les douanes, pour le contrôle des frontières, pour l'application de la loi et pour la défense.



Le tout récent naufrage du Costa Concordia survenu le 13 janvier 2012 face aux côtes de l'île de Giglio et ayant provoqué la mort de plusieurs personnes, aurait probablement pu être évité avec l'existence d'un réseau pour la surveillance maritime.

Dans l'Union européenne, la plupart des données sur les affaires maritimes est gérée par les autorités du secteur. Celles-ci sont responsables du monitoring

11 Une stratégie européenne pour la recherche marine et maritime: un Espace européen de la recherche cohérent à l'appui d'une utilisation durable des mers et des océans COM(2008) 534 définitif du 03 septembre 2008.

12 Un agenda numérique pour l'Europe - COM (2010) 245 du 19 mai 2010.

13 Selon une estimation de l'impact, il s'agit d'environ 100 millions d'euros pour la science, 56 millions d'euros pour les autorités publiques et 150 millions d'euros pour le secteur privé.

et du contrôle des actions en mer dans le secteur relevant de leur compétence, sans nécessairement devoir avertir leurs homologues d'autres secteurs. Ceci est un inconvénient car le partage de ces données pourrait augmenter l'efficacité et les avantages économiques des activités de surveillance maritime. Le partage des données et l'interopérabilité des systèmes de surveillance maritime, posent toutefois des problèmes du point de vue technique et juridique ainsi que du point de vue de la sécurité.

Les principaux obstacles pour l'élaboration d'un système commun pour le partage des informations, sont les suivants:

- multiplicité des communautés d'utilisateurs et d'opérateurs. La plupart des informations est recueillie à différents niveaux (international, communautaire et national) par le biais de nombreux systèmes sectoriels. Dans certains cas, les autorités responsables ignorent que des informations similaires sont recueillies par d'autres systèmes et autorités. Dans d'autres cas, elles ne disposent pas des protocoles ou des accords nécessaires pour l'échange de données;
- diversité des cadres juridiques. Les systèmes de surveillance maritime ont été élaborés sur la base de réglementations sectorielles internationales et communautaires. Ces systèmes sont donc difficiles à intégrer entre eux;
- menaces transfrontalières. Les menaces que doivent affronter les Pays membres exigent souvent une approche transnationale et parfois transectorielle renforcée, notamment pour ce qui concerne la haute mer;
- dispositions juridiques spécifiques. La réglementation internationale et communautaire qui discipline les activités de surveillance maritime en haute mer et le traitement des données personnelles, confidentielles ou réservées, manque de cohésion.

En vue de créer un système commun pour le partage des informations au niveau communautaire, selon la Commission, les Pays membres et les autres sujets concernés devront respecter les principes directeurs suivants:

- optimiser l'échange d'informations entre les différentes communautés d'utilisateurs. L'Union européenne doit adopter les règles et les normes au niveau communautaire afin de relier entre elles les différentes communautés d'utilisateurs. Ces communautés doivent être en mesure de partager au niveau national, les informations provenant des systèmes internationaux, communautaires, régionaux, militaires et internes. Le système commun pour le partage des informations doit être sûr et souple afin de pouvoir s'adapter aux exigences des nouveaux utilisateurs;
- développer un cadre technique non hiérarchique pour les systèmes de monitoring et de surveillance maritime. Le cadre technique doit faciliter la collecte, la diffusion, l'analyse et la gestion des données. Il doit intégrer les exigences de sécurité et respecter les dispositions en matière de protection des données, les normes internationales et les conditions nécessaires pour le fonctionnement;
- échanger des informations entre autorités civiles et militaires. Les autorités responsables de la surveillance maritime devraient être en mesure de s'échanger des informations entre elles. Des normes et des procédures communes pour accéder et gérer les informations seront définies afin de garantir l'échange des données dans les deux sens;
- éliminer les obstacles entravant l'échange des données imposés par les dispositions juridiques spécifiques. Certaines dispositions de la législation communautaire et nationale peuvent empêcher l'échange d'informations en matière de monitoring et de surveillance maritime. Ces dispositions doivent être identifiées et adaptées en fournissant les garanties nécessaires de confidentialité et de sécurité des données et la protection des données personnelles.

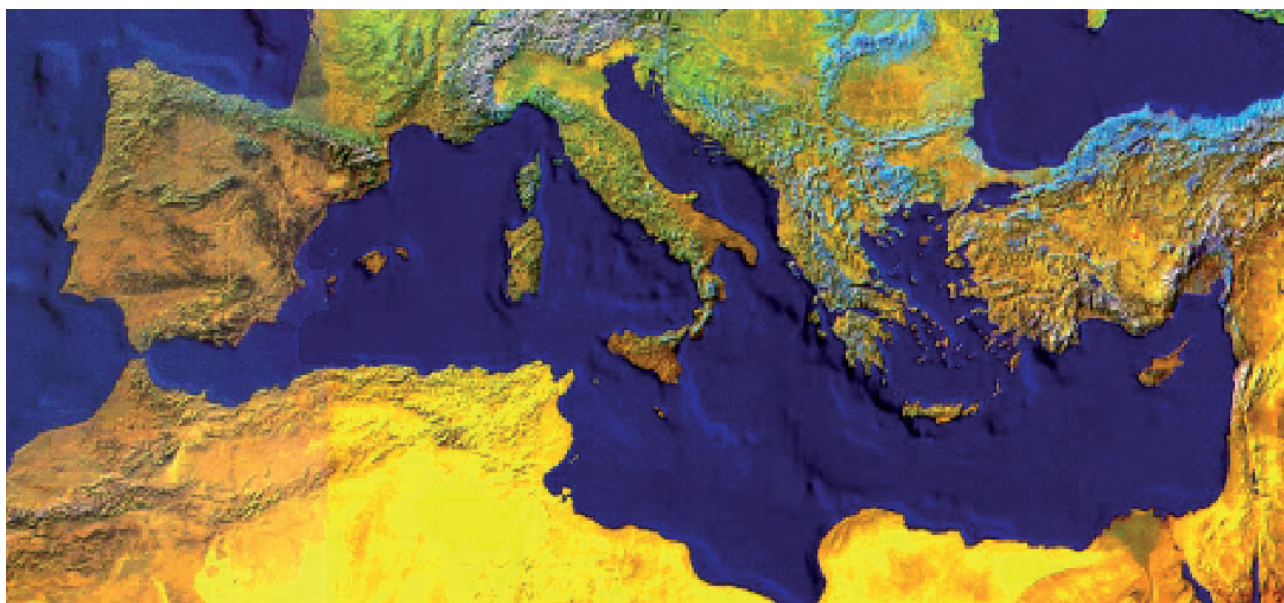
Ces quatre principes directeurs permettront de mettre en place un processus de réflexion au niveau communautaire et national qui concernera toutes les communautés d'utilisateurs. Une approche intégrée à la surveillance maritime devrait permettre aux autorités responsables des activités maritimes, de travailler de façon plus efficace grâce à un plus grand nombre d'instruments et d'informations dont elles disposeront. Il devrait ainsi être possible d'augmenter l'efficacité des opérations et de réduire les coûts d'exploitation.

Si l'on considère la nécessité toujours plus importante d'identifier, suivre et intercepter les personnes impliquées, entre autres, dans des activités d'immigration clandestine et de pêche illégale et d'éviter les accidents en mer, il apparaît alors encore plus significatif devoir protéger l'environnement et faciliter le commerce, les économies potentielles au niveau de l'UE. Les bénéfices qui découleront de ce processus auront des retombées positives sur la sécurité nationale, sur la sécurité et la protection maritime, sur la sauvegarde du milieu marin, sur le contrôle des frontières et, en règle générale, sur l'application de la loi.

3. La Toscane et le lien avec la Méditerranée

Le choix de la Commission européenne de se doter des instruments d'une PMI, a fortement encouragé les Pays membres et les Régions à poursuivre la valorisation des zones côtières et insulaires sur leur propre territoire, en regroupant les différentes politiques industrielles et en aspirant à une synergie et une coopération entre les nombreux sujets participants.

Le niveau régional représente un point de vue privilégié pour lire, identifier et intégrer les sentiers du développement dans le cadre de la PMI. Les Régions sont en effet les acteurs de nombreux partenariats et initiatives de coopération territoriale consacrées au développement des territoires côtiers et insulaires. Pour la Toscane, la dimension maritime est avant tout un élément d'identité culturelle qui a indubitablement projeté le territoire côtier et les communautés résidentes vers la Méditerranée et son système complexe de relations. Cette identité, qui peut encore être ultérieurement mise en valeur, offre des perspectives d'intégrations avec d'autres régions, qu'elles soient ou non européennes, bordant la mer Méditerranée et dans un contexte global où les échanges sont toujours plus importants avec les autres parties du monde. Le bassin méditerranéen représente en effet pour la Toscane, aussi bien l'horizon de référence pour la résolution de problèmes à échelle interrégionale et surnationale, que le niveau optimal pour la construction des relatives politiques d'intervention auxquelles doivent participer l'ensemble des territoires concernés dans un cadre d'action collectif partagé.



Avant même le lancement de la PMI communautaire par la Commission européenne, la Toscane s'est concentrée sur le développement des politiques liées à la mer en essayant d'aller au-delà d'une approche strictement sectorielle et en créant des synergies entre les différentes politiques afin de construire un projet programmatique qui fasse du développement durable l'objectif commun à atteindre et le principal défi de la politique maritime toscane. Depuis l'an 2000, l'attention accordée à ce sujet s'est renforcée et définie au fil des ans. Dans le programme de gouvernement 2000-2005, l'un des objectifs que la Toscane se proposait d'atteindre,

en accord avec les politiques de cohésion territoriale de l'UE, était en effet l'aide à la croissance et au développement de l'économie maritime. Dans la législature 2006-2010 et dans la législature actuelle 2011-2015, les instruments de programmation ont continuellement encouragé la rationalisation de l'ensemble des activités liées à la politique maritime. Pour comprendre le parcours suivi par l'activité de programmation régionale des politiques pour la mer, il est nécessaire de placer ce processus dans le cadre d'un contexte plus vaste. Les politiques européennes ont favorisé, au niveau régional, un processus de maturation progressive vers une nouvelle approche aux thèmes de gouvernement du territoire, en se basant sur la conviction qu'une vision d'ensemble du développement permet de trouver des solutions plus appropriées pour résoudre les problèmes complexes concernant des parties du territoire essentiellement homogènes, dans le but d'arriver à un développement local considéré dans le cadre de la concurrence globale.

Au cours de la législature 2001-2005, le parcours programmatique régional a été lancé à l'occasion de la 1^{ère} Conférence Régionale sur l'Économie de la Mer, afin de favoriser l'intégration des questions économiques et sociales concernant la mer et encourager une politique de développement des zones côtières en accord avec le reste de l'économie régionale. La conférence a souligné la nécessité d'intégrer des interventions publiques et privées visant à favoriser la croissance du système côtier et à réduire le déséquilibre actuel entre la côte et les zones internes, afin de compléter l'image de la Toscane essentiellement liée aux villes d'art et aux productions typiques de ses industries.

La conférence a été suivie par l'approbation du projet Plan Régional de Gestion Intégrée de la Côte pour le réaménagement hydrogéologique (délibération de la Commission Régionale n. 1214/01) puis par la signature de l'accord de Vaste Zone de la Côte Nord Occidentale entre la Région et les provinces de Livourne, Pise, Lucques et Massa Carrara (auxquelles s'est ensuite ajoutée la province de Grosseto) qui, parmi de nombreuses propositions, a mis en valeur la nécessité de mettre en place un ensemble d'activités novatrices pour encourager les signes de récupération du milieu côtier et définir un parcours durable du point de vue environnemental, social et institutionnel.

L'étape suivante fut l'approbation des principes directeurs pour la coordination des interventions du Système Mer de la Toscane visant à canaliser la programmation des interventions sur la côte vers un système de politiques intégrées en matière d'environnement, logistique, développement des activités de production, formation et reconversion des ressources humaines, développement du système des îles et culture. Ces principes directeurs ont permis de renforcer le rôle des Provinces et des Organismes territoriaux de la zone côtière comme sujets participant au processus de programmation des interventions sur le territoire et ont représenté l'une des premières expériences opérationnelles de gouvernance coopérative de la Région Toscane.

Le projet pour l'intégration des politiques maritimes régionales s'est poursuivi au cours de la législature régionale 2006-2010 avec la 2^{ème} Conférence Régionale "La Toscane de la Mer, vers une nouvelle Politique Maritime Intégrée de la Toscane", qui s'est tenue à Livourne le 15 juin 2007 et les cinq séminaires thématiques l'ayant précédé, au cours desquels ont été souligné les potentialités de développement du système côtier et de l'archipel comme moteur économique pour la croissance de la Toscane en mettant l'accent sur les secteurs ayant les plus grandes possibilités de développement: l'activité portuaire, le tourisme, le nautisme, la production d'énergie, la pêche et l'aquaculture. Ce parcours d'écoute et de rencontres avec le territoire a souligné la nécessité de trouver un instrument en mesure de formaliser ce processus; c'est sur ces bases qu'a été défini le Document d'orientation sur les Politiques Intégrées pour la Toscane de la Mer (DIPIM) pour la période 2008-2010¹⁴. Ce document a représenté le cadre de référence programmatique, dans le cadre du Programme de Développement Régional 2006-2010 (PRD)¹⁵ pour raccorder les différents secteurs d'intervention aux

14 Approuvé par le Conseil Régional avec la Délibération n. 10 du 12 février 2008.

15 PRD – Programme régional de développement: il s'agit de l'acte fondamental de la programmation régionale car il définit quelles sont les interventions jugées prioritaires au cours d'une législature. Le PRD, approuvé par le Conseil Régional sur proposition de l'Assemblée, a comme caractéristique celle de "se renouveler" chaque année avec le Document de programmation économique et financière (DPEF) qui en définit les ressources financières disponibles chaque année pour son application.

différents niveaux de gouvernement. Le document a placé la politique maritime toscane dans le contexte national, méditerranéen et européen et s'est inscrit dans le cadre programmatique définit, au niveau régional ainsi que par le PRD et le PIT¹⁶, et par les principaux Plans et Programmes industriels¹⁷ en définissant les principes directeurs pour la politique en question dans une logique intégrée.

Le PRD 2011-2015 a lui aussi confirmé l'objectif de développer la valeur stratégique de la présence de la Toscane dans la Méditerranée, en gouvernant les changements et les contradictions qui pendant longtemps ont caractérisé l'économie côtière. Le PRD en vigueur se concentre sur la sauvegarde et la valorisation du patrimoine côtier toscan par le biais également d'actions et priorités de projet, comme le développement de la plateforme logistique toscane et son accessibilité territoriale. La Toscane représente une réalité riche en potentiels et en excellences, comme la portualité et l'interportualité, mais également le nautisme, le tourisme, la pêche, les couloirs infrastructurels, la navigation côtière, les ressources naturelles et culturelles de la zone côtière et de l'archipel. Réaliser et capitaliser ces potentialités implique toutefois la nécessité de suivre un projet politique et programmatique qui soit avant tout basé sur une vision intégrée des problèmes et des perspectives. La Région, si l'on tient compte de sa longue expérience en matière de politique maritime et de son propre impact programmatique, peut contribuer à créer de grandes opportunités de coopération et de collaboration entre la rive Sud et la rive Nord du bassin Méditerranéen, soumis à une forte pression anthropique et actuellement caractérisé par d'importants changements et de fortes tensions du point de vue politique, économique et social. La Toscane veut être la protagoniste de ce processus.

4. La coopération territoriale: le PO Italie-France Maritime 2007-2013

La politique de cohésion offre de nombreuses opportunités pour la mise en place de la future stratégie maritime européenne, en particulier pour une Région comme la Toscane dont les liens avec l'Europe continentale sont très forts et qui depuis toujours se tourne vers la Méditerranée. Avec le Traité de Lisbonne, entré en vigueur le 01^{er} décembre 2009, le champ d'action de l'UE s'est étendu en matière de cohésion avec l'ajout du terme cohésion territoriale¹⁸. Celui-ci va au-delà de la notion de cohésion économique et sociale¹⁹, car il en intègre et en renforce la signification. En termes de mesures politiques, l'objectif est d'atteindre un dévelop-

16 PIT - Piano d'indirizzo territoriale (Plan d'actions pour le territoire): acte fondamental, au niveau régional pour la gestion du territoire qui présente la caractéristique de ne pas avoir d'échéance. Le PIT identifie et définit: les systèmes qui caractérisent le territoire; les éléments structurels qui en constituent les invariants; les principes et les règles pour l'utilisation des ressources essentielles; les zones déclarées d'intérêt public et les mesures pour la sauvegarde et la conservation. Le PIT définit la stratégie pour le développement et le gouvernement du territoire, en souligne les objectifs, définit le rôle des différents niveaux institutionnels et notamment celui des Provinces et des Communes. Les Programmes territoriaux provinciaux de coordination et les plans structurels municipaux doivent être rédigés en accord avec le PIT.

17 Plans et programmes régionaux: ils mettent en place les stratégies d'intervention définies par le PRD (en faisant référence à une loi de dépense spécifique); ce sont des documents pluriannuels, dont la durée correspond généralement à la durée du PRD, approuvés par le Conseil Régional et qui peuvent avoir un caractère sectoriel (ex. culture) ou intersectoriel (instruction-formation-travail, développement économique).

18 L'article 174 TFUE (ex article 158 du TCE) stipule: "Afin de promouvoir un développement harmonieux de l'ensemble de l'Union, celle-ci développe et poursuit son action tendant au renforcement de sa cohésion économique, sociale et territoriale. En particulier, l'Union vise à réduire l'écart entre les niveaux de développement des diverses régions et le retard des régions les moins favorisées. Parmi les régions concernées, une attention particulière est accordée aux zones rurales, aux zones où s'opère une transition industrielle et aux régions qui souffrent de handicaps naturels ou démographiques graves et permanents telles que les régions les plus septentrionales à très faible densité de population et les régions insulaires, transfrontalières et de montagne."

19 Voir art. 3 TUE (ex art. 2 TUE). Le Livre vert sur la cohésion territoriale élaboré par la Commission en 2008 [COM(2008) 616 du 06.10.2008] souligne que "L'importance de la cohésion territoriale a été soulignée dans les orientations stratégiques communautaires en matière de cohésion, adoptées par le Conseil en 2006, selon lesquelles "la promotion de la cohésion territoriale devrait faire partie des efforts visant à garantir que l'ensemble du territoire européen puisse contribuer à réaliser les objectifs de l'agenda pour la croissance et l'emploi". De même, les orientations stratégiques communautaires en matière de développement rural soulignent la contribution que les programmes de développement rural de l'UE peuvent apporter à la cohésion territoriale. En même temps, la nécessité de promouvoir la coopération, le dialogue et le partenariat entre les différents gouvernements, et entre ceux-ci et les organisations et les personnes sur le terrain directement concernées par le processus de développement, a été largement reconnue."

pement beaucoup plus équilibré en réduisant les inégalités actuelles, en évitant les déséquilibres territoriaux et en favorisant la cohérence des politiques sectorielles et de la politique régionale. La compétitivité et la prospérité dépendent de plus en plus de la capacité des personnes et des entreprises à exploiter au mieux l'ensemble des ressources territoriales. Dans un contexte d'économie mondiale globalisée et interdépendante, la compétitivité dépend également de la capacité de construire des liens avec d'autres territoires pour garantir une utilisation coordonnée et durable des ressources humaines. La coopération, avec le flux de la technologie et des idées ainsi que celui des biens, des services et des capitaux, représente de plus en plus un aspect vital pour le développement territorial et un facteur déterminant de la croissance durable et à long terme de l'ensemble de l'Union. En outre, de nombreux problèmes parmi tous ceux auxquels les territoires doivent faire face, concernent une multitude de secteurs; pour être efficaces, une approche intégrée des solutions est nécessaire ainsi qu'une collaboration entre les différentes autorités et les parties concernées. Il a en effet été démontré qu'il est nécessaire de favoriser la coopération, le dialogue et le partenariat entre les différents niveaux de gouvernement et entre ceux-ci et les organisations et les personnes directement impliquées sur le terrain dans le processus de développement. A ce propos, la coopération territoriale, en encourageant le partage des expériences positives, l'intégration des ressources et des instruments, l'élaboration et la mise en place de politiques communes également dans le cadre des affaires maritimes, devient un instrument fondamental. Les Orientations Stratégiques Communautaires 2007-2013 (OSC)²⁰ soulignent en effet la contribution que les programmes de développement pour la coopération territoriale peuvent apporter à la cohésion et au développement d'une Politique Maritime Intégrée. Pour ce qui concerne la région de la Haute-Tyrrhénienne et donc la Région Toscane, le principal instrument programmatique communautaire pour la mise en place d'initiatives de coopération territoriale est le Programme Opérationnel Transfrontalier Italie-France Maritime 2007-2013, qui, en tant que programme "maritime" se concentre particulièrement sur les thèmes de la PMI.

Le PO en question s'inscrit dans le cadre d'une programmation stratégique intégrée qui, à partir des deux documents stratégiques nationaux (le QSN – Cadre Stratégique National pour l'Italie - et le CRSN - Cadre Stratégique de Référence National de la France) s'articule dans les stratégies régionales respectives décrites dans les documents stratégiques. L'objectif stratégique général du Programme de coopération transfrontalière Italie-France Maritime est d'améliorer et de qualifier la coopération entre les zones transfrontalières des régions participantes (Toscane, Corse, Sardaigne et Ligurie) en termes d'accessibilité, d'innovation, de valorisation des ressources naturelles et culturelles afin d'augmenter la compétitivité au niveau méditerranéen, sud européen et global, garantir la cohésion des territoires et favoriser dans le temps emploi et développement durables²¹.

20 Préparées par la Commission et adoptées par le Conseil de l'UE, les Orientations Stratégiques Communautaires définissent, pour une durée de sept ans, les priorités programmatiques que les Pays membres et les Régions doivent suivre pour la mise en place de la politique de cohésion.

21 Les zones admissibles du PO Italie France sont toutes les Provinces/Départements des Régions Sardaigne, Ligurie et Corse, tant que pour ce qui concerne la Toscane, ne sont admissibles que les Provinces côtières de Livourne, Lucques, Pise, Massa Carrara, Grosseto



Pour réaliser cet objectif, le Programme est structuré sur la base de 4 axes prioritaires:

Axe 1 – Accessibilité et réseaux de communication;

Axe 2 – Innovation et compétitivité;

Axe 3 – Ressources naturelles et culturelles;

Axe 4 – Intégration des ressources et des services.

Le but du premier axe est d'améliorer l'accès aux réseaux corporels et incorporels et aux services de transport, jugé nécessaire pour développer l'intégration de ces réseaux et les rendre

compétitifs en particulier pour le développement des réseaux de transport transeuropéens et du système des Autoroutes de la Mer. Cet aspect est fortement lié au développement de l'innovation et de l'entrepreneuriat, un élément

qui caractérise l'axe 2, dans le but, plus vaste, de développer la compétitivité des petites et moyennes entreprises, de l'industrie, de l'agriculture, de l'artisanat, du tourisme et du commerce transfrontalier afin de créer une propre compétitivité au sein d'un plus vaste espace méditerranéen et européen. Tout ceci doit se faire afin de garantir une protection, une gestion et une valorisation commune des ressources naturelles et culturelles et la prévention des risques naturels et technologiques, de façon à mettre en place une stratégie commune d'orientation vers une soutenabilité et une valorisation de la zone de coopération entre les régions participant à l'initiative communautaire, tel que prévu dans l'axe 3. Enfin, il est fondamental de développer la collaboration réciproque et la création de réseaux dans le but d'améliorer l'accès aux services publics, surtout dans le secteur de la santé, de la culture, du tourisme, de la qualité de la vie et de l'éducation afin de contribuer à la cohésion territoriale.

5. Le projet PERLA

Tel que l'a affirmé la Commission européenne dans la Communication du 26 juin 2008 intitulée « Lignes directrices pour une approche intégrée de la politique maritime: vers de meilleures pratiques en matière de gouvernance maritime intégrée et de consultation des parties prenantes », un élément fondamental de la PMI est le développement de la coordination transfrontalière au niveau des bassins maritimes régionaux, de façon à garantir la diffusion des bonnes pratiques et une liaison plus étroite entre les Pays membres dans certains secteurs comme la protection du milieu marin, la sécurité et la surveillance des espaces maritimes européens, ainsi que la recherche marine et maritime.

Dans ce contexte, le projet PERLA (ProjEt pouR L'Accessibilité, l'utilisation et la sécurité des côtes des régions transfrontalières), financé dans le cadre de l'Axe 1 – Accessibilité et réseaux de communication du PO Italie-France Maritime, a apporté une contribution intéressante pour le développement et la mise en place de stratégies régionales de Politique Maritime Intégrée au niveau méditerranéen.

Le projet s'inscrit dans la continuité des politiques maritimes définies à partir de 2001 avec la 1^{ère} Conférence régionale sur l'Economie de la Mer puis par la 2^{ème} Conférence régionale de 2007, et représente une évolution qualitative des politiques de la mer, renforcée par d'autres interventions similaires et très

significatives. Parmi celles-ci, le Projet Pilote Intégré “Coordination et Développement des Interventions du Système Mer de la Toscane”, adopté par la Commission Régionale le 29 novembre 2004, qui a permis d’approfondir de façon significative les points forts et les points faibles et surtout les nécessités d’augmenter la compétitivité du système mer de la Toscane. Les résultats de ce projet ont souligné que, pour une organisation structurelle de l’offre touristique de la côte toscane et pour sa mise en valeur, il est nécessaire d’agir non seulement sur les infrastructures et le secteur hôtelier, mais également sur l’utilisation et l’accessibilité du territoire afin de garantir ainsi une plus grande sécurité. Une fois ces nécessités définies, la Région Toscane, conformément aux priorités du PRD 2005-2010 concernant la valorisation des ressources marines, a lancé, en 2005, une collaboration avec la Province de Livourne afin de réaliser une étude de faisabilité en termes d’analyses, de projets et de communication dans le but d’améliorer la sécurité et l’exploitation de la côte toscane²². Cette étude, réalisée avec Anci Toscana, s’inscrit de façon appropriée dans le contexte politique programmatique communautaire et régional favorable au développement d’initiatives de Politiques Maritimes Intégrées, et a fait l’objet d’un autre financement en 2009²³.

En 2010, la Province de Livourne, sur la base des résultats obtenus par les études gérées à partir de 2005 dans le cadre de la programmation régionale, a participé à l’appel aux candidatures pour des projets simples du PO Italie-France Maritime, en présentant le projet PERLA²⁴ visant à développer l’accessibilité, la fréquentation et la sécurité des zones côtières par le biais d’actions communes destinées à augmenter et à homogénéiser l’offre des services consacrés au tourisme, un projet également novateur qui utilise des systèmes et des technologies de pointe. La Région Toscane, avec la Ville de Bastia, la Province de La Spezia et le Conservatoire des Côtes de la Région Sardaigne, s’est donc engagée à participer financièrement à ce projet, en reconnaissant à la province de Livourne, le rôle de chef de file.

Les zones sur lesquelles se concentre le projet PERLA, sont les zones côtières des provinces géographiques des partenaires concernés qui recouvrent une vaste partie de la zone transfrontalière du PO: la côte de la province de La Spezia, l’ensemble du littoral toscan, la côte sarde et la côte de la ville de Bastia. Ces zones possèdent des caractéristiques similaires par leur position géographique, leur topographie, végétation et climat; en outre, elles représentent des zones d’attraction et d’affluence touristique significatives. Elles ont toutes une caractéristique commune, leur “dangerosité” en termes de fréquentation et souffrent parfois de solutions inappropriées aux problèmes d’accessibilité, d’information et d’assistance en cas d’urgence. Le littoral concerné est en effet, sur de vastes parties, composé de falaises hautes et rocheuses et est souvent séparé des voies de communication par une végétation d’arbres et arbustes typiquement méditerranéenne qui le cache entièrement et le rend difficilement accessible. Cette configuration paysagère protège l’environnement côtier et le rend particulièrement attrayant du point de vue touristique, mais représente néanmoins un obstacle parfois insurmontable pour l’accès, compromettant ainsi la fréquentation du littoral surtout pour certaines catégories de population automatiquement exclues.

Dans ce contexte, le projet PERLA demande à tous les sujets publics de la zone concernée de mettre au point une action coordonnée et systémique pour la connaissance, l’intégration des expériences et l’expérimentation de certaines meilleures pratiques identifiées visant à améliorer l’accessibilité, la fréquentation en toute sécurité des sites à baignade non surveillée, et en contribuant ainsi à créer une offre touristique nouvelle, caractérisée par la soutenabilité environnementale et économique.

Le projet, à partir du 01^{er} avril 2010, a réalisé des activités consacrées au développement des connaissances

22 Arrêté portant agrément de Dirigeant n. 6995 du 13 décembre 2005 – Coordination des interventions de programmation pour le développement des ressources marines: aide à la Province de Livourne pour la réalisation d’une étude de faisabilité pour l’amélioration de la sécurité et de l’exploitation de la zone côtière.

23 Arrêté portant agrément de Dirigeant n. 6121 du 25 novembre 2009 – Montant de € 40.000,00 en faveur de la Province de Livourne pour la réalisation du projet «Exploitation – accessibilité et sécurité de la zone côtière toscane».

24 Le projet PERLA a été présenté dans le cadre de la 2^{ème} Call pour des projets simples du PO Italie-France maritime et approuvé le 04 mars 2010 par le décret n. 921 de l’Autorité de Gestion du PO.

sur la zone côtière et sur les services actuels pour ensuite mettre en place des actions visant à améliorer l'offre touristique globale grâce au développement du réseau d'information consacré à augmenter l'accessibilité des sites touristiques côtiers, la fréquentation des littoraux et des sites balnéaires en toute sécurité dans le respect de l'environnement naturel, l'offre des services de transport public, cyclopiétonniers et intermodaux, à abattre les barrières architecturales en faveur d'une mobilité durable, à concevoir et à réaliser une signalétique homogène grâce à l'utilisation d'une échelle représentative du niveau de danger unique pour l'ensemble du territoire transfrontalier.

Les Régions, les Organismes Locaux de la zone et les opérateurs du secteur maritime, notamment ceux des secteurs concernant la sécurité et l'accessibilité des sites balnéaires libres, ont participé activement à la définition et à la réalisation des activités de projet dans le respect de l'approche intégrée et multi-niveaux qui caractérise la structure de la PMI.

La Région Toscane, pour réaliser les objectifs du projet PERLA, a bénéficié de la participation de certains sujets conventionnés comme: la Faculté des Sciences de la Terre de l'Université de Florence (UNIFI), le Laboratoire de Géographie de la Faculté d'Histoire de l'Université de Sienne (UNISI), le Laboratoire de Monitoring et de Modélisation Environnementale pour le développement durable (LAMMA) et le Réseau IGECO qui regroupe sept Instituts Professionnels pour Géomètres de la Côte Toscane²⁵.

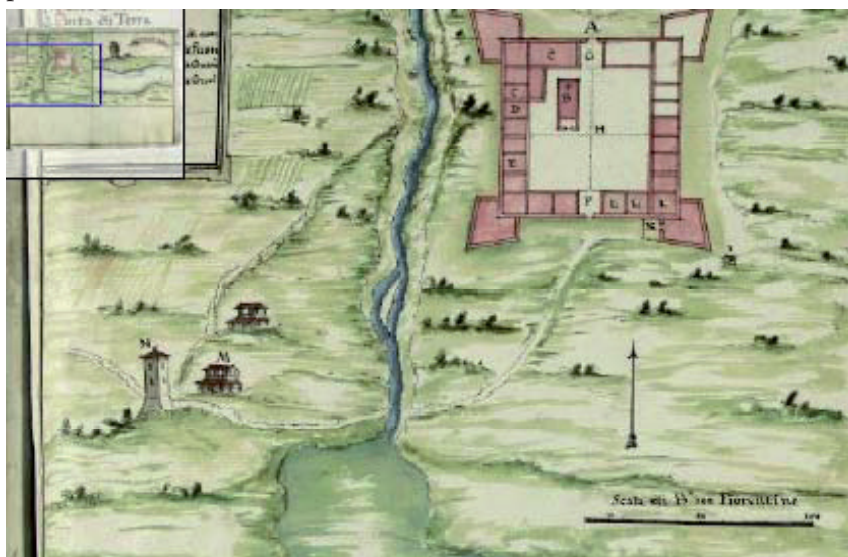


Ces derniers, grâce à la participation directe des étudiants, ont recensé, géoréférencé, cartographié et enregistré dans une base de données spécifique environ 140 accès à la mer sur la côte toscane. Des données utiles sur les différents sites balnéaires ont été récoltées concernant le territoire sur lequel se trouve l'école, par le biais de formulaires expressément conçus. La méthode utilisée prévoit des déplacements sur le territoire, le relevé de coordonnées GPS, une documentation photographique, une identification cartographique, la numérotation et la dénomination des sites. Le projet PERLA a donc réalisé des actions importantes alternant école-travail, qui faciliteront l'insertion professionnelle des étudiants participants.

L'UNISI, en se concentrant sur l'analyse de l'évolution historique de la côte toscane, a identifié d'importantes tendances évolutives qui s'avèrent particulièrement significatives pour déterminer la stabilité des falaises et donc le niveau de sécurité de la côte. L'UNISI a également contribué à réaliser des archives informatiques on line facilement et gratuitement accessibles sur l'ensemble du littoral continental et insulaire de la Toscane, en mesure de fournir des informations géographiques et iconographiques-historiques sur des ouvrages, lieux, paysages,

²⁵ Le Réseau IGECO regroupe les Instituts Professionnels pour Géomètres suivants: I.T.C.G Zaccagna de Carrara, I.T.C.G G. Toniolo de Massa., I.T.C.G Don I. Lazzeri de Pietrasanta, I.I.S E. Santoni de Pise, I.T.C.G B. Buontalenti de Livourne, I.T.C.G G. Cerboni de Portoferraio, I.S.I.A. Manetti de Grosseto.

environnements et territoires. La base de données contient une vaste gamme de représentations graphiques du passé et du présent, ainsi que d'autres catégories de sources documentaires territoriales, qui garantissent un niveau de connaissance élevé des biens environnementaux et culturels, avec la lecture et la reconnaissance des processus évolutifs de longue durée et des héritages naturels et historiques qui y sont présents.



La contribution de l'UNISI a permis en outre de réaliser et d'imprimer un livre intitulé "Atlas de la Toscane côtière et insulaire" qui contient un nombre important d'informations et d'images sur la cartographie historique, également disponibles en ligne sur le site officiel du projet PERLA.

L'instauration d'un monitoring côtier et météo-marin constant effectué par LAMMA, le site du Projet PERLA garantit également la transmission d'informa-

tions météorologiques utiles pour la sécurité des touristes. Le LAMMA a réalisé d'importantes analyses de la houle et des courants marins sur différents sites pilotes, afin de faire une estimation des facteurs de dangerosité des baignades. La dangerosité de la houle varie en effet énormément en fonction de la morphologie côtière et du type de courants présents dans certaines zones maritimes.

L'UNIFI s'est en revanche concentrée sur l'élaboration d'un manuel de bonnes pratiques concernant la sécurité de la fréquentation de la côte ainsi que sur la réalisation d'études concernant le typage géotechnique et morphologique de la côte rocheuse pour les parties concernées par le projet. En outre, en collaboration avec LAMMA, UNISI et le RÉSEAU IGECO, l'UNIFI a réalisé un classement des sites recensés sur la base de leur dangerosité et a élaboré des cartes d'information indiquant, pour certains sites pilotes, les informations suivantes: l'emplacement des services et des postes de secours, les caractéristiques géomorphologiques sur terre et sur mer, les accès à la mer, les éventuels points dangereux, les temps de parcours et les difficultés d'accès, la signalétique, les réseaux d'accessibilité présents sur la zone tels que les réseaux cyclopiétonniers, les réseaux de transports publics (itinéraires et horaires), les réseaux de transport privé (routes et parkings), les systèmes technologiques/non technologiques pour l'information pre-trip (signalétique, travel planner, site internet, cartes disponibles auprès des accueils, etc.), pour la gestion des urgences et des services en ligne (numéros verts, détecteurs de trafic, répartition du personnel sur les points critiques, etc.) et pour la collecte des opinions et des plaintes.

Le classement des sites recensés sur la base de leur dangerosité et les cartes d'information seront utilisés pour la réalisation de panneaux d'information spécifiques, conformes aux normes internationales et en mesure de fournir aux baigneurs et en général aux personnes accédant aux plages, les informations nécessaires pour une utilisation consciente des sites à baignade non surveillée. Ces panneaux seront placés puis testés au cours de la prochaine saison estivale 2012 sur certains sites pilotes à baignade non surveillée déjà recensés par le RÉSEAU IGECO.

L'initiative PERLA, grâce à son approche multi-niveaux et intersectorielle, est en train de réaliser avec succès l'objectif visant à développer l'accessibilité, la fréquentation et la sécurité des zones côtières dans les territoires transfrontaliers des partenaires.

Les partenaires de projet, et en particulier la Région Toscane, ont encouragé, au niveau transfrontalier, le dialogue entre la communauté scientifique, la société civile et les responsables politiques locaux pour



l'élaboration et l'application de politiques et de solutions communes destinées à augmenter le tourisme côtier. PERLA répond donc à la nécessité, de plus en plus reconnue, d'encourager la coopération, le dialogue et le partenariat entre les différents niveaux de gouvernement et les parties sociales directement impliquées sur le terrain dans le processus de création et de mise en place de la PMI.

Le projet se conclura le 31 décembre 2012, mais la Région Toscane a l'intention de capitaliser et d'étendre les résultats obtenus avec PERLA en participant à de futures initiatives de coopération territoriale à financer dans le cadre du PO Italie-France Maritime, du PO MED et du PO ENPI. La Région Toscane, sur la base des études et des expérimentations réalisées par le projet PERLA, souhaite placer les panneaux testés sur l'ensemble de la côte toscane (province de Livourne, Massa Carrara, Grosseto, Lucques et Pise) et exporter ces bonnes pratiques sur d'autres territoires côtiers du bassin méditerranéen.

Ces panneaux indiqueront, de façon homogène au niveau transfrontalier et/ou transnational conformément aux directives internationales ISO, les dangers présents sur les différentes sites à baignade non surveillée (tels que par ex. la présence de courants marins, de houles dangereuses, etc.) en contribuant ainsi à améliorer l'accessibilité, la fréquentation et la sécurité des zones côtières dans les territoires qui en bénéficient.

6. Documents et sites de référence

Documents de référence

AISRe (2009), *Avevo sentito parlare di REGIONAL SCIENCE. Un tributo a Giuliano Bianchi (J'avais entendu parler de REGIONAL SCIENCE. Un hommage à Giuliano Bianchi)* (auteurs Casini Benvenuti S. & Gorla G.), Franco Angeli, Milan.

AISRe (2009), *Crescita e sviluppo regionale: strumenti, sistemi, azioni (Croissance et développement régional: instruments, systèmes, actions)* (auteurs Borri D. & Ferlaiono F.), Franco Angeli, Milan.

AISRe (2009), *Lo sviluppo territoriale nell'economia della conoscenza: teorie, attori, strategie (Le développement territorial dans l'économie de la connaissance: théories, acteurs, stratégies)* (auteurs Bramanti A. & Salone C.), Franco Angeli, Milan.

AIV (2010), *La valutazione come opportunità per lo sviluppo regionale – Esperienze lombarde (L'évaluation comme opportunité pour le développement régional – Expériences lombardes)* (auteur Sumiraschi C.), Franco Angeli, Milan.

CIMINI S., D'ORSOGNA M. (2011), *Le politiche comunitarie di coesione economica e sociale – Nuovi strumenti di sviluppo territoriale in un approccio multidimensionale (Les politiques communautaires de cohésion économique et sociale – Nouveaux instruments de développement territorial avec une approche multi-dimensionnelle)*, Editoriale Scientifica, Naples.

COMMISSION EUROPÉENNE (2006), Communication du 07 juin 2006 *Livre Vert – Vers une future politique maritime de l'Union: Une vision européenne des océans et des mers* «How inappropriate to call this planet Earth when it is quite clearly Ocean» («Il est absurde de définir 'Terre' une planète essentiellement composée d'océans») citation attribuée à Arthur C. Clarke, [COM(2006) 275].

COMMISSION EUROPÉENNE (2007), Communication du 10 octobre 2007 *Conclusions de la consultation sur une Politique Maritime européenne*, [COM(2007) 574].

COMMISSION EUROPÉENNE (2007), Communication du 10 octobre 2007 *Une Politique Maritime Intégrée pour l'Union européenne* [COM(2007) 575].

COMMISSION EUROPÉENNE (2007), Décision du 16 novembre 2007 *qui adopte le programme opérationnel «Italie – France Maritime 2007-2013» pour l'intervention structurelle communautaire du Fonds européen de développement régional dans le cadre de l'objectif coopération territoriale européenne en France et en Italie* [C (2007) 5489].

COMMISSION EUROPÉENNE (2008), Communication du 26 juin 2008 *Orientations pour une approche intégrée de la Politique Maritime Intégrée* [COM(2008) 395].

COMMISSION EUROPÉENNE (2008), Communication du 03 septembre 2008 *Une stratégie européenne pour la recherche marine et maritime: un Espace européen de la recherche cohérent à l'appui d'une utilisation durable des mers et des océans*, [COM(2010) 534].

COMMISSION EUROPÉENNE (2008), Communication du 06 octobre 2008, *Livre Vert sur la cohésion territoriale - Faire de la diversité territoriale un atout*, [COM(2008) 616].

COMMISSION EUROPÉENNE (2008), Communication du 25 novembre 2008 *Feuille de route pour la Planification de l'Espace Maritime: élaboration de principes communs pour l'UE* [COM(2008) 791].

COMMISSION EUROPÉENNE (2009), Communication du 15 octobre 2009 *Vers l'intégration de la surveillance maritime: un environnement commun de partage de l'information pour le domaine maritime de l'UE* [COM(2009) 538].

COMMISSION EUROPÉENNE (2010), Communication du 03 mars 2010 *Europe 2020. Une stratégie pour une croissance intelligente, durable et inclusive* [COM(2010) 2020].

COMMISSION EUROPÉENNE (2010), Communication du 19 mai 2010 *Un agenda numérique pour l'Europe* [COM(2010) 245].

COMMISSION EUROPÉENNE (2010), Communication du 08 septembre 2010 *Connaissances du milieu marin 2020: données et observations relatives au milieu marin en vue d'une croissance intelligente et durable* [COM(2010) 461].

CONSEIL DE L'EUROPE (2006), Décision du 06 octobre 2006, *relative à des orientations stratégiques communautaires en matière de cohésion* [2006/702/CE].

CONSEIL EUROPÉEN (2009), *Conclusions du Conseil sur la politique maritime intégrée – 2973^{ème} réunion du Conseil «Affaires générales»* – Bruxelles, 16 novembre 2009.

Directive (CE) N. 56/2008 du Parlement Européen et du Conseil, du 17 juin 2008, *Directive cadre Stratégie pour le milieu marin*.

EUROPEAN SCIENCE FOUNDATION (2006), *Navigating the future – III*, n. 8, Strasbourg.

GRUPE NATIONAL pour la RECHERCHE sur l'ENVIRONNEMENT CÔTIER (2006), *Dinamica e difesa dei litorali – Gestione integrata della fascia costiera (Dynamique et défense des littoraux – Gestion intégrée des côtes)*, Studi costieri, n. 10, Florence.

IRPET (2007), *Qualità dell'ambiente e sviluppo regionale in Toscana (Qualité de l'environnement et développement régional en Toscane)* (auteurs Franchini D. & Pozzana G.), Franco Angeli, Milan.

OECD (2007), *Baltic partnerships – Integration, growth and local governance in the Baltic sea region*, Paris.

OECD (2007), *Promoting entrepreneurship in South East Europe – Policies and tools*, Paris.

ONU (1982), *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS)*.

Proposition de règlement (CE) du Parlement Européen et du Conseil contenant des dispositions spécifiques pour l'aide du Fonds européen pour le développement régional pour l'objectif de "Coopération Territoriale européenne" [COM/2011 0611].

Proposition de règlement (CE) du Parlement Européen et du Conseil contenant les dispositions communes sur le Fonds européen de développement régional, le Fonds social européen, le Fonds de Cohésion, le Fonds européen agricole pour le développement rural et le Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche inclus dans le QSC et les dispositions générales sur le Fonds européen de développement régional, le Fonds social européen et le Fonds de Cohésion et qui abroge le Règlement (CE) n. 1083/2006 [COM/2011 0615].

Proposition de règlement (CE) du Parlement Européen et du Conseil qui modifie le Règlement (CE) N. 1082/2006 du Parlement européen et du Conseil du 05 juillet 2006, concernant un Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT) pour tout ce qui concerne l'explication, la simplification et l'amélioration des normes en matière d'institution et de fonctionnement de ces groupes [COM(2011) 610].

Proposition de règlement (CE) du Parlement Européen et du Conseil concernant le Fonds pour les Affaires Maritimes et la Pêche (FEAMP) qui abroge le Règlement (CE) N. 1198/2006 du Conseil, le Règlement N. 861/2006 du Conseil et le Règlement n. XXX/2011 [COM(2011) 804].

RÉGION TOSCANE (2001), *Projet de Plan régional de gestion intégrée de la côte pour le réaménagement hydrogéologique*, approuvé par la Commission régionale par la délibération n. 1214 du 05 novembre 2001.

RÉGION TOSCANE (2002), *Première conférence régionale sur l'économie de la mer et Séminaires préliminaires 2001 – Actes*, Florence.

RÉGION TOSCANE (2004), *Projet pilote intégré «Développement et coordination des interventions du Système Mer de la Toscane»*, adopté par la Commission régionale avec proposition de délibération au C.R. n. 29 du 29 novembre 2004.

RÉGION TOSCANE (2006), *Programme régional de développement 2006-2010*, approuvé par le Conseil régional avec la résolution n. 13 du 19 juillet 2006.

RÉGION TOSCANE (2006), *Programme d'orientation territoriale*, approuvé par le Conseil régional avec la délibération n. 13 du 19 juillet 2006.

RÉGION TOSCANE (2007), *Vers une nouvelle Politique Maritime Intégrée de la Toscane*, document rédigé par la Deuxième conférence régionale “La Toscane de la mer” présenté à Livourne le 15 juin 2007.

RÉGION TOSCANE (2008), *Petites grandes îles européennes – Actes de la première Conférence européenne sur les îles mineures*, Florence.

RÉGION TOSCANE (2008), *Document d'Orientation sur les Politiques Intégrées pour la Toscane de la Mer (DIPIM) pour la période 2008-2010*, approuvé par le Conseil régional avec la Délibération n. 10 du 12 février 2008.

RÉGION TOSCANE (2009), *La crise sur l'excellence: le futur du secteur nautique en Toscane – Actes du séminaire*, Florence.

RÉGION TOSCANE (2011), *Programme régional de développement 2011-2015*, approuvé par le Conseil régional avec la résolution n. 49 du 29 juin 2011.

Règlement (CE) N. 861/2006 du Conseil, du 22 mai 2006 qui instaure une action financière de la Communauté pour la mise en place de la politique commune de la pêche et en matière de droit de la mer.

Règlement (CE) N. 1080/2006 du Parlement Européen et du Conseil, du 05 juillet 2006, concernant le Fonds européen de développement régional et l'abrogation du précédent Règlement (CE) N. 1783/1999.

Règlement (CE) N. 1083/2006 du Conseil, du 11 juillet 2006 contenant les dispositions générales sur le Fonds européen de développement régional, sur le Fonds social européen et sur le Fonds de cohésion et qui abroge le précédent Règlement (CE) N. 1260/1999.

Règlement (CE) N. 1198/2006 du Conseil, du 27 juillet 2006 concernant le Fonds européen pour la pêche.

Règlement (CE) N. 1255/2011 du Parlement Européen et du Conseil, du 30 novembre 2011, qui instaure un Programme d'aide pour le développement ultérieur d'une Politique Maritime Intégrée.

UNION EUROPÉENNE (2007), *Traité de Lisbonne modifiant le traité sur l'Union européenne et le traité instituant la Communauté européenne*, signé à Lisbonne le 13 décembre 2007 [2007/C 306/01].

Sites de référence

<http://ec.europa.eu/environment/eussd/>

http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/index_it.htm

<http://www.crpm.org>

<http://www.regione.toscana.it/ambienteeterritorio/mare/index.html>

The PERLA project: an example of Integrated Maritime Policy in Tuscany

Authors:

Maria Chiara Montomoli, Francesco Iacometti, Massimo Vitrani



**The PERLA project:
an example of Integrated Maritime Policy in Tuscany**

Région de Toscane
Direction générale de la Présidence
Service Programmation
Secteur Instruments de la Programmation Régionale et Locale

Realization Center print Region of Tuscany

Index

1 . Europe, the sea, and the Integrated Maritime Policy	49
2. Planning tools in support of Maritime Policies	51
3. Tuscany and the connection with the Mediterranean	54
4. Territorial cooperation: OP Italy-France Maritime 2007-2013	57
5. The PERLA project	59
6. Reference documents and websites	63

1. Europe, the sea, and the Integrated Maritime Policy

Europe's maritime and coastal spaces constitute essential elements of its well-being and prosperity. Europe possesses 70,000 kilometres of coastline on two oceans and four seas (the Atlantic Ocean and the Arctic Ocean, the Baltic Sea, the North Sea, the Mediterranean Sea and the Black Sea). The European Union's maritime regions contribute approximately 40% of its GDP and are home to 40% of its population. Europe's prosperity is therefore inextricably linked to the sea; indeed, its maritime spaces provide trade routes, act as a climate regulator, constitute a source of food, energy and resources, and offer a desirable place for citizens to live and enjoy recreational activities. Interactions between Europe and the sea are currently more intense and varied than in the past and create an unprecedented level of added value. Yet pressure is beginning to be felt. Our relations with the oceans are at a crossroads. On the one hand, technology and knowledge enable us to obtain ever greater riches from the seas, while ever increasing flows of people arrive on Europe's coasts to benefit from them. On the other, the cumulative effect of all of this activity leads to conflicts of utilisation and to the deterioration of the marine environment on which all of the rest depends. Europe, therefore, must respond to this challenge.

In a context of rapid globalisation and climate change, the European Commission discerned the need for intervention and in 2005 embarked on a consultation and global analysis regarding the relations between Europe and the sea. Member States, Regions, local Institutions and trade Associations (of the large number of parties taking part in the consultation, mention should be made of the Conference of Peripheral Maritime Regions of Europe)¹ responded en masse, clearly revealing the enormous potential of the seas and the scale of the challenge represented by the sustainable exploitation of such a potential. The consultation provided many ideas regarding how Europe can properly tackle such a challenge. The Tuscany Region has made its own contribution with a document entitled "Verso una nuova Politica Marittima Integrata della Toscana" ("Towards a New Integrated Maritime Policy for Tuscany"), observing that the regional level offers the ideal perspective for interpreting, identifying and integrating pathways of development within the area of maritime Policy.

On the basis of these valuable contributions, in 2006 the Commission published a Green paper² entitled "Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas", which proposes an Integrated Maritime Policy for the European Union based on the explicit acknowledgment of the correlation between all issues connected with Europe's oceans and seas and the need for maritime policies to be drawn up jointly in order to receive the desired results. In addition to this paper, other documents have been published during subsequent years. Of these we should mention communication no. 575 of 10th October 2007 entitled "An Integrated Maritime Policy for the European Union" accompanied by an Action Plan for an Integrated Maritime Policy³ and the Communication on "Guidelines for an Integrated Approach to Maritime Policy" of June 2008.

Following the conclusions of the Council on Integrated Maritime Policy of 16th November 2009, Regulation (EU) no. 1255/2011 of the Parliament and Council was finally adopted on 30th November 2011, establishing a programme of support for the development of the IMP, provided with a financial budget of 40 million EUROS to be used during the three-year period from 2011-2013.⁴ This programme promotes a coordinated, consistent decision-making process in order to optimise the sustainable development,

1 CRPM - www.crpm.org.

2 Green papers are documents published by the Commission which reflect upon a specific political topic. They are aimed first and foremost at all of those individuals who take part in the process of consultation and debate.

3 Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, "Conclusions from the Consultation on a European Maritime Policy", COM(2007) 574 final.

4 Regulation (EU) no. 1255/2011 of the European Parliament and of the Council of 30th November 2011 which implements a programme of support for the further development of an Integrated Maritime Policy.

economic growth and social cohesion of Member States, in particular with regard to coastal, island and ultraperipheral regions in the European Union as well as the maritime sectors, through coherent, coordinated maritime policies and related international cooperation. The programme supports the sustainable use of the seas and oceans in addition to acquiring more detailed scientific knowledge, and pursues the following general objectives:

- to foster the development and implementation of integrated governance of maritime and coastal affairs;
- to contribute towards the development of cross-sector tools, especially the maritime spatial planning, the common information sharing environment (CISE) and oceanographic knowledge regarding the oceans, seas and coastal regions of the European Union and those adjacent to it, in order to develop synergies and sustain policies that concern the sea or the coasts, particularly in the areas of economic development, employment, environmental protection, research, maritime safety, energy and development of green maritime technologies, taking into account and moving from existing tools and initiatives;
- to promote the protection of the marine environment, in particular its biodiversity, and the sustainable use of maritime and coastal resources, and to establish still further the limits to the sustainability of human activities which have an impact on the marine environment, in particular within the context of directive 2008/56/EC (Marine framework strategy directive);
- to sustain the development and implementation of integrated strategies for maritime basins; to improve and expand external cooperation and coordination with regard to the objectives of the IMP, on the basis of a detailed discussion at international venues. In this regard third-party countries are urged to ratify and implement the United Nations Convention on the law of the sea (UNCLOS);
- to sustain economic growth, employment, innovation and new technologies in the maritime sectors and in the coastal, island and ultraperipheral regions of the European Union.



The attainment of such objectives requires an integrated, cross-sector approach, strengthened cooperation and efficient coordination of maritime policies at various decision-making levels. For too long, policies regarding sectors such as sea transport, fishing, energy, surveillance and monitoring of the seas, tourism, the environment and marine research have proceeded on separate tracks, sometimes

leading to inefficiencies, inconsistencies and conflicts of use. The Commission aims to create an IMP which embraces all aspects of our relations with the oceans and with the sea. This innovative approach is also confirmed by the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the Maritime and Fisheries Fund (EMFF)⁵ which integrates most of the current financial instruments of the Common Fisheries Policy (CFP) and of the IMP into a single fund: the EMFF.

⁵ Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council regarding the European maritime and fisheries fund [repealing Council regulation (EC) no. 1198/2006, Council regulation (EC) no. 861/2006 and regulation no. XXX/2011 on the integrated maritime policy COM(2011) 804 final.

According to the aforementioned proposal for a regulation the EMFF will focus on the funding and development of cross-sector IMP policy tools: initiatives which offer advantages to various sectors but which cannot be achieved within individual policy areas.

The introduction of the EMFF will foster the development and implementation of the EU's IMP in a complementary manner in relation to the cohesion policy and the common fisheries policy, with the purpose of bringing it more effectively into line with the objectives of the Europe 2020 Strategy. The EMFF therefore will offer a coherent policy context, enabling the optimal, sustainable development of all activities connected with the sea.

2. Planning tools in support of Maritime Policies

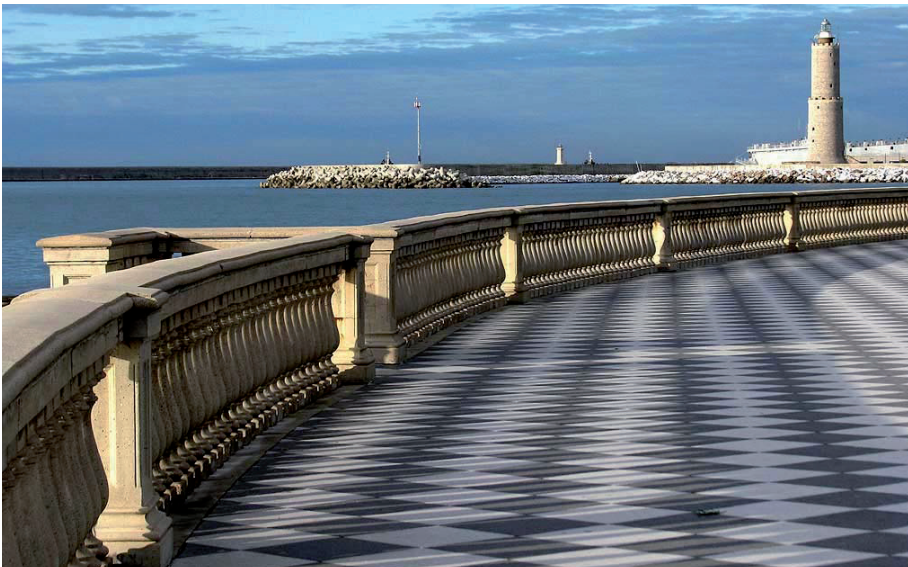
The implementation of IMPs requires an administrative framework that applies the integrated approach at all levels, as well as horizontal planning tools which involve the various sectoral maritime policies and support an integrated decision-making process. The tools which the European Commission has identified as priorities for the implementation of the IMP are the following: maritime spatial planning, which constitutes a fundamental planning tool for the purpose of a sustainable decision-making process; a complete, accessible source of data and information; and maritime surveillance, which is essential for the purpose of a safe, controlled use of marine space.

1. MARITIME SPATIAL PLANNING. As established by the European Commission with the communication "Roadmap for Maritime Spatial Planning: achieving common principles in the EU" of 25th November 2008, Marine Spatial Planning (MSP) constitutes a fundamental tool for the IMP. It helps public authorities and parties concerned to coordinate their actions and optimises the use of marine space to the benefit of economic development and the marine environment. In this context, Integrated Coastal Zone Management (ICZM), by guaranteeing the sustainable management of coastal zones, in order to preserve natural habitats, landscapes, natural resources and coastal ecosystems, in compliance with regional and international legal instruments, is a fundamental support tool.

Increased activity in European seas leads to rivalry between interests in different sectors such as navigation and maritime transport, offshore energy, port development, fishing, aquaculture and the environment. Climate change, in particular rising sea levels, ocean acidification, increased water temperature and the frequency of extreme weather conditions will predictably cause the shifting of economic activities in maritime zones and an alteration in marine ecosystems. MSP can play a significant role in mitigating such phenomena, by promoting efficient use of maritime space and renewable energy and an effective adaptation, in cost terms, to the impact of climate change in maritime zones and coastal waters. Indeed, MSP is a tool for improving the decision-making process which provides a framework for resolving any disputes between competing human activities and for managing their impact on the marine environment. Its aim, therefore, is to balance the interests of specific sectors and to attain the sustainable use of marine resources in compliance with the EU's sustainable development strategy⁶.

MSP should be based on the specific characteristics of individual marine regions or sub-regions. It is a process that consists in collecting data, consulting interested parties, drawing up a plan in accordance with participatory procedures and in guaranteeing the subsequent phases of implementation, evaluation and review. The implementation of the MSP will fall within the sphere of responsibility of Member States. The principle of subsidiarity will be applied; however, action at a European level may entail significant advantages. Sectoral approaches to the use of maritime resources lead to the development of fragmentary policies. This in turn limits maritime activities, reducing their potential for growth and weakening the capacity of public organisations to protect the marine environment. A shared approach to marine spatial planning makes it possible to establish coordination and increases the effectiveness and coherence of national and regional EU policies, and reducing costs due to lack of integration.

⁶ <http://ec.europa.eu/environment/eussd/>.



It should also be remembered that maritime activities have a cross-border aspect. The decisions of individual countries have repercussions on neighbouring countries. For Member States who have a common approach to the management of marine space in the same maritime basin, it will be easier to cope with such challenges. The EU's role consists in fostering a cross-

border vision among Member States. Indeed, it is precisely through the objective of European regional cooperation of the European Regional Development Fund (ERDF) that the European Union funds projects which in some cases are relevant to MSP. These projects regard the drawing up of maps and the establishment of common criteria for MSP and transnational approaches to managing the exploitation of marine resources. As mentioned previously, this fund is accompanied by the Support programme for the development of the IMP, with a financial budget of 40 million EUROS to be used during the three-year period from 2011-2013⁷.

2. COMPLETE AND ACCESSIBLE SOURCE OF DATA AND INFORMATION. In the conclusions of the Council on the Integrated Maritime Policy of 16th November 2009⁸, the Commission was invited to submit proposals designed to improve the utilisation of scientific knowledge. The communication “Marine Knowledge 2020: marine data and observation for smart and sustainable growth” responded to this invitation, by proposing a more coordinated approach at the level of collection and assembly of marine data and illustrating an action plan in which the various policy initiatives of the EU constitute elements of an overall system designed to achieve this purpose. This action plan is designed to improve the reliability of data on the marine environment, make their use simpler and cheaper, and increase competition between users of this data.

In the interconnected global economy, knowledge represents the engine for sustainable growth and therefore an essential element to achieving smart growth in the European Union, in line with the Europe 2020 Strategy⁹. A complete, accessible source of data and information aimed at improving knowledge regarding seas and oceans is an essential transversal tool for the EU's IMP¹⁰. Knowledge is necessary to attain a good ecological state of marine waters, in compliance with the Marine framework strategy directive, which constitutes the environmental pillar of the IMP. In addition, knowledge represents a fundamental component of the EU's plan for integrating marine and maritime research¹¹ as well as a contribution to the Digital agenda for Europe¹².

7 Regulation (EU) no. 1255/2011 of the European Parliament and of the Council of 30th November 2011 which establishes a support programme for the further development of an Integrated Maritime Policy.

8 Council Conclusions on the integrated maritime policy – 2973rd meeting of the “General Affairs” Council, Brussels, 16th November 2009.

9 Europe 2020, A strategy for intelligent, sustainable and inclusive growth, COM (2010) 2020 of 03rd March 2010.

10 An Integrated maritime policy for the European Union, COM (2007) 575 final of 10th October 2007.

11 A European strategy for marine and maritime research: a coherent European research Area framework in support of a sustainable use of oceans and seas COM(2008) 534 final of 03rd September 2008.

12 A Digital agenda for Europe - COM (2010) 245 of 19th May 2010.

Through the development of a complete, accessible source of data and information, the European Commission aims to reach three objectives:

1. to reduce operating costs and delays for those who use marine data;
2. to increase competition and innovation among users and reusers of oceanographic data, enabling broader access to data that are of proven quality, rapidly available and consistent;
3. to improve the reliability of knowledge regarding oceans and seas, thus constituting a more solid base for managing future changes.

These objectives aim to achieve what has been set out by the Commission in the flagship initiatives set out in the Europe 2020 Strategy, including “The Union of innovation”, “A resource-efficient Europe” and “An industrial policy for the globalisation era”. In addition, according to an estimate, the creation of an integrated

network, replacing the current fragmented system of oceanographic observation, would bring benefits that can be calculated as 300 million EUROS per year¹³. In addition to this, a more rational use of this data will lead not only to greater efficiency on the part of current users of oceanographic data, but also to the discovery of new opportunities for innovation and growth.

3. EUROPEAN NETWORK FOR INTEGRATED MARITIME SURVEILLANCE. With its Communication of 15th October 2009, entitled “Towards the integration of maritime surveillance: a common information-sharing environment for the EU maritime domain”, the European Commission set out the guiding principles for creating an integrated maritime surveillance system. These guiding principles will help Member States to create a common system for the sharing of information on the maritime sector among the various communities of users, or the maritime authorities responsible for safety and protection in the sea, for monitoring fishing, for marine pollution, for protecting the marine environment, for customs and border controls, for the application of the law and for defence.

The recent accident involving the Costa Concordia cruise ship which took place on 13th January 2012 off the coast of the Giglio Island, causing the death of a number of people, could probably have been avoided if a maritime surveillance network existed.



In the European Union, most data on maritime affairs are managed by authorities in specific sectors. These authorities are responsible for monitoring and control of actions in the sea within their sector of responsibility, without necessarily notifying corresponding authorities in other sectors. This constitutes a disadvantage, as the sharing of these data could increase the efficiency and cost effectiveness of maritime surveillance activities.

The sharing of data and the interoperability of maritime surveillance systems, nevertheless, pose a number of problems on the technical and legal front, as well as in terms of safety.

¹³ According to the impact estimate the figure is comprised by approximately 100 million euros for science, 56 million euros for public authorities and 150 million euros for the private sector.

The main obstacles to the developing of a common information-sharing system are the following:

- the large number of communities of users and operators. Most information is collected at different levels (international, European and national) through several sector-based systems. In some cases, the authorities responsible are unaware of the fact that similar information is collected by other systems and authorities. In other cases they are not in possession of the protocols or agreements required for exchanging data;
- the diversity of legal frameworks. Maritime surveillance systems have been developed on the basis of international and European sectoral legislation. These systems are therefore difficult to integrate with each other;
- the trans-border threats which Member States must face often demand a transnational, and sometimes a reinforced cross-sector, approach, particularly with regard to the open seas;
- specific legal provisions. International and European Union legislation governing maritime surveillance in open seas and the processing of personal, confidential or reserved data lacks consistency.

With a view to creating a common system for information sharing at the European level, according to the Commission, Member States and other parties concerned will need to follow the guiding principles set out below:

- to optimise the exchange of information between the various communities of users. The European Union must adopt rules and provisions at the Community level to connect the various communities of users to each other. These communities must be able to share at a national level information originating from international, European, regional, military and internal systems. The common system for information sharing must be secure and flexible in order to adapt to the requirements of new users;
- to develop a non-hierarchical technical framework for maritime monitoring and surveillance systems. The technical framework must facilitate the collection, dissemination, analysis and management of data. It must integrate security requirements and comply with provisions regarding data protection, international legislation and operational requirements;
- to exchange information between civilian and military authorities. The authorities responsible for maritime surveillance should be able to share information with each other. Common standards and procedures for accessing and managing information will be established in order to guarantee the exchange of data in both directions;
- to remove obstacles to data exchange imposed by specific legal provisions. A number of provisions of Community and national legislation may impede the exchange of information with regard to maritime monitoring and surveillance. Such provisions must be identified and adapted by providing the necessary guarantees of data confidentiality and security and the protection of personal data.

These four guiding principles will serve to set in motion a process of reflection at the European Union and national level which will involve all communities of users. An integrated approach to maritime surveillance should enable authorities responsible for maritime activities to carry out their duties in a more efficient manner, thanks to a greater number of tools and information at their disposal. In this way it should be possible to increase the efficiency of operations and to reduce operating costs. Considering the growing need to survey, identify, pursue and intercept people involved in – for example – illegal immigration activities or fishing, in addition to avoiding accidents at sea, protecting the environment and facilitating trade, potential savings at the EU level are significant. The benefits deriving from this process will have positive repercussions on national security, on maritime safety and protection, on the protection of the marine environment, on border control and, in general, on the application of the law.

3. Tuscany and the connection with the Mediterranean

The European Commission's decision to adopt the tools of an IMP has constituted a significant stimulus for Member States and Regions to continue with the valorisation of their own coastal and island areas, by linking the various policies across sectors and aiming to foster synergies and cooperation between the large number of parties involved.

The regional level constitutes an ideal point of view for interpreting, identifying and integrating development paths within the IMP. The Regions, in fact, play a leading role in several regional cooperation partnerships and initiatives dedicated to the development of coastal and island areas. The maritime dimension, for Tuscany, constitutes first and foremost an element of cultural identity, which historically has projected its coastal territory and resident communities towards the Mediterranean and its complex system of relations. This identity, which can still be further valorised, offers prospects for integration with other European and non-European regions which overlook our sea and in a global context of increasingly intense trade with other parts of the world. Indeed, for Tuscany the Mediterranean basin represents the reference horizon for the resolution of problems that arise in an interregional and supranational dimension, and the optimal level for the construction of the related policy measures, which must see all regional forces involved participate within a shared, collective action framework.



The Tuscany Region, already prior to the launch of the Community's IMP on the part of the European Commission, had stepped up its attention to policies connected with the sea by seeking to move beyond a rigidly sectoral approach and developing synergies between various policies in order to construct a policy outline plan that makes sustainable development the common objective and main challenge of Tuscany's maritime policy. Attention to this topic has been progressively stepped up and more clearly defined since 2000. In the government programme for 2000-2005, in fact, one of the objectives which the Tuscany Region set itself, in connection with the EU's regional cohesion policies, was provided by the support for the growth and development of the economy of the sea. During the 2006-2010 term of government and the current terms from 2011-2015, planning tools have continued to provide the impetus for the rationalisation of all activities connected with maritime policy. In order to understand the path which the activity of regional planning regarding policies for the sea has followed, it is necessary to place this process within a broader context. At the regional level, European policies have stimulated a process of progressive maturation towards a new approach to issues of local government, based on the conviction that an overall vision of development would make it possible to find more appropriate solutions for solving complex problems relating to essentially homogeneous portions of territory, from the perspective of local development considered in the context of global competition.

During the 2001-2005 term of government, the regional policy process began through the First Regional Conference on the Economy of the Sea, to foster the integration of topics of economic and social significance relating to the sea and to promote a policy of development for coastal areas in connection with the rest of the regional economy. The conference brought to light the need to integrate public and private

measures aimed at the growth of the coastal system and the reduction of the existing imbalance between coastal and inland areas, to go towards completing Tuscany's image, which is mainly connected with cities of art and the traditional products of its manufacturing systems.

The conference was followed by the approval of the Regional Project Plan for Integrated Coastal Management for the purpose of hydrogeological reorganisation, with Regional Government Resolution no. 1214/01. Subsequently the "Area Vasta della Costa Nord Occidentale" agreement was drawn up between the Region and the provinces of Livorno, Pisa, Lucca and Massa Carrara (which were subsequently joined by Grosseto), where, among other proposals, the need emerged to systematise a series of innovative activities to encourage signs of recovery in coastal areas and to outline a sustainable path in environmental, social and institutional terms.

The next step was the approval of the guidelines for coordinating interventions in Tuscany's Sea System aimed at directing the planning of coastal interventions towards a system of integrated policies with regard to the environment, logistics, the development of productive activities, the training and retraining of human resources and the development of the island system and culture. These guidelines have helped to reinforce the role of the Provinces and local Authorities in the coastal zone as active subjects in the local intervention planning process and have constituted one of the first experiences of cooperative governance in action for the Tuscany Region.

The 2006-2010 regional term of government has seen the process of integration of regional maritime policies continue with the Second Regional Conference entitled "La Toscana del Mare, verso una nuova Politica Marittima Integrata della Toscana" ("Tuscany of the Sea, towards a new Integrated Maritime Policy for Tuscany") held in Livorno on 15th June 2007 and the five topic-based seminars which preceded it during which the potential areas for development of the coastal system and of the archipelago as economic engines of growth for Tuscany emerged, highlighting the sectors with the greatest opportunities for development: port activity, tourism, sailing, energy production, fishing and aquaculture. This process of listening to and dialoguing with the region has thus highlighted the need to find a tool that is capable of formalising this process and on these bases the policy document entitled "Documento di Indirizzo sulle Politiche Integrate per la Toscana del Mare (DIPIM) per il periodo 2008-2010"¹⁴ (Guidance Document on Integrated Policies for Tuscany of the Sea for the 2008-2010 period). This document has constituted the framework of reference within the context of the Regional Development Programme (PRS, Programma Regionale di Sviluppo) 2006-2010¹⁵ for linking up various sectors of intervention, at different levels of government. The document places Tuscany's maritime policy in the national, Mediterranean and European context and has become part of the policy framework which is set at the regional level by the PRS and the PIT¹⁶, as well as by the main Plans and Programmes in the sector¹⁷, establishing guidelines for the policy in question following the logic of integration.

The PRS 2011-2015 confirms the objective of developing the strategic value of Tuscany's presence in the

¹⁴ Approved by the Regional Council with Resolution no. 10 of 12th February 2008.

¹⁵ PRS - Programma regionale di sviluppo (Regional Development Programme): it is the key regional planning document, as it establishes what interventions are considered priority in nature over the course of a term of government. The PRS, approved by the Regional Council upon the proposal of the Government, has the peculiar characteristic of being "renewed" every year with the Documento di programmazione economica e finanziaria (DPEF, Economic and Financial Planning Document), which sets out the financial resources annually available for its implementation.

¹⁶ PIT - Piano d'indirizzo territoriale (Territorial Orientation Plan): it is the key document at the regional level for local government and has the peculiar characteristic of being open-ended (i.e. without an expiry date). The PIT identifies and establishes the systems that specify the territory, the structural elements that constitute its invariant features, the principles and rules for using essential resources, areas declared to be of public interest, and environmental safeguards and protection measures. The PIT sets out the strategy for development and government of the local area, indicating its objectives, establishing the role of the various institutional levels with particular reference to the provinces and the municipalities. In fact, Provincial territorial coordination plans (Piani territoriali di coordinamento provinciali) and Municipal structural plans (piani strutturali comunali) must be drawn up in compliance with the PIT.

¹⁷ Regional plans and programmes: these implement intervention strategies identified by the PRS (they refer to a specific expenditure law) and are documents with multi-year validity, usually corresponding to the duration of the PRS. They are approved by the Regional Council. They may be sectoral in nature (e.g. culture) or cross-sectoral (education/training/labour, economic development).

Mediterranean, by regulating the changes and the contradictions that have long characterised the coastal economy. The PRS currently in force concentrates on the protection and valorisation of Tuscany's coastal heritage through actions and planning priorities, such as the development of Tuscany's logistical platform and of its geographical accessibility. Tuscany constitutes a context that is rich in potential and points of excellence such as port and interport facilities as well as sailing, tourism, fishing, infrastructural corridors, coastal navigation and the natural and cultural resources of the coastal strip and archipelago. Systematising and capitalising the aforementioned potential requires, in any case, the pursuit of a policy and planning scheme based first and foremost on an integrated vision of problems and prospects. The Region, given its extensive experience in maritime policies and considering its own planning structure, can help to create great opportunities for cooperation and collaboration between the southern shore and the northern shore of the Mediterranean basin, which is subject to intense anthropic pressure and currently characterised by large changes and tensions for the political, economic and social point of view. The Tuscany Region aims to play a leading role in this process.

4. Territorial cooperation: OP Italy-France Maritime 2007-2013

The policy of cohesion offers several opportunities for the implementation of Europe's future maritime strategy, especially for a Region such as Tuscany, which has strong ties with continental Europe, while at the same time historically reaching out into the Mediterranean. With the Lisbon Treaty, which came into force on 01st December 2009, the European Union's scope for action in matters of cohesion has been extended with the addition of the term territorial cohesion¹⁸, which goes beyond the notion of economic and social cohesion¹⁹, as it supplements and expands its meaning. In terms of policy measures, the objective is to achieve more balanced development by reducing existing disparities, preventing territorial imbalances and making sectoral policies and regional policy more coherent. Competitiveness and prosperity increasingly depend on the capacity of people and businesses to exploit all local resources in the best possible way. In a globalised, interdependent global economy, competitiveness also depends on the capacity to build ties with other regions in order to ensure that common resources are used in a coordinated, sustainable manner. Cooperation, in addition to the flow of technology and of ideas as well as goods, services and capital, is increasingly becoming a vital aspect of territorial development and a decisive factor in long-term, sustainable growth for the European Union as a whole. In addition, many of the problems that must be faced by regions regard a variety of sectors; in order to be effective, solutions therefore require an integrated approach and cooperation between the various authorities and parties concerned. Indeed, the need to foster cooperation, dialogue and partnerships between various levels of government and between government and organisations and individuals operating in the field that are directly involved in the development process. In this regard, territorial cooperation, by encouraging the sharing of positive experiences, integrating resources and

18 Article 174 of the TFEU (formerly article 158 of the TEC) states: "In order to promote its overall harmonious development, the Union shall develop and pursue its actions leading to the strengthening of its economic, social and territorial cohesion. In particular, the Union shall aim at reducing disparities between the levels of development of the various regions and the backwardness of the least favoured regions. Among the regions concerned, particular attention shall be paid to rural areas, areas affected by industrial transition, and regions which suffer from severe and permanent natural or demographic handicaps such as the northernmost regions with very low population density and island, cross-border and mountain regions."

19 See article 3 of the TEU (formerly article 2 of the TEU). The Green paper on territorial cohesion drawn up by the Commission in 2008 [COM(2008) 616 of 06.10.2008] points out that "The importance of territorial cohesion was highlighted in the Community strategic guidelines on cohesion adopted by the Council in 2006, which stated that "promoting territorial cohesion should be part of the effort to ensure that all of Europe's territory has the opportunity to contribute to the growth and jobs agenda". Similarly, the Community strategic guidelines on rural development highlight the contribution which EU rural development programmes can make to pursuing territorial cohesion. At the same time, there has been increasing recognition of the need to promote cooperation, dialogue and partnership between different levels of government and between these and organisations and people on the ground directly involved in the development process."

tools, and drawing up and implementing common policies also in the field of maritime affairs, becomes a fundamental instrument.

The Community Strategic Guidelines, 2007-2013 (CSG)²⁰ in fact, emphasise the contribution that territorial cooperation development programmes can make to the cohesion and development of an Integrated Maritime Policy. With regard to the area of the Upper Tyrrhenian Sea and therefore the Tuscany Region, the main Community planning tool for the implementation of territorial cooperation initiatives is the cross-border cooperation Operational Programme Italy-Maritime France 2007-2013, which, as a “maritime” programme, places particular focus on the themes of the IMP.

The Operational Programme (OP) in question fits into an integrated strategic framework which, starting from the two national strategic documents (the QSN or Quadro Strategico Nazionale, National Strategic Framework for Italy, and the CRSN – Cadre Stratégique de Référence National de la France) is structured around the respective regional strategies described in the strategic documents. The general strategic objective of the Italy-Maritime France cross-border cooperation project is to improve cooperation between cross-border areas in the participating regions (Tuscany, Corsica, Sardinia and Liguria) in terms of accessibility, innovation, making the best use of natural and cultural resources in order to increase competitiveness, at the Mediterranean, Southern European and global levels, ensure the cohesion of the territories and foster employment creation and sustainable growth over time²¹.



To achieve this objective, the programme is structured according to 4 priority axes:

Axis 1 – Accessibility and communication networks;

Axis 2 – Innovation and competitiveness;

Axis 3 – Natural and Cultural Resources;

Axis 4 – Integration of resources and services.

The purpose of the first axis is to improve access to tangible and intangible networks and to transport services. This is deemed necessary in order to develop the integration of these networks and make them competitive, in particular with a view to developing trans-European transport networks and the Motorways of the Sea system. This aspect is closely connected with the development

of innovation and entrepreneurship, a defining element of axis 2, within the broader objective of increasing the competitiveness of small and medium-sized enterprises, industry, agriculture, craft, tourism and cross-border trade with the aim of building native competitiveness within a broader Mediterranean and European context. This must all be done with a view to protecting, managing and jointly enhancing

20 Prepared by the Commission and adopted by the Council of the European Union, the Community Strategic Guidelines establish the planning priorities for a period of seven years which Member States and Regions must follow in implementing the cohesion policy.

21 The zones admitted to the Italy-France OP are all of the provinces/departments of the Regions of Sardinia, Liguria and Corsica, while for the Tuscany Region only the coastal provinces of Livorno, Lucca, Pisa, Massa Carrara and Grosseto are admitted.

natural and cultural resources and preventing natural and technological risks, in order to set in motion a shared strategy of orientation towards sustainability and valorisation of the area of cooperation between the regions involved in the Community initiative as provided for in axis 3. Finally, the development of reciprocal collaboration and the creation of networks for improving access to public services are fundamental, especially in the sector of health, culture, tourism, quality of life, and education in order to contribute to territorial cohesion.

5. The PERLA project

As the European Commission stated in its Communication of 26th June 2008 entitled “Guidelines for an integrated approach to maritime policy: towards best practice in integrated maritime governance and stakeholder consultation”, a crucial element of the IMP is the development of cross-border cooperation at the level of regional maritime basins, in such a way as to guarantee the dissemination of best practices and a closer connection between Member States in sectors such as protection of the marine environment, safety and the surveillance of European maritime spaces, in addition to marine and maritime research.

In this context, a significant contribution to the development and implementation of regional strategies in the Integrated Maritime Policy at the Mediterranean level is provided by the PERLA project (Progetto per l'Accessibilità, la fruibilità e la sicurezza della fascia costiera delle regioni transfrontaliere, Project for the accessibility, usability and safety of the coastal zone of cross-border regions) funded as part of Axis 1 – Accessibility and communication networks of the Italy-Maritime France Operational Programme.

The project continually deals with sea policies that have been set out starting from 2001 with the First Regional conference on the Economy of the Sea and continued with the Second Regional conference of 2007, and represents a qualitative development in policies for the sea, rendered concrete still further by other similar, extremely significant interventions. A representative example is the Integrated Pilot Project entitled “Coordination and Development of Interventions in Tuscany’s Sea System” which, adopted by the Regional Government on 29th November 2004, has made it possible to develop significant in-depth analyses regarding strengths and weaknesses and above all regarding the requirements for an increase in the competitiveness of Tuscany’s sea system. The results of the aforementioned project drew attention to the fact that in order to structurally systematise the tourism offer on Tuscany’s coast and effectively relaunch the sector it is necessary to act not only on infrastructure and the hotel sector but also on the usability and accessibility of the region itself in order to guarantee, consequently, an increase in safety. Having ascertained these requirements, the Tuscany Region, in line with the priorities of the Regional Development Programme for 2005-2010 relating to the valorisation of the marine resource, entered into a partnership with the Province of Livorno in 2005 to produce a feasibility study, in terms of analysis, planning and communication aimed at improving the safety and usability of Tuscany’s coastal strip²². This study, developed in partnership with Anci Toscana and appropriately integrated within the context of European and regional policy planning for the development of Integrated Maritime Policy initiatives, received new funding in 2009²³.

In 2010 the Province of Livorno, on the basis of the results obtained from studies undertaken beginning in 2005, in line with regional planning, participated in the call for tenders for simple projects in the Italy-Maritime France OP, submitting the PERLA project²⁴, aimed at developing the accessibility, usability and

22 Management Decree no. 6995 of 13th December 2005 – Coordination of planning interventions for the development of the marine resource: support for the Province of Livorno for the production of a feasibility study to improve the safety and usability of the coastal strip.

23 Management Decree no. 6121 of 25th November 2009 – Pledge of 40,000 Euros in favour of the Province of Livorno for the prosecution of the project entitled “Usability, accessibility and safety of Tuscany’s coastal strip”.

24 The PERLA project was submitted within the 2nd call for simple projects for the Italy-Maritime France OP and approved on 04th March 2010 with decree no. 921 of the Management Authority for the OP.

safety of coastal zones through joint actions designed to increase and standardise services and facilities dedicated to tourism, including innovative actions through the use of advanced systems and technologies. The Tuscany Region, together with the Municipality of Bastia, the Province of La Spezia and the Conservatoria delle Coste della Regione Sardegna (Coastal Conservation Agency of the Sardinia Region), has thus pledged to participate in this project, assigning the role of lead project organisation to the Province of Livorno.

The zones on which the PERLA Project is based are the coastal strips of the geographical provinces of the partners involved, which take in a large slice of the OP's cross-border area: the coast of the Province of La Spezia, the whole coastline of Tuscany, the Sardinian coast and the coastal strip of the Municipality of Bastia. These areas possess similar features in terms of geographical position, topography, vegetation and climate; in addition, they constitute particular points of attraction and tourist flows. They possess the peculiar characteristic of being all equally "hazardous" in terms of usability and often suffer from inadequate solutions to problems of accessibility, information and assistance in the event of emergency. Long stretches of the coast concerned are, in fact, high and rocky, often with cliffs, and are often separated from roads by typically Mediterranean tree and bush vegetation which make it naturally hidden and difficult to reach. This landscape configuration protects the coastal environment and at the same time makes it more inviting to tourists, although representing a sometimes insurmountable obstacle to access and compromises the usability of the coast, especially for specific, automatically-excluded categories of the population.

In this context the PERLA Project requires all local public actors to develop a coordinated, systemic action geared towards knowledge, integration of experiences and trialling of a number of identified best practices aimed at improving accessibility and safe usability of free bathing sites, thus helping to create an innovative tourism offer, characterised by environmental and economic sustainability.

The project, starting from 01st April 2010, has implemented activities dedicated to increasing knowledge of the coastal strip and its current services and facilities, subsequently going on to implement actions

aimed at improving the overall tourism offer by extending the information network dedicated to reaching coastal tourism sites, increasing the usability of coasts and bathing points in safety and respecting the natural environment, increasing the provision of local public transport services, cycling and walking facilities and intermodal transport, eliminating barriers to disabled access in favour of sustainable mobility, conceiving and producing consistent signage through the use of a single scale representing the degree of danger for the whole cross-border territory.

The Regions, the Local Authorities and operators in the maritime sector, with particular reference to those who are responsible for aspects relating to the safety and accessibility of free

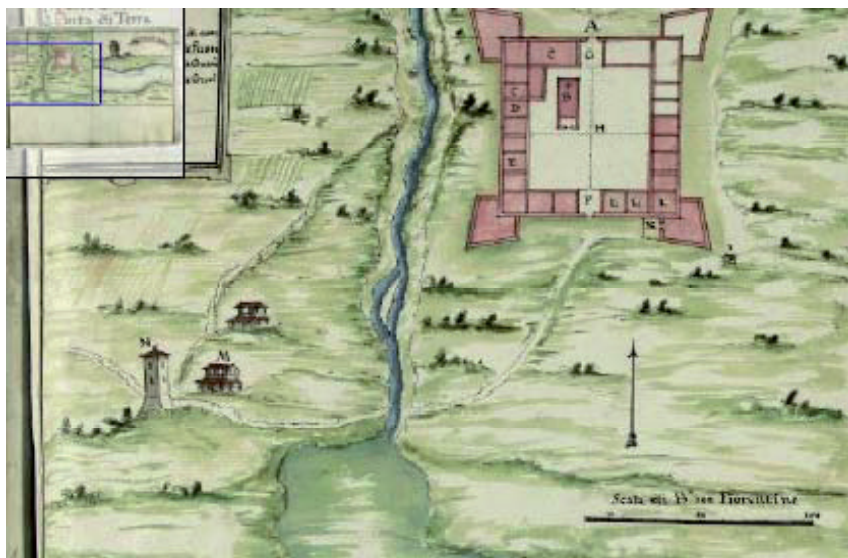


bathing sites, have been actively involved during the planning and development of project activities with due regard for the integrated, multi-level approach that characterises the structure of the IMP.

The Tuscany Region, in order to achieve the objectives of the PERLA project, makes use of a number of partner agencies such as the Department of Earth Sciences at the University of Florence (UNIFI), the Geography Laboratory of the History Department at the University of Siena (UNISI), the Environmental Monitoring and Modelling Laboratory for sustainable development (LAMMA) and the IGECO Network made up of seven technical institutes for Surveyors of Tuscany's Coast²⁵.

These institutes, through the direct involvement of their students, have surveyed, georeferenced, mapped and entered in a specific database approximately 140 accessways to the sea on Tuscany's coast. Useful data were collected on various bathing sites that lie within institutes' local area, using specially prepared forms. The method used includes field work, recording of GPS coordinates, photographic documentation, map identification, numbering and naming of sites. The PERLA project, therefore, has produced significant actions alternating work and studies which will help the students involved in access to employment.

UNISI, in concentrating on an analysis of the historical development of Tuscany's coast, has identified significant trends that are extremely relevant to an assessment of the stability of its cliffs and thus the level of safety of the coast in its use. UNISI has also contributed to the development of an online digital archive, accessible to everyone and easy to consult, regarding the whole of Tuscany's mainland and island coastline, and which can provide information of a geographical and iconographical/historical nature on artefacts, places, landscapes, environments and areas. The database contains a vast range of past and present graphical representations, together with other categories of local documentary sources, which guarantee a high degree of knowledge of environmental and cultural assets, with the interpretation and recognition of long-term evolutionary processes and of the natural and historical legacies present in the region.



Through the implementation of constant coastal and meteorological/marine monitoring conducted by LAMMA, the PERLA Project website also guarantees the transmission of weather information of use to tourists for their safety. LAMMA has carried out important analyses of wave motion and marine currents in various pilot sites in order to estimate bathing risk factors. Wave motion, in fact, varies a great deal in terms of dangerousness according to coastal morphology

and the type of currents present in a given stretch of sea.

UNIFI, in contrast, has concentrated on the preparation of a manual of best practices with regard to using the coasts safely and the development of studies regarding the geotechnical and morphological classification of the rocky coastal stretches covered by the project. In addition, in collaboration with LAMMA, UNISI and the IGECO NETWORK, it has

produced a classification of the sites surveyed based on their danger level and developed information charts for a number of pilot sites indicating the following information: the location of rescue services and points, the geomorphological features of land and sea, accessways to the sea, any danger points, travel

²⁵ The IGECO network consists of the following Technical Institutes for Surveyors: I.T.C.G. Zaccagna (Carrara); I.T.C.G. G. Toniolo (Massa); I.T.C.G. Don I. Lazzeri (Pietrasanta), I.I.S. E. Santoni (Pisa), I.T.C.G. B. Buontalenti (Livorno), I.T.C.G. G. Cerboni (Portoferraio) and I.S.I. A. Manetti (Grosseto).

times and access difficulties, signs, existing accessibility networks in the area such as walking and cycling networks, public transport networks (routes and timetables), private transport networks (roads and car parks), technological/non-technological systems providing pre-trip information (signs, travel planners, website, maps available at reception points, etc.), for managing emergencies and online (freephone numbers, traffic counters, location of personnel at critical points, etc.) and for receiving opinions and complaints.



The classification of the sites surveyed according to their dangerousness and the information charts will be used to set up specific signage which complies with international standards and which can provide bathers and more generally beach users with the necessary information for using free bathing sites in a responsible manner. These signs will be positioned and thus trialled during the forthcoming 2012 summer season at a number of free bathing sites already surveyed by the IGECO NETWORK.

The PERLA initiative, thanks to its multi-level, cross-sector approach, is successfully achieving its aim of developing accessibility, usability and safety of coastal zones in its partners' trans-border regions.

The project partners, and in particular the Tuscany Region, have opted for dialogue at the trans-border level among the scientific community, civil society and local political leaders in drawing up and implementing common policies and solutions aimed at increasing coastal tourism. PERLA, therefore, responds to the

ever more widely acknowledged need to promote cooperation, dialogue and partnerships between the various levels of government and social partners directly involved in the field, in the process of creation and implementation of the IMP.

The project's activities will conclude on 31st December 2012. However, the Tuscany Region plans to capitalise upon and extend the results obtained through the PERLA project by taking part in future territorial cooperation initiatives to be funded as part of the Italy-Maritime France Operational Programme, the MED Operational Programme and the ENPI Operational Programme. The Tuscany Region, on the basis of the studies and experiments conducted under the PERLA project, plans to place the signs that have been trialled along the whole of Tuscany's coast (the Provinces of Livorno, Massa Carrara, Grosseto, Lucca and Pisa) and export this best practice to other coastal regions of the Mediterranean basin.

These signs will illustrate – in a consistent manner at the trans-border and/or transnational level and in compliance with ISO international directives – hazards present in various free bathing sites (such as marine currents, ridges of dangerous rocks, etc.), thus helping to develop the accessibility, usability and safety of coastal zones in the areas that will benefit from them.

6. Reference documents and websites

Reference documents

AISRe (2009), *Avevo sentito parlare di REGIONAL SCIENCE. Un tributo a Giuliano Bianchi* (edited by Casini Benvenuti S. & Gorla G.), Franco Angeli, Milan.

AISRe (2009), *Crescita e sviluppo regionale: strumenti, sistemi, azioni* (edited by Borri D. & Ferlaiono F.), Franco Angeli, Milan.

AISRe (2009), *Lo sviluppo territoriale nell'economia della conoscenza: teorie, attori, strategie* (edited by Bramanti A. & Salone C.), Franco Angeli, Milan.

AIV (2010), *La valutazione come opportunità per lo sviluppo regionale – Esperienze lombarde* (edited by Sumiraschi C.), Franco Angeli, Milan.

CIMINI S., D'ORSOGNA M. (2011), *Le politiche comunitarie di coesione economica e sociale – Nuovi strumenti di sviluppo territoriale in un approccio multidimensionale*, Editoriale Scientifica, Naples.

EUROPEAN COMMISSION (2006), Communication of 07th June 2006 *Green Paper - Towards a future maritime policy for the Union: a European vision for the oceans and seas* “How inappropriate to call this planet Earth when it is quite clearly Ocean”, attributed to Arthur C. Clarke, [COM(2006) 275].

EUROPEAN COMMISSION (2007), Communication of 10th October 2007 *Conclusions from the Consultation on a European Maritime Policy*, [COM(2007) 574].

EUROPEAN COMMISSION (2007), Communication of 10th October 2007, *An Integrated Maritime Policy for the European Union*, [COM(2007) 575].

EUROPEAN COMMISSION (2007), Decision of 16th November 2007 *adopting the “Italy-Maritime France 2007-2013” operational programme for Community structural assistance of the European regional development Fund within the context of the goal of regional European cooperation in France and in Italy* [C (2007) 5489].

EUROPEAN COMMISSION (2008), Communication of 26th June 2008, *Guidelines for an integrated approach to Maritime Policy* [COM(2008) 395].

EUROPEAN COMMISSION (2008), Communication of 03rd September 2008, *A European strategy for marine and maritime research: a coherent European research Area framework in support of a sustainable use of oceans and seas*, [COM(2010) 534].

EUROPEAN COMMISSION (2008), Communication of 06th October 2008, *Green Paper on territorial cohesion: Turning territorial diversity into strength*, [COM(2008) 616].

EUROPEAN COMMISSION (2008), Communication of 25th November 2008, *Roadmap for Maritime Spatial Planning: achieving common principles in the EU* [COM(2008) 791].

EUROPEAN COMMISSION (2009), Communication of 15th October 2009 *Towards the integration of maritime surveillance: a common information-sharing environment for the EU maritime domain* [COM(2009) 538].

EUROPEAN COMMISSION (2010), Communication of 03rd March 2010, *Europe 2020. A strategy for smart, sustainable and inclusive growth* [COM(2010) 2020].

EUROPEAN COMMISSION (2010), Communication of 19th May 2010 *A Digital agenda for Europe* [COM(2010) 245].

EUROPEAN COMMISSION (2010), Communication of 08th September 2010 *Marine knowledge 2020: marine data and observation for smart and sustainable growth* [COM(2010) 461].

EUROPEAN COUNCIL (2006), Decision of 06th October 2006, *on Community strategic guidelines on cohesion* [2006/702/EC].

EUROPEAN COUNCIL (2009), *Council Conclusions on the integrated maritime policy – 2973rd meeting of the “General Affairs” Council*, Brussels, 16th November 2009.

Directive (EC) No. 56/2008 of the European Parliament and of the Council of 17th June 2008, *Marine framework strategy directive*.

EUROPEAN SCIENCE FOUNDATION (2006), *Navigating the future – III*, no. 8, Strasbourg.

GRUPPO NAZIONALE per la RICERCA sull’AMBIENTE COSTIERO (2006), *Dinamica e difesa dei litorali – Gestione integrata della fascia costiera*, Studi costieri, no. 10, Florence.

IRPET (2007), *Qualità dell’ambiente e sviluppo regionale in Toscana* (edited by Franchini D. & Pozzana G.), Franco Angeli, Milan.

OECD (2007), *Baltic partnerships – Integration, growth and local governance in the Baltic sea region*, Paris.

OECD (2007), *Promoting entrepreneurship in South East Europe – Policies and tools*, Paris.

UN (1982), *United Nations Convention on the law of the sea (UNCLOS)*.

Proposal for a Regulation (EC) of the European Parliament and of the Council on specific provisions for the support from the European regional development fund to the “European territorial cooperation” goal [COM/2011 0611].

Proposal for a regulation (EC) of the European Parliament and of the Council laying down common provisions on the European regional development fund, the European social fund, the Cohesion fund, the European agricultural fund for rural development and the European maritime and fisheries fund covered by the Common Strategic Framework and laying down general provisions on the European regional development fund, the European social fund and the Cohesion Fund and repealing Council Regulation (EC) no. 1083/2006 [COM/2011 0615].

Proposal for a regulation (EC) of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) no. 1082/2006 of the European Parliament and of the Council of 05th July 2006 on a European Grouping of Territorial Cooperation (EGTC) as regards the clarification, simplification and improvement of the establishment and implementation of such groupings [COM(2011) 610].

Proposal for a regulation (EC) of the European Parliament and of the Council on the European Maritime and Fisheries Fund (EMFF) repealing Council Regulation (EC) no. 1198/2006, Council Regulation (EC) no. 861/2006 and Regulation no. XXX/2011 [COM (2011) 804].

TUSCANY REGION (2001), *Progetto di Piano regionale di gestione integrata della costa ai fini del riassetto idrogeologico (Regional Project plan for integrated coastal management for the purpose of hydrogeological reorganisation)*, approved by the regional Government with resolution no. 1214 of 05th November 2001.

TUSCANY REGION (2002), *Prima conferenza regionale sull’economia del mare e Seminari preliminari 2001 – Atti (First regional conference on the economy of the sea and preliminary seminars 2001 – Proceedings)*, Florence.

TUSCANY REGION (2004), *Progetto pilota integrato “Sviluppo e coordinamento degli interventi del Sistema Mare della Toscana” (Integrated pilot project, “Development and cooperation in interventions on Tuscany’s Sea System”)*, adopted by the regional Government with proposal for decision by Regional Council no. 29 of 29th November 2004.

TUSCANY REGION (2006), *Programma regionale di sviluppo 2006-2010 (Regional development plan 2006-2010)*, approved by the Regional Council with resolution no. 13 of 19th July 2006.

TUSCANY REGION (2006), *Piano di indirizzo territoriale (Territorial orientation plan)*, approved by the Regional Council with resolution no. 13 of 19th July 2006.

TUSCANY REGION (2007), *Verso una nuova Politica Marittima Integrata della Toscana*, documento elaborato per la Seconda conferenza regionale “La Toscana del mare” (Towards a new Integrated Maritime Policy for Tuscany, document drawn up for the Second Regional Conference “Tuscany of the Sea”), presented in Livorno on 15th June 2007.

TUSCANY REGION (2008), *Piccole grandi isole d'Europa – Atti della prima Conferenza europea sulle isole minori (Proceedings of the first European Conference on the Minor Islands)*, Florence.

TUSCANY REGION (2008), *Documento di Indirizzo sulle Politiche Integrate per la Toscana del Mare (DIPIM) per il periodo 2008-2010 (Guidance Document on Integrated Policies for Tuscany of the Sea (DIPIM) for the 2008-2010 period)*, approved by the Regional Council with Resolution no. 10 of 12th February 2008.

TUSCANY REGION (2009), *La crisi sull'eccellenza: il domani del settore nautico in Toscana – Atti del seminario (The crisis of excellence: tomorrow in the nautical sector in Tuscany – Proceedings of the workshop)*, Florence.

TUSCANY REGION (2011), *Programma regionale di sviluppo 2011-2015 (Regional development plan 2011-2015)*, approved by the Regional Council with resolution no. 49 of 29th June 2011.

Council Regulation (EC) no. 861/2006 of 22nd May 2006 establishing Community financial measures for the implementation of the common fisheries policy and in the area of the law of the sea.

Regulation (EC) no. 1080/2006 of the European Parliament and of the Council of 05th July 2006, regarding the European regional development fund and repealing Regulation (EC) no. 1783/1999.

Council Regulation (EC) no. 1083/2006 of 11th July 2006 laying down general provisions for the European regional development fund, the European social fund and the Cohesion fund and repealing Regulation (EC) no. 1260/1999.

Council Regulation (EC) no. 1198/2006 of 27th July 2006 on the European fisheries fund.

Regulation (EU) no. 1255/2011 of the European Parliament and of the Council of 30th November 2011 establishing a Programme to support the further development of an Integrated maritime policy.

EUROPEAN UNION (2007), *Treaty of Lisbon amending the treaty on European Union and the treaty establishing the European Community*, signed at Lisbon on 13th December 2007 [2007/C 306/01].

Reference websites

<http://ec.europa.eu/environment/eussd/>

http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/index_it.htm

<http://www.crpm.org>

<http://www.regione.toscana.it/ambienteeterritorio/mare/index.html>