

# Έργο PASSAGE

Public Authorities Supporting low-carbon Growth in European maritime border regions

**ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**  
για τη μετάβαση σε μια  
οικονομία χαμηλών  
εκπομπών άνθρακα  
στα ευρωπαϊκά θαλάσσια  
σύνορα (στενά)

**PASSAGE**  
Interreg Europe



European Union  
European Regional  
Development Fund

# PASSAGE

Interreg Europe



European Union  
European Regional  
Development Fund

## Το PASSAGE εν συντομία

Το έργο PASSAGE είναι ένα έργο διαπεριφερειακής συνεργασίας που υποστηρίζεται από το πρόγραμμα Interreg Europe.



Μάιος 2016 - Απρίλιος 2020



11 εταίροι



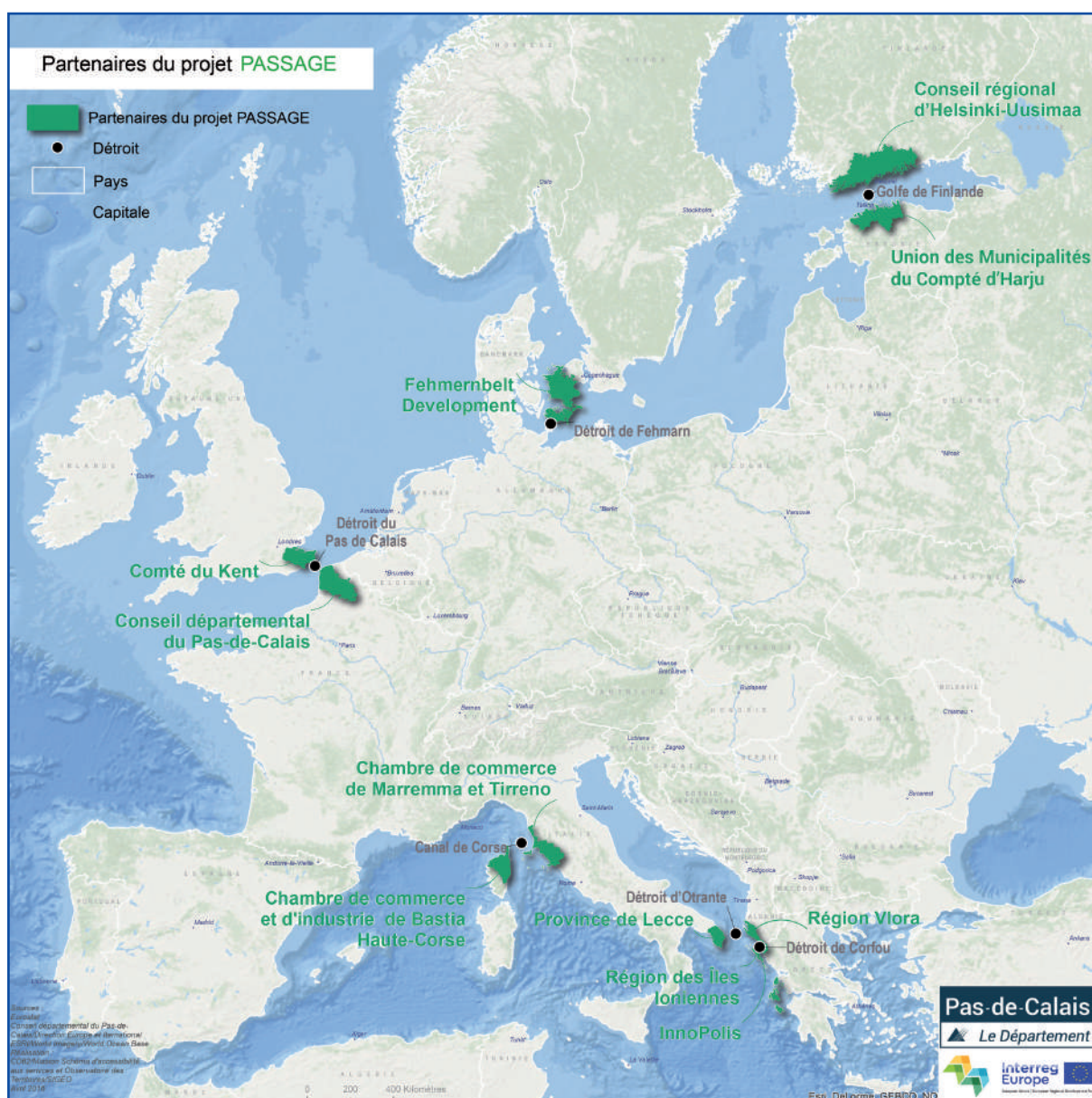
8 χώρες

### 3 βασικά βήματα:

**1 - Βελτίωση της γνώσης:** υλοποίηση σχετικής μελέτης ώστε να υπάρξει σαφής εικόνα της υφιστάμενης κατάστασης των εκπομπών άνθρακα που συνδέεται με τις δραστηριότητες του στενού σε διασυνοριακό επίπεδο και για όλα τα στενά του εταιρικού σχήματος.

**2 - Κοινή χρήση επιτυχημένων εμπειριών:** Συναντήσεις εταιρών για την παρουσίαση καλών πρακτικών από κάθε περιοχή, επιλογή των πιο επιτυχημένων παραδειγμάτων και ανταλλαγή γνώσεων και εμπειριών.

**3 - Δράση σε διασυνοριακό επίπεδο:** προετοιμασία, επικύρωση και εφαρμογή ενός διασυνοριακού σχεδίου δράσης σε κάθε θαλάσσιο στενό του εταιρικού σχήματος. Αυτά τα σχέδια δράσης αποσκοπούν στη μετάβαση σε χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα σε κάθε θαλάσσια συνοριακή περιοχή, με βάση τις γνώσεις που προκύπτουν από τη μελέτη για τις εκπομπές του άνθρακα και την ανταλλαγή εμπειριών.



Οι εκπομπές άνθρακα που παράγονται από την ανθρώπινη δραστηριότητα συμβάλλουν αναμφίβολα στην κλιματική αλλαγή. Στην καρδιά των θαλάσσιων παραμεθόριων περιοχών, δηλ. στα στενά, συγκεντρώνονται ροές θαλάσσιων μεταφορών και logistics, λιμενικές δραστηριότητες και συναφείς βιομηχανίες που αφήνουν ένα ιδιαίτερα μεγάλο αποτύπωμα άνθρακα. Στόχος του έργου PASSAGE είναι να μειωθούν οι επιπτώσεις αυτών των ροών και δραστηριοτήτων στην κλιματική αλλαγή μέσω της **προώθησης πρωτοβουλιών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και διασυνοριακής συνεργασίας στα θαλάσσια σύνορα**, ώστε να αξιοποιηθούν πλήρως οι ευκαιρίες που συνδέονται με την ανάπτυξη χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και η «μπλε» ανάπτυξη. Η μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα των στενών εξαρτάται από αυτό.

Περισσότερες πληροφορίες:

[www.interregeurope.eu/passage](http://www.interregeurope.eu/passage)

# Γιατί υποστηρίζεται η μετάβαση από χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα στις παραμεθόριες περιοχές;

## ► Οι ιδιαιτερότητες των θαλάσσιων συνόρων

Η μετάβαση σε χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και η άμβλυνση της κλιματικής αλλαγής μπορούν να θεωρηθούν ως ζητήματα που αφορούν οποιαδήποτε περιοχή στην Ευρώπη, προκειμένου να επιτευχθούν οι βασικοί στόχοι για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε διεθνές επίπεδο:

- Περιορισμός της αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη σε 2° C και επίτευξη ουδετερότητας του άνθρακα κατά το δεύτερο εξάμηνο του αιώνα (συμφωνία COP21 του Παρισιού - 2015)·
- Μείωση κατά 20% των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου έως το 2020 (στρατηγική «Ευρώπη 2020»)·
- Μείωση των εσωτερικών εκπομπών της ΕΕ κατά 80% έως το 2050, σε σύγκριση με τα επίπεδα τους το 1990·
- Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας κατά 30% στην ΕΕ μέχρι το 2050, σε σύγκριση με το επίπεδο κατανάλωσης ενέργειας το 2005·
- Βελτίωση της ποιότητας του αέρα και της υγείας χάρη στη μείωση κατά 65% των επιπέδων ρύπανσης έως το 2030 σε σύγκριση με το 2005.

Ορισμένες ιδιαιτερότητες μπορούν να εντοπιστούν σε σχέση με τη θαλάσσια διάσταση ορισμένων περιοχών της ΕΕ,<sup>1</sup> όπως οι αυξημένοι κίνδυνοι βύθισης στη θάλασσα που συνδέονται με την άνοδο της στάθμης της θάλασσας, ως άμεση συνέπεια της παγκόσμιας αύξησης της θερμοκρασίας που προκαλείται από τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, αλλά και αυξημένες δυνατότητες παραγωγής των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (π.χ. υδροηλεκτρική ενέργεια κ.λπ.).

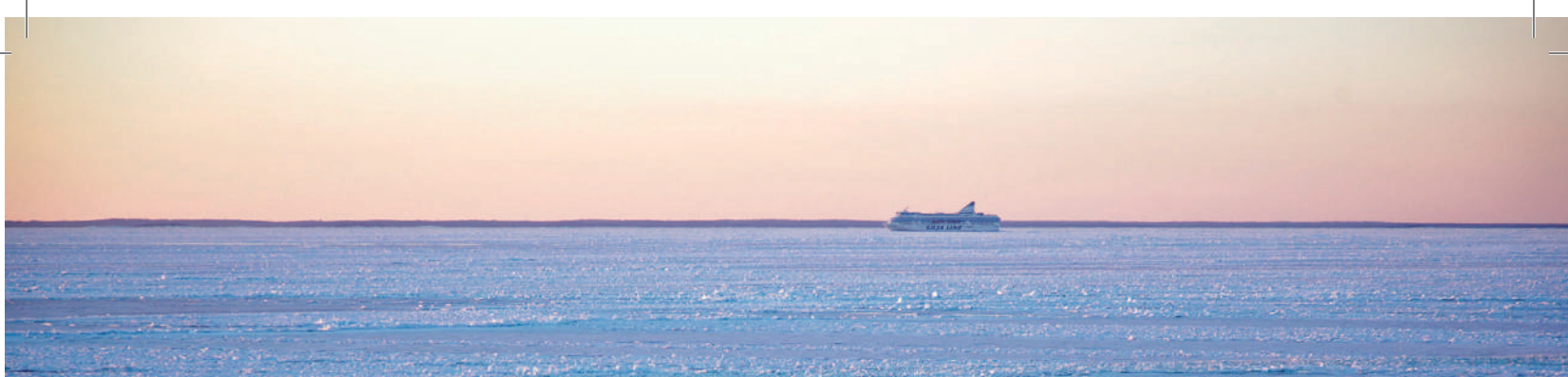
Οι παραμεθόριες περιοχές της ΕΕ<sup>2</sup> παρουσιάζουν άλλες ιδιαιτερότητες όσον αφορά τη μετάβαση σε χαμηλές εκπομπές άνθρακα και τον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής, όπως η αυξημένη ανάγκη συντονισμού των δημοσίων πολιτικών και τα πρόσθετα εμπόδια που συνδέονται με διοικητικές, πολιτιστικές ή γλωσσικές διαφορές.

Με τον συνδυασμό αυτών των δύο σημαντικών ιδιαιτεροτήτων, οι θαλάσσιες παραμεθόριες περιοχές πρέπει να αντιμετωπίσουν τα εξής διακυβεύματα, όπως προσδιορίζονται από τους εταίρους του PASSAGE:

- **Δεν υπάρχει άμεση δυνατότητα για τις περιφερειακές, ενδιάμεσες και τοπικές αρχές να επηρεάσουν τις διεθνείς ροές που διέρχονται μεταξύ των δύο ακτών**, αντίθετα από άλλες περιοχές της Ευρώπης που μπορούν να έχουν άμεσο αντίκτυπο σε όλες τις δραστηριότητες που έχουν τεθεί στην επικράτειά τους. Έτσι, οι θαλάσσιες μεταφορές δημιουργούν αντίκτυπο στον άνθρακα για αυτά τα εδάφη (βλέπε αποτελέσματα της μελέτης PASSAGE για τις εκπομπές άνθρακα), χωρίς να μπορούν να εργαστούν για τη μείωση αυτών των εκπομπών. Σε διεθνές επίπεδο, οι διεθνείς θαλάσσιες ροές δεν συνδέονται άμεσα με καμία χώρα, δεν ανήκουν σε καμία επικράτεια και έτσι παραμένουν τα τυφλά σημεία των διεθνών συμφωνιών για το κλίμα.
- **Δεν υπάρχει εδαφική συνέχεια μεταξύ των δύο ακτών ενός θαλάσσιου συνόρου και ένα σημαντικό εμπόδιο που συνδέεται με τη θάλασσα**, το οποίο περιορίζει την ικανότητα για μια πραγματικά συντονισμένη προσέγγιση της θαλάσσιας παραμεθόριας περιοχής ως ολοκληρωμένης επικράτειας. Όσον αφορά τη μετάβαση σε χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, η έλλειψη συντονισμένης προσέγγισης και η έλλειψη επαφών μεταξύ των ανθρώπων αποτελούν τον κύριο κίνδυνο αποτυχίας των δημοσίων πολιτικών σε κάθε πλευρά των συνόρων και μπορούν να δημιουργήσουν έναν στείρο ανταγωνισμό μεταξύ των δύο ακτών.
- **Φαινομενική αντίφαση μεταξύ της ανάγκης αύξησης των μεταφορικών συνδέσεων μεταξύ των δύο ακτών και της ανάγκης μείωσης των εκπομπών που συνδέονται με τις μεταφορές**. Η έλλειψη εδαφικής συνέχειας που συνδέεται με την παρουσία της θάλασσας αποτελεί σαφή πρόκληση για την ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης περιοχής πέρα από ένα θαλάσσιο σύνορο. Οι συνδέσεις στις μεταφορές θεωρούνται η καλύτερη ευκαιρία για να μειωθεί αυτό το εμπόδιο και να δοθεί η δυνατότητα στα άτομα να διασχίσουν τα σύνορα. Ωστόσο, οι μεταφορές είναι επίσης ένας από τους κύριους κλάδους των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στις περιοχές αυτές (βλέπε αποτελέσματα της μελέτης PASSAGE)· μια σαφής πρόκληση για αυτά τα εδάφη.

<sup>1</sup> «Το 2008, περίπου 205 εκατομμύρια άνθρωποι ζούσαν στις παράκτιες περιοχές της ΕΕ, δηλ. το 41% του πληθυσμού της ΕΕ», σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία των περιφερειών για 2011 της Eurostat.

<sup>2</sup> Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, πάνω από το ένα τρίτο των πολιτών της ΕΕ ζουν και εργάζονται σε παραμεθόριες περιοχές.



- ▶ **Άμεσο κόστος για τη διέλευση των συνόρων**, το οποίο παραμένει εμπόδιο για μια ισχυρότερη συνεργασία. Σε αντίθεση με τα χερσαία σύνορα τα οποία μπορούν να τα διασχίσουν ελεύθερα οι εργαζόμενοι, οι τουρίστες ή οι κάτοικοι της περιοχής, η διέλευση των θαλάσσιων συνόρων έχει πάντα κόστος και βασίζεται κυρίως στην ιδιωτική προσφορά (εταιρείες πορθμείων, ιδιωτική διαχείριση σηράγγων ή γεφυρών ...). Σε ορισμένες περιοχές, η προσφορά διέλευσης υπόκειται σε υψηλή εποχικότητα (παράδειγμα: μεταξύ Κορσικής και Ιταλίας) και δημιουργεί δυσκολίες για θεσμική ή οικονομική συνεργασία καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.
- ▶ **Ισχυρή περιφερειακή διάσταση μέσα στις εθνικές πολιτικές**. Τα σύνορα σε γενικές γραμμές θεωρούνται ως οι περιφέρειες των χωρών, γεγονός που έχει επίσης συνέπειες στις δημόσιες πολιτικές που εφαρμόζονται στις παραμεθόριες περιοχές. Λόγω της θάλασσας που αποτελεί άμεσο εμπόδιο στην εδαφική συνέχεια με τη γειτονική χώρα, τα θαλάσσια σύνορα επηρεάζονται άμεσα από την έλλειψη συνέχειας των δημόσιων πολιτικών.

## ▶ Αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στις θαλάσσιες παραμεθόριες περιοχές

Στο πλαίσιο του έργου PASSAGE, πραγματοποιήθηκε από την I Care & Consult μελέτη σχετικά με τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα στις θαλάσσιες παραμεθόριες περιοχές (και πιο συγκεκριμένα στα στενά). Η μελέτη αυτή, χωρίς καμία φιλοδοξία να παράγει ένα ολοκληρωμένο αποτύπωμα άνθρακα των περιοχών των θαλάσσιων παραμεθόριων περιοχών, αποσκοπούσε στην αξιολόγηση του αντικτύπου των δραστηριοτήτων που συνδέονται με το στενό με άνθρακα, προκειμένου να τονωθεί η κατάλληλη αντίδραση. Η μελέτη είναι η πρώτη που εξετάζει τόσο τις δραστηριότητες στην ξηρά όσο και στη θάλασσα, με ένα διασυννοριακό όραμα για το στενό έδαφος.

Τα συμπεράσματα της μελέτης πρέπει να εξετάζονται σε διαφορετικές κλίμακες και αφού ληφθούν υπόψη οι περιορισμοί μιας τέτοιας μελέτης, όπως αναλύονται λεπτομερώς στην τελική έκθεση. Το μεγαλύτερο μέρος της μελέτης βασίζεται σε υπάρχοντα δεδομένα σχετικά με την κυκλοφορία ή τη χρήση ενέργειας, που μερικές φορές λείπει και βασίζεται σε επιστημονική βιβλιογραφία που ασχολείται με τον υπολογισμό αυτών των εκπομπών άνθρακα. Για κάθε θαλάσσιο σύνορο της εταιρικής σχέσης, καθορίστηκε αρχικά μια γεωγραφική περιοχή για το στενό, με βάση τις τυπικές δραστηριότητες και λειτουργίες της. Αυτή η γεωγραφική περιοχή χρησιμοποιήθηκε έπειτα ως περίμετρος για τον υπολογισμό των εκπομπών άνθρακα.

Μπορείτε να βρείτε την πλήρη μελέτη με λεπτομερή στοιχεία και τη μεθοδολογία της στο [www.interregeurope.eu/passage/library](http://www.interregeurope.eu/passage/library)



# Πώς μπορεί να υποστηριχθεί η μετάβαση σε χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα στις παραμεθόριες περιοχές;

## ► I- Επιτυχημένα παραδείγματα μετάβασης σε χαμηλές εκπομπές άνθρακα: Καλές πρακτικές του PASSAGE

Κατά τη διάρκεια των τριών θεματικών σεμιναρίων, οι εταίροι του έργου PASSAGE παρουσίασαν και συζήτησαν ορθές πρακτικές από κάθε περιοχή. Μετά από πολλές ενδιαφέρουσες παρουσιάσεις και μια δύσκολη διαδικασία επιλογής, οι εταίροι του προγράμματος PASSAGE επέλεξαν εννέα υποδειγματικές πρακτικές για την αξιοποίηση των αποτελεσμάτων τους. Αυτές οι «βέλτιστες πρακτικές» συνδυάζουν τα εξής κοινά στοιχεία:

- βέλτιστα αποτελέσματα σε σύγκριση με άλλες πρακτικές που εφαρμόζονται στο ίδιο πλαίσιο,
- ικανότητα κινητοποίησης διαφόρων τύπων εταιρών (δημόσιων, ιδιωτικών, ακαδημαϊκών, κοινωνίας των πολιτών) και διάφορων τομέων δραστηριότητας,
- δυνατότητα μεταφοράς σε άλλες ευρωπαϊκές περιφέρειες.

Αυτές οι «βέλτιστες πρακτικές» παρουσιάζονται εδώ ως επιτυχημένα παραδείγματα για το πώς οι τοπικές, ενδιάμεσες και περιφερειακές δημόσιες αρχές μπορούν να ενεργοποιήσουν τη μετάβαση από χαμηλές εκπομπές άνθρακα στις θαλάσσιες παραμεθόριες περιοχές μέσω μιας μεγάλης ποικιλίας δημόσιων πολιτικών, από τις πολιτικές μεταφορών και κινητικότητας έως τις πολιτικές και τις πολιτικές για το περιβάλλον και την ελκυστικότητα με στόχο την υποστήριξη της επιχειρηματικότητας ή της κοινωνικής καινοτομίας.





# ΓΕΡΜΑΝΙΑ/ΔΑΝΙΑ - FEHMARNBELT εισιτήριο του Fehmarnbelt

Στο Fehmarnbelt, οι τοπικές αρχές στις ακτές της Γερμανίας και της Δανίας αναπτύσσουν ένα ενιαίο εισιτήριο που επιτρέπει στους ανθρώπους να χρησιμοποιούν εύκολα τα μέσα μαζικής μεταφοράς σε κάθε πλευρά των θαλάσσιων συνόρων και να χρησιμοποιούν το πλοίο για να διασχίσουν το στενό, σε μια πολύ ελκυστική τιμή. Μια τέτοια πρωτοβουλία συμβάλλει στην άμεση μείωση των εκπομπών άνθρακα σε μια περιοχή όπου οι περισσότεροι άνθρωποι συνήθιζαν να διασχίζουν το στενό με το αυτοκίνητό τους, αναπτύσσοντας παράλληλα την ικανότητα των ανθρώπων να ταξιδεύουν πέρα από τα σύνορα και ενισχύοντας έτσι την αίσθηση ότι ανήκουν σε μια ενιαία περιοχή μεταξύ του πληθυσμού και των δύο ακτών.

Εμπλεκόμενοι	Scandlines (ferries), Movia, Nah.sh, Nsh.de, Kreis Ostholstein, Region Zealand, Femern Belt Development and NIT
Χρονο-διάγραμμα	2009-2012: προετοιμασία 2012-2017: το εισιτήριο σε λειτουργία. Η λειτουργία του εισιτηρίου έχει ανασταλεί προσωρινά, διότι αναβαθμίστηκαν οι σιδηροδρομικές γραμμές τόσο στη Γερμανία όσο και στη Δανία, γεγονός που δυσχεραίνει τη διαδρομή με το τρένο στη ζώνη Fehmarn. Το εισιτήριο θα εισαχθεί πάλι το 2028-2029, όταν τελειώσει η σταθερή σύνδεση.
Κόστος	5 000€ για το μάρκετινγκ του εισιτηρίου
Ποιοτικά και ποσοτικά αποτελέσματα	1000 εισιτήρια πουλήθηκαν από το 2012 έως το 2017
Επικοινωνία	Jesper Bille, Femern Belt Development, <a href="mailto:jesper@femern.info">jesper@femern.info</a>







## Horst Wepler, Προϊστάμενος τμήματος σχεδιασμού στην περιοχή του Ostholstein (Γερμανία)

Κύριε Βέπλερ, εργάζεστε στην περιοχή του Ostholstein στην εφαρμογή του εισιτηρίου Fehmarnbelt, το οποίο έχει επιλεγεί από τους εταίρους του προγράμματος PASSAGE ως μια βέλτιστη πρακτική για τις μεταφορές χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στις θαλάσσιες παραμεθόριες περιοχές. Μπορείτε να εξηγήσετε με λίγα λόγια τι είναι αυτό το εισιτήριο;

*Το εισιτήριο Fehmarnbelt είναι ένα διασυνοριακό εισιτήριο μεταξύ της Δανίας και της Γερμανίας σε όλη τη ζώνη του Fehmarn. Το εισιτήριο εισήχθη το 2012 και ελέγχεται από μία κοινοπραξία τριών μεταφορικών εταιρειών, δύο εταιρειών δημόσιας συγκοινωνίας και μιας ιδιωτικής εταιρείας μεταφορών.*

Μπορείτε να εξηγήσετε ποια είναι τα κύρια επιτεύγματα και πώς συμβάλλει στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στην θαλάσσια περιοχή των συνόρων;

*Έχουμε δημιουργήσει επιτυχώς μια διασυνοριακή εταιρεία μεταξύ περιφερειών, δήμων, δημόσιων και ιδιωτικών εταιρειών μεταφορών. Βασικό καθήκον μιας στρατηγικής μείωσης του διοξειδίου του άνθρακα είναι να καταστεί χρήσιμο και εύκολο για τους επιβάτες να χρησιμοποιούν συστήματα δημόσιας συγκοινωνίας για να διασχίσουν το Fehmarnbelt, αντί να ταξιδεύουν με τα δικά τους αυτοκίνητα. Πριν από την εφαρμογή του Fehmarnbelt Ticket η αγορά των εισιτηρίων δυσκόλευε πολύ τους επιβάτες, διότι έπρεπε να προμηθευτούν 3 διαφορετικά εισιτήρια.*

Για να γίνει αυτό, πρέπει να συνεργαστείτε στενά με τους Δανούς ομολόγους σας πέρα από τα σύνορα. Ποιες είναι οι σημαντικότερες προκλήσεις που έχετε αντιμετωπίσει ή αντιμετωπίζετε;

*Οι περισσότερες από τις δυσκολίες ήταν να βρεθούν οι κατάλληλοι και υπεύθυνοι εταίροι. Ειδικά στον τομέα των δημόσιων μεταφορών, πολλοί διαφορετικοί οργανισμοί είναι υπεύθυνοι στις δύο χώρες. Υπάρχουν επίσης σημαντικά τεχνικά προβλήματα, επειδή τα εισιτήρια, τα bots ανάγνωσης και οι κωδικοί QR είναι πολύ διαφορετικοί. Ένα άλλο πρόβλημα είναι τα δρομολόγια, τα οποία συχνά δεν λαμβάνουν υπόψη τη διασυνοριακή κυκλοφορία.*

Γιατί νομίζετε ότι αυτό, τελικά, είναι μια επιτυχία; Τι μπορεί να βελτιωθεί;

*Εάν η προσφορά είναι ελκυστική για τους κατοίκους και τους τουρίστες, θα είναι επιτυχής. Το προσπαθούμε για το εγγύς μέλλον. Αλλά αυτό έχει ακόμα δρόμο. Πρέπει να είμαστε προσεκτικοί για την επίλυση των τεχνικών προβλημάτων και τον συντονισμό των ωραρίων.*

*Η λειτουργία του εισιτηρίου έχει ανασταλεί προς το παρόν, επειδή ο σιδηρόδρομος και από τις δύο πλευρές της ζώνης του Fehmarn αναβαθμίζεται για να φιλοξενήσει νέα και ταχύτερα τρένα. Το εισιτήριο θα εισαχθεί ξανά το 2028-2029, όταν ολοκληρωθεί η σταθερή σύνδεση μεταξύ Δανίας και Γερμανίας.*

Πιστεύετε ότι παρόμοια διασυνοριακή πώληση εισιτηρίων θα μπορούσε να εφαρμοστεί και σε άλλα θαλάσσια στενά; Τι θα συμβουλευάτε τις ενδιαφερόμενες τοπικές αρχές;

*Ναι, θα ήταν δυνατή η μεταφορά αυτού του διασυνοριακού εισιτηρίου. Πρέπει να γίνει ακριβής ανάλυση των ειδικών περιστάσεων. Είναι σημαντικό οι προορισμοί προς τους οποίους ταξιδεύουν οι κάτοικοι ή οι τουρίστες να είναι ελκυστικοί και η κράτηση και η προώθησή τους να είναι εύκολη.*

## Jesper Bille, Project manager στην Αναπτυξιακή Εταιρεία του Femern Belt (Δανία)



Κύριε Μπίλε, εργάζεστε για την αναπτυξιακή εταιρεία Femern Belt Development, στη δανική ακτή του θαλάσσιου στενού του Fehmarnbelt. Μπορείτε να μας εξηγήσετε ποιος είναι ο σκοπός του οργανισμού σας;

*Η αναπτυξιακή εταιρεία Femern Belt Development έχει ως στόχο να εξασφαλίσει ότι οι εταιρείες και οι πολίτες της Περιφέρειας Zealand θα αξιοποιήσουν στο έπακρο τη σταθερή σύνδεση της ζώνης Fehmarn πριν, κατά τη διάρκεια και μετά τη φάση κατασκευής.*

*Είμαστε ένας οργανισμός που συλλέγει, επεξεργάζεται και διαδίδει γνώσεις που μπορούν να προωθήσουν την οικονομική ανάπτυξη και την απασχόληση και να διασφαλίσουν ότι εκμεταλλευόμαστε τις δυνατότητες που προκύπτουν από μεγάλα κατασκευαστικά έργα.*

*Προσπαθούμε επίσης να προωθήσουμε την ανταλλαγή εργαζομένων, επιχειρήσεων και πολιτισμού στην περιοχή μας. Προσπαθούμε να δημιουργήσουμε μια πνευματική κοινότητα στην περιοχή της ζώνης Fehmarn.*

Γιατί είναι σημαντικό για εσάς να υπάρχει το εισιτήριο Fehmarnbelt;

*Το εισιτήριο Fehmarnbelt είναι σημαντικό επειδή ο κύριος στόχος για εμάς είναι να αναπτύξουμε μια κοινή δανική και γερμανική περιοχή που ονομάζεται Περιφέρεια Fehmarn Belt, η οποία μπορεί να επωφεληθεί από τη σταθερή σύνδεση όταν ανοίξει.*

*Για να είμαστε έτοιμοι να εκμεταλλευτούμε το δυναμικό που προέρχεται από τον σταθερή σύνδεση, πρέπει ήδη να ξεκινήσουμε την οικοδόμηση της πνευματικής κοινότητας στην περιφέρεια Fehmarn Belt.*

*Είναι πολύ σημαντικό οι Γερμανοί και οι Δανοί να μπορούν να συναντηθούν με έναν απλό και οικονομικό τρόπο, ο οποίος φυσικά είναι επίσης φιλικός προς το περιβάλλον. Με το εισιτήριο Fehmarnbelt μπορείτε να ταξιδέψετε στη Δανία και τη Γερμανία με ένα εισιτήριο και να χρησιμοποιήσετε τις δημόσιες συγκοινωνίες και από τις δύο πλευρές ξένοιαστα.*

# ΙΤΑΛΙΑ – ΚΑΝΑΛΙ ΤΗΣ ΚΟΡΣΙΚΗΣ

## Λιμενικές εγκαταστάσεις LNG

Η χρήση εναλλακτικών μορφών ενέργειας όπως το υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) για τη ναυσιπλοΐα και τις λιμενικές δραστηριότητες βρίσκεται στο επίκεντρο της στρατηγικής που εφαρμόζεται στο λιμάνι του Λιβόρνο (κανάλι της Κορσικής) για την ανάπτυξη ενός κόμβου διανομής υγροποιημένου φυσικού αερίου στη Μεσόγειο.

Εμπλεκόμενοι	<p>Το δίκτυο των εταιρών περιλαμβάνει τρεις ομάδες εμπλεκομένων:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ιδρύματα σε εθνικό επίπεδο (Υπουργείο Μεταφορών και Υπουργείο Οικονομικής Ανάπτυξης)</li> <li>• Ερευνητικά κέντρα (CNIT, LOGIT, Πανεπιστήμιο της Πίζα, Σχολή Ανώτερων Σπουδών της Sant'Anna κ.λπ.)</li> <li>• Βιομηχανίες (Softec, Eni, Higas, OLT κ.λπ.)</li> </ul>
Χρονο-διάγραμμα	<p>2009-σε εξέλιξη</p> <p>Το χρονοδιάγραμμα του LNG στο λιμάνι του Λιβόρνο έχει τρία στάδια:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. «Αύξηση της ευαισθητοποίησης» από το 2009 έως το 2013</li> <li>2. «Ανάπτυξη πρωτοτύπων» από το 2013 έως το 2014</li> <li>3. «Βιομηχανικές πρωτοβουλίες» σε εξέλιξη</li> </ol>
Κόστος	Περίπου 1.400.000€ για την τριετία 2017-2019
Ποιοτικά και ποσοτικά αποτελέσματα	<p>Οι δραστηριότητες που σχετίζονται με το LNG στο λιμάνι του Λιβόρνο επικεντρώνονται κυρίως στην υλοποίηση πιλοτικών δράσεων για την παροχή θαλάσσιων και λιμενικών εγκαταστάσεων. Αναμενόμενες επιπτώσεις είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Η αυξημένη ευαισθητοποίηση της κοινότητας λιμένων για αυτό το νέο «πράσινο» καύσιμο</li> <li>- Απόδειξη εκ μέρους του Οργανισμού Λιμένος της North Tyrrhenian Sea για την άμεση εφαρμογή της προσφοράς και της λειτουργίας των τεχνολογιών και της αλυσίδας εφοδιασμού LNG.</li> </ul>
Επικοινωνία	Francescalberto De Bari, Livorno Port Authority (Οργανισμός Λιμένος Λιβόρνο), <a href="mailto:f.debari@porto.livorno.it">f.debari@porto.livorno.it</a>
Ιστότοπος	<a href="https://www.portialtotirreno.it/">https://www.portialtotirreno.it/</a>





## Francescalberto De Bari, Διευθυντής Οικονομικού σχεδιασμού, Στρατηγικών και Ευρωπαϊκών προγραμμάτων και Καινοτομίας.

Η χρήση των εναλλακτικών καυσίμων στο λιμάνι του Λιβόρνο επιλέχθηκε ως βέλτιστη πρακτική PASSAGE για τις μεταφορές χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στα θαλάσσια στενά. Μπορείτε να μας πείτε περισσότερα σχετικά με αυτό, κύριε De Bari ;

Ο Οργανισμός Λιμένος του Λιβόρνο είναι ιδιαίτερα ευχαριστημένος για το ενδιαφέρον των εταιρών του PASSAGE για την προσέγγισή μας στα εναλλακτικά καύσιμα, ιδίως στο LNG. Η ιδέα μας είναι πολύ απλή: πιστεύουμε ότι η θαλάσσια περιοχή μεταξύ της Βόρειας Τυρρηνίας και της Λιγουρίας έχει τα κατάλληλα χαρακτηριστικά για να γίνει το πρώτο μεσογειακό δίκτυο διανομής υδροποιημένου φυσικού αερίου. Υποθέτω ότι το ενδιαφέρον των εταιρών PASSAGE οφείλεται στη γεωγραφική διάσταση της προσέγγισής μας με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Η εμπειρία μας σχετίζεται με μια τυπική διασυνοριακή ευρωπαϊκή περιοχή όπως ο το διασυνοριακό πρόγραμμα INTERREG VA Γαλλία-Ιταλία.

Μπορείτε να εξηγήσετε τα βασικά επιτεύγματα, πώς συμβάλλει στη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub>;

Το LNG μπορεί να συμβάλει σημαντικά στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις θαλάσσιες μεταφορές. Από τη μία πλευρά, τα πλοία είναι πάντα πολύ πιο φιλικά προς το περιβάλλον σε σχέση με άλλα μέσα μεταφοράς. Από την άλλη πλευρά, εξακολουθεί να υπάρχει πρόβλημα με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> (και άλλους ρύπους όπως το θείο), ειδικά όταν τα πλοία βρίσκονται μέσα σε λιμάνι. Σχεδόν όλα τα λιμάνια της Μεσογείου είναι εντελώς περιτριγυρισμένα από πόλεις, με κατοικημένες περιοχές ακριβώς στην προκυαία. Μερικές φορές η απάντηση είναι η μετεγκατάσταση, η αποσυγκέντρωση ορισμένων λιμενικών δραστηριοτήτων έξω από την αρχαία «πόλη-λιμάνι» και η αναζωογόνηση της θάλασσας. Πολύ συχνά όμως δεν υπάρχει περιθώριο για παρεμβάσεις ή δεν είναι οικονομικά βιώσιμη. Το LNG μπορεί να απαντήσει σε αυτό το πρόβλημα, ακόμα και βραχυπρόθεσμα.

Η χρήση εναλλακτικών καυσίμων πρέπει να αποτελέσει πρόκληση για ένα λιμάνι όπως το Λιβόρνο (30 εκατομμύρια τόνοι φορτίου ετησίως). Ποια είναι τα βασικά ζητήματα;

Οι κύριες παρεμβάσεις αφορούν εγκαταστάσεις αποθήκευσης LNG. Ένα σημαντικό ευρωπαϊκό λιμάνι, όπως το Λιβόρνο, πρέπει να προσφέρει όλες τις σχετικές εγκαταστάσεις στο πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών: η τροφοδοσία με LNG θα αποτελέσει σύντομα ένα πρότυπο πλεονέκτημα για κάθε διεθνή λιμένα.

Το Λιβόρνο, μεταξύ των βασικών λιμένων της ΕΕ, διαθέτει εγκαταστάσεις αποθήκευσης και ανεφοδιασμού LNG: αυτό είναι πολύ σημαντικό για την προσέλκυση επιχορηγήσεων από την ΕΕ και δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων. Το Λιμεναρχείο Λιβόρνο είναι επίσης ο φορέας υλοποίησης του ιταλικού Υπουργείου Μεταφορών στο έργο GAINN Global Project, το οποίο συγχρηματοδοτείται από το πρόγραμμα «Connecting Europe».

Το LNG αποτελεί εναλλακτικό καύσιμο όχι μόνο για θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές, αλλά και για επιβάτες, πορθμεία και κρουαζιερόπλοια. Σε μια διασυνοριακή προοπτική, οι επιβάτες αποτελούν σημαντικό στοιχείο.

Γιατί νομίζετε ότι αυτό, τελικά, είναι μια επιτυχία; Τι μπορεί να βελτιωθεί;

Υπάρχουν πολλά που πρέπει να κάνουμε για τη ρύθμιση των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με το LNG. Η χρήση του ως εναλλακτικού καυσίμου αποτελεί ευκαιρία όχι μόνο για τις θαλάσσιες μεταφορές (off-shore) αλλά και για δραστηριότητες εντός λιμένων, π.χ. θερματικές λειτουργίες. Ένα λιμάνι, όπως Λιβόρνο, έχει την ευκαιρία να είναι ένας κόμβος για το υδροποιημένο φυσικό αέριο ως εναλλακτικό καύσιμο στις οδικές μεταφορές, για βιομηχανική χρήση και στις δημόσιες επιχειρήσεις κοινής ωφελείας, όπου δεν υπάρχουν δίκτυα διανομής φυσικού αερίου, π.χ. στη Σαρδηνία. Το «Iso-Tank container» είναι πλέον ένας αποτελεσματικός και ασφαλής τρόπος για τη μεταφορά αυτού του καυσίμου από το λιμάνι στην ενδοχώρα, ακόμα και μέσω συνδυασμένων μεταφορών. Το Λιβόρνο θα μπορούσε να αποτελέσει τον άξονα ή την «πύλη» του LNG για την Κεντρική και τη Βόρεια Ιταλία και την Κεντρική Ευρώπη· αλλά για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος πρέπει να δημιουργήσουμε μια εγκατάσταση διανομής LNG με συνδυασμένες μεταφορές.

Πρέπει επίσης να βελτιώσει πολύ τη συνολική ευαισθητοποίηση σχετικά με το LNG, τόσο σε κοινωνικό επίπεδο, με δημόσιες διαβουλεύσεις, όσο και σε επίπεδο λιμενικής κοινότητας, με συγκεκριμένες δράσεις κατάρτισης. Για να γίνει αυτό, το Λιβόρνο χτίζει ένα πλήρες καταμετρημένο δίκτυο εγκαταστάσεων για την κατάρτιση στον τομέα του υδροποιημένου φυσικού αερίου, όπως απαιτείται, εξάλλου από το ιταλικό σχέδιο νόμου (ρυθμιστικό διάταγμα) για την εφαρμογή της οδηγίας 2014/94/ΕΕ.

Θα μπορούσε να εφαρμοστεί παρόμοια προσέγγιση στα εναλλακτικά καύσιμα σε άλλα λιμάνια;

Ένας λιμένας είναι μια πολύπλοκη υποδομή, αποτέλεσμα του αριθμού των δραστηριοτήτων του· κάθε λιμάνι έχει τα δικά του χαρακτηριστικά. Είναι πολύ σημαντικό να σχεδιαστεί το LNG σε ένα ευρύτερο πλαίσιο· δεν είναι ανάγκη να υπάρχουν όλων των ειδών οι εγκαταστάσεις LNG σε κάθε λιμάνι.

Το πεδίο συνεργασίας Γαλλίας-Ιταλίας (στον θαλάσσιο τομέα) αποτελεί παράδειγμα συμπληρωματικότητας των γεωγραφικά καταμετρημένων στοιχείων:

- 1 - Ένα off-shore θερματικό, που χτίστηκε για επαναεριοποίηση (εθνικό δίκτυο φυσικού αερίου), που έχει επίσης τη δυνατότητα να χρησιμοποιεί μίνι μέσα μεταφοράς LNG
- 2 - Εγκατάσταση αποθήκευσης μικρής κλίμακας στο Λιβόρνο (κεντρικό δίκτυο), με την ευκαιρία ενεργοποίησης των υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών για ISO εμπορευματοκιβώτια LNG
- 3 - Ως εκ τούτου, δεν υπάρχει ανάγκη να υπάρχουν εγκαταστάσεις αποθήκευσης LNG σε άλλα «ολοκληρωμένα» λιμάνια της περιοχής, όπως στην Κορσική
- 4 - Εγκαταστάσεις αποθήκευσης στη Σαρδηνία, ως εργαλείο για την αντιμετώπιση της έλλειψης δικτύου διανομής φυσικού αερίου στη νήσο ...

Και πολλά άλλα στοιχεία με πολλές θετικές αλληλεπιδράσεις.

Συνεργασία στον προγραμματισμό, στον καθορισμό των προτύπων παροχής υπηρεσιών, στον προγραμματισμό των επενδύσεων: αυτή είναι η μεγάλη πρόκληση για τους λιμένες, ιδίως στις διασυνοριακές περιοχές. Το LNG θα μπορούσε να αποτελέσει δοκιμαστική βάση για αυτό το είδος νέας προσέγγισης στη συνεργασία με τους λιμένες.

# ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ/ΕΣΘΟΝΙΑ – ΚΟΛΠΟΣ ΤΗΣ ΦΙΝΛΑΝΔΙΑΣ

## 30MILES project

Στον κόλπο της Φινλανδίας, το έργο 30MILES στοχεύει στην ανάπτυξη ενός δικτύου ασφαλών λιμένων κάθε 30 μίλια. Μια τέτοια πρωτοβουλία ενθαρρύνει την ανάπτυξη του τουρισμού με μηδενικές εκπομπές ρύπων! Ένας νέος τρόπος για την ανακάλυψη της διασυνοριακής περιοχής και την αύξηση της ελκυστικότητάς της.

Εμπλεκόμενοι	<p>Το έργο 30MILES συντονίζεται από τον Οργανισμό Θαλάσσιων Ερευνών Merikotka της Kotka. Άλλοι Φινλανδοί εταίροι είναι το Πανεπιστήμιο Εφαρμοσμένων Επιστημών της Νοτιοανατολικής Φινλανδίας, το Πανεπιστήμιο του Ελσίνκι, η Cursor Ltd και η Posintra Ltd.</p> <p>Οι εταίροι από την Εσθονία είναι το επιχειρηματικό κέντρο Ida-Viru, ο οργανισμός ανακατασκευής και λειτουργίας του λιμένα Eisma, ο δήμος Viimsi, το ναυτικό μουσείο της Εσθονίας, το τμήμα Ανάπτυξης και Οικονομίας της πόλης Narva και ο δήμος Narva-Jõesuu.</p> <p>Συνεργαζόμενοι φορείς είναι η κυβέρνηση της περιφέρειας Western-Viru από τη Εσθονία και η Φινλανδική Ομοσπονδία Ιστιοπλοΐας από την Φινλανδία.</p> <p>Άλλοι εμπλεκόμενοι φορείς είναι ιδιοκτήτες σκαφών, ναυτικοί, ερασιτέχνες και μαρίνες.</p>
Χρονο-διάγραμμα	Σεπτέμβριος 2015-Αύγουστος 2018
Κόστος	3 300 000 €
Ποιοτικά και ποσοτικά αποτελέσματα	Αναμενόμενος αντίκτυπος στο τέλος του έργου είναι η βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης και της ασφάλειας 12 λιμένων στον Κόλπο της Φινλανδίας.
Επικοινωνία	Tori Haaranen, Διευθυντής Περιφερειακής Ανάπτυξης στην εταιρεία Posintra Ltd, <a href="mailto:tori.haaranen@posintra.fi">tori.haaranen@posintra.fi</a>
Ιστότοπος	<a href="http://www.merikotka.fi/projects/current-projects/30miles/">http://www.merikotka.fi/projects/current-projects/30miles/</a>





## Τορί Χααπάνεν, Διευθυντής Περιφερειακής Ανάπτυξης στην εταιρεία Posintra Ltd (Φινλανδία)

Κύριε Χααπάνεν, εργάζεστε στην εταιρεία Posintra Ltd, η οποία είναι εταίρος στο έργο διασυνοριακής συνεργασίας με τον τίτλο 30MILES, υποστηριζόμενο από το πρόγραμμα INTERREG V A της Κεντρικής Βαλτικής. Μπορείτε να εξηγήσετε εν συντομία τι αφορά αυτό το έργο;

*Η βασική ιδέα του έργου 30MILES είναι να αναπτυχθούν μικρές μαρίνες για σκάφη εντός 30 μιλίων από τον ανατολικό κόλπο της Φινλανδίας. Ο στόχος είναι να δημιουργηθεί ένας δακτύλιος αναπτυγμένων λιμένων. Πιστεύουμε ότι η από κοινού ανάπτυξη βιώσιμων λιμενικών υπηρεσιών ενισχύει τις επιχειρηματικές ευκαιρίες και ότι η σχολαστική έρευνα για την οικονομικά αποδοτική ανάπτυξη προστατεύει το περιβάλλον. Οι κοινές δράσεις μάρκετινγκ αυξάνουν επίσης την ευαισθητοποίηση σε νέες υπηρεσίες.*

Η ιστιοπλοία είναι ένας τρόπος μεταφοράς με μηδενικές εκπομπές ρύπων, αλλά και ένας καλός τρόπος για τους τουρίστες να ανακαλύψουν νέους χώρους και να συμβάλουν στην τοπική ανάπτυξη. Κατά τη γνώμη σας, γιατί είναι ενδιαφέρον να ποντάρετε στην εξέλιξη της ιστιοπλοΐας; Πώς μπορεί να συμβάλει στην αύξηση της ελκυστικότητας των φινλανδικών ακτών και, σε παγκόσμιο επίπεδο, στον φινλανδικό κόλπο;

*Ένα δίκτυο μικρών λιμένων αποτελεί μια αλυσίδα υπηρεσιών και βάσεων ασφαλείας για τους ναυτικούς. Οι μαρίνες μπορούν να θεωρηθούν ως ζωντανά σημεία εξυπηρέτησης για διάφορες ομάδες-στόχους. Η ανάπτυξη ενός μικρού λιμανιού ή μαρίνας είναι ένα σύστημα αυτοτροφοδότησης: ένα καθαρό και πλούσιο φυσικό περιβάλλον για αξέχαστες εμπειρίες. Οι ιδιοκτήτες σκαφών εκτιμούν την υψηλή ποιότητα της φύσης και των υπηρεσιών του οικοσυστήματος που χρησιμοποιούν και θέλουν να τα χρησιμοποιήσουν και στο μέλλον. Από την άλλη πλευρά, οι χρήστες των λιμένων εκτιμούν τις καλές υπηρεσίες και δραστηριότητες. Οι έντονες λιμενικές και παράκτιες τουριστικές δραστηριότητες αναπόφευκτα επιβαρύνουν τη φύση σε κάποιο βαθμό, αλλά το άγχος που προκαλείται από το μέγεθος μπορεί να μειωθεί με τον προγραμματισμό. Οι επενδύσεις που προωθούν την καλή κατάσταση του περιβάλλοντος έχουν επίσης τη δυνατότητα να φέρουν περισσότερους πελάτες.*

Μία από τις πολύ ενδιαφέρουσες προσεγγίσεις του έργου 30MILES είναι η συμμετοχή των ερασιτεχνών ναυτικών στην ανάπτυξη νέων λιμενικών υποδομών. Μπορείτε να εξηγήσετε πώς τους εμπλέκετε και ποια είναι τα μακροπρόθεσμα οφέλη από τη συμμετοχή τους στην ανάπτυξη της βαρκάδας;

*Ένα συγκεκριμένο μέτρο του έργου 30MILES ήταν η δημιουργία μιας επιχειρηματικής ιδέας για τέσσερις μαρίνες. Τα σκάφη που εμπλέκονται στις εργασίες ανάπτυξης αντιπροσωπεύουν, με το υπόβαθρό τους, ένα ευρύ φάσμα ικανοτήτων. Η εργασία συγκέντρωσε νέους ανθρώπους και νέες ικανότητες με βάση το κοινό χόμπι των συμμετεχόντων. Αυτή η εκπληκτική ικανότητα και τα νέα δίκτυα έχουν ευθυγραμμιστεί με τους στόχους του έργου. Η πρακτική έχει ενισχύσει την πολυδιάστατη επικοινωνία σχετικά με τα μέτρα του σχεδίου. Το μήνυμά μου είναι: μην υποτιμάτε τους ρόλους, τις ικανότητες και τα δίκτυα των ερασιτεχνών σε αναπτυξιακά έργα. Μην κάνετε εξαντλητικούς σχεδιασμούς, αλλά αφήστε χώρο για εκπλήξεις. Αυτό που είναι σημαντικότερο: μην εγκαταλείπετε τους ερασιτέχνες, «αναπτύσσουν τον ελεύθερο χρόνο τους».*

Ποιο είναι το όφελος της εργασίας σε διασυνοριακό επίπεδο για ένα τέτοιο θέμα;

*Η διασυνοριακή συνεργασία είναι απαραίτητη στο πλαίσιο του έργου 30MILES. Αν θέλετε να δημιουργήσετε ένα δίκτυο λιμένων, δεν μπορείτε να το κάνετε μόνοι σας. Οι εταίροι του 30MILES είναι οι σημαντικότεροι παίκτες και στις δύο πλευρές του Κόλπου της Φινλανδίας. Στη διασυνοριακή συνεργασία, όλες οι γνώσεις και η εμπειρία μοιράζονται. Η διασυνοριακή συνεργασία ανοίγει επίσης τις πόρτες σε νέες αγορές.*

Πιστεύετε ότι μια παρόμοια προσέγγιση στην ανάπτυξη της μαρίνας ως παράγοντα ελκυστικότητας χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα μπορεί να εφαρμοστεί σε άλλες θαλάσσιες παραμεθόριες περιοχές; Τι θα συμβουλευάτε τις τοπικές αρχές;

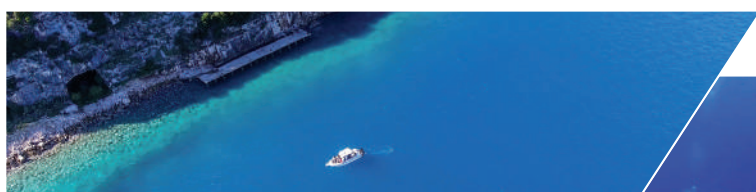
*Θα ήθελα να ενθαρρύνω όλους τους ειδικούς στον σχεδιασμό να αφιερώσουν ένα λεπτό για να κοιτάξουν γύρω τους σε γωνία 360 μοιρών για να ελέγξουν αν μπορούν να βρεθούν άνθρωποι, νέες ιδέες και νέοι εκπληκτικοί ενδιαφερόμενοι που μπορούν να ωφεληθούν από τον επιδιωκόμενο στόχο. Θα ήθελα επίσης να υπενθυμίσω ότι η αρχική επένδυση για λύσεις φιλικές προς το περιβάλλον μπορεί να είναι υψηλότερη, αλλά η εξοικονόμηση θα επιτευχθεί μακροπρόθεσμα. Η συγκέντρωση διαφόρων υπηρεσιών στις μαρίνες -οι οποίες βρίσκονται μέσα στις πόλεις- μειώνει τις εκπομπές από τις μεταφορές, και οι μαρίνες μπορούν να θεωρηθούν ως πρατήρια καυσίμων και κόμβοι κυκλοφορίας. Από την άλλη πλευρά, όταν χτίζετε σε ένα απαιτητικό περιβάλλον -όπως σε ένα νησί- η κατασκευή απαιτεί σοφή χρήση των πόρων. Για παράδειγμα στο Kelnase, η θερμική ενέργεια που χρησιμοποιείται από τη θάλασσα μειώνει την ανάγκη για άλλου τύπου ενέργεια. Αυτά είναι μόνο μερικά παραδείγματα που μπορούν να δώσουν νέες ιδέες κατά την ανάπτυξη ενός αειφόρου μέλλοντος με χαμηλές εκπομπές άνθρακα.*

# ΑΛΒΑΝΙΑ – ΣΤΕΝΟ ΤΟΥ ΟΤΡΑΝΤΟ

## Αποθήκευση άνθρακα μέσω διαχείρισης θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών

Στην αλβανική ακτή των στενών του Otranto, η δημιουργία και η καλή διαχείριση της θαλάσσιας προστατευόμενης περιοχής Karaburun-Sazan επέτρεψε τη διατήρηση των οικοτόπων Posidonia Meadows: οικονομική αξία άνω των 11,6 εκατομμυρίων ευρώ λόγω της ικανότητάς τους για αποθήκευση άνθρακα.

Εμπλεκόμενοι	Υπουργείο Περιβάλλοντος, «Βελτίωση της κάλυψης και της διαχείρισης του MCPA στην Αλβανία» που υλοποίησε το UNDP Albania και χρηματοδοτήθηκε από την GEF και την αλβανική κυβέρνηση, την Περιφερειακή Διοίκηση Προστατευόμενων Περιοχών (από το 2015), τον Δασικό Κατάλογο, τον Δήμο Orikum και την Ένωση Αλιέων.
Χρονο-διάγραμμα	2011 - 2016
Κόστος	2.927.500 US \$ (περ. 2,4 εκατ. €)
Ποιοτικά και ποσοτικά αποτελέσματα	<p>Ορισμένες ποσοτικές επιπτώσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Έχουν εφαρμοστεί ορισμένα μνημόνια συμφωνίας, στα οποία εμπλέκονται ενδιαφερόμενα μέρη στην επιτήρηση, την παρακολούθηση και την επιβολή του νόμου στις προστατευόμενες περιοχές</li> <li>- Έξι κυβερνητικοί λειτουργοί συνεργάζονται για τον έλεγχο της παράνομης αλιείας και του κυνηγιού, της βόσκησης, των πυρκαγιών</li> </ul> <p>Ορισμένες ποιοτικές επιπτώσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Εφαρμογή των μηχανισμών ελέγχου στην περιοχή-στόχο της Sazan-Karaburun, εξασφαλίζοντας μείωση και την πρόληψη των κάθε είδους ζημιών και περιβαλλοντικών πιέσεων</li> <li>- Η κοινωνικο-οικονομική αξιολόγηση της θαλάσσιας και παράκτιας προστατευόμενης περιοχής του Sazan-Karaburun καθοδηγεί την ανάπτυξη του τουρισμού</li> <li>- Το Στρατηγικό Σχέδιο για τις θαλάσσιες και παράκτιες Προστατευόμενες Περιοχές βοηθά μια συντονισμένη λήψη αποφάσεων για ένα οικοσύστημα με βάση τη διαχείριση του χώρου, εξασφαλίζοντας τη βιώσιμη ανάπτυξη με παράλληλη προστασία και διαχείριση των φυσικών της βιοποικιλότητας και των πόρων. Εντάσσεται στην κυβέρνηση της Αλβανίας που εγκρίθηκε πρόσφατα με το Στρατηγικό Έγγραφο Προστασίας της Βιοποικιλότητας και Σχέδιο Δράσης.</li> <li>- Μια ολοκληρωμένη επικοινωνιακή εκστρατεία ευαισθητοποίησης του κοινού έχει εφαρμοστεί καθ' όλη τη διάρκεια του έργου, απευθυνόμενη στους εθνικούς ομολόγους, στους φοιτητές, στην κοινωνία των πολιτών και στα μέσα μαζικής ενημέρωσης. Η εκστρατεία συνέβαλε στην ευαισθητοποίηση σχετικά με την ανάγκη διατήρησης θαλάσσιων παράκτιων προστατευόμενων περιοχών.</li> </ul>
Επικοινωνία	Tatjana Mehillaj, Περιφερειακή Διεύθυνση Προστατευόμενων Περιοχών για την Περιφέρεια της Αυλώνας (Vlora) - RAPA Vlora, tatjanamehillaj@yahoo.com
Ιστότοπος	<a href="http://www.akzm.gov.al">www.akzm.gov.al</a> <a href="http://mcpa.iwlearn.org/">http://mcpa.iwlearn.org/</a>





## Tatjana Mehillaj, Διεύθυνση Προστατευόμενων Περιοχών για την Περιφέρεια της Αυλώνας (Vlora) (Αλβανία)

Κυρία Μεχιλιά, εργάζεστε στην Υπηρεσία Διαχείρισης Προστατευόμενων Περιοχών της περιοχής Vlora (RAPA Vlore) στο στενό του Otranto. Μπορείτε να μας πείτε περισσότερα για αυτή την υπηρεσία;

Η RAPA Vlore είναι μία από τις δώδεκα περιφερειακές υπηρεσίες της Εθνικής Υπηρεσίας Προστατευόμενων Περιοχών (NAPA), που ιδρύθηκε με την απόφαση του Συμβουλίου Υπουργών αριθ. 102, ημερομηνία 04/02/2015, για τη διαχείριση, προστασία, ανάπτυξη και επέκταση φυσικών προστατευόμενων περιοχών στη χώρα μας.

Ο κύριος στόχος του έργου του NAPA / RAPA είναι η διατήρηση της βιοποικιλότητας μέσω της αειφόρου διαχείρισης προστατευόμενων περιοχών, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και απαιτήσεις, με βάση την εμπειρία των ευρωπαϊκών χωρών. Από τη δημιουργία του, η διοίκησή μας εργάζεται για να παρουσιάσει μια νέα προσέγγιση για την αειφόρο διαχείριση των προστατευόμενων περιοχών και για τη βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ των ενδιαφερομένων.

Η προσέγγισή σας στην αποθήκευση άνθρακα μέσω της καλής διαχείρισης μιας προστατευόμενης θαλάσσιας περιοχής (MPA) έχει επιλεγεί από τους εταίρους του έργου PASSAGE ως μια βέλτιστη πρακτική για στρατηγικές ελκυστικότητας χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Μπορείτε να εξηγήσετε πώς η εφαρμογή ενός MPA όπως το Karaburun-Sazan μπορεί να συμβάλει στην αποθήκευση άνθρακα και, κατά συνέπεια, να συμβάλει σε μια σφαιρική προσέγγιση της μετάβασης σε χαμηλές εκπομπές άνθρακα;

Αυτό που κάνει τη διαφορά για την προστατευόμενη περιοχή του Karaburun-Sazan είναι η οικοσυστημική προσέγγιση για την ανάπτυξη του σχεδίου διαχείρισης. Αναγνωρίζοντας τους κύριους θαλάσσιους βιότοπους, καταφέραμε να ορίσουμε τις υπηρεσίες οικοσυστήματος που παρέχονται από κάθε έναν από αυτούς τους οικοτόπους. Για παράδειγμα, έχοντας πλήρη επίγνωση της σημασίας του βιότοπου των λιβαδιών Posidonia, που σχετίζονται κυρίως με την απομόνωση του άνθρακα, μεταφράζουμε αυτούς τους οικοτόπους σε οικονομική αξία (1,606 δισεκατομμύρια ALL / 11,642 εκατομμύρια ευρώ). Ο λόγος είναι απλός: πρέπει να μιλήσουμε την ίδια γλώσσα με όλους. Στην περίπτωση αυτή, είναι ευκολότερο να ενημερώσουμε τους υπεύθυνους για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τον μεγάλο ρόλο αυτού του οικοτόπου στη δέσμευση άνθρακα. Η δημιουργία MPA μας βοηθά να εξασφαλίσουμε τη βιώσιμη διαχείριση των θαλάσσιων οικοτόπων, να περιορίσουμε και να περιορίσουμε την καταστροφή τους. Όσο καλύτερη είναι η ποιότητα και η κατάσταση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, τόσο καλύτερη είναι η ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχουν.

Η προστασία θαλάσσιων περιοχών όπως η Karaburun-Sazan πρέπει να αποτελεί πρόκληση σε μια διασυνοριακή περιοχή που δέχεται πολλές επισκέψεις. Ποιες είναι οι σημαντικότερες προκλήσεις που αντιμετωπίζετε;

Αντιμετωπίζουμε πολλά προβλήματα με τον συντονισμό και τις συγκρούσεις μεταξύ των εθνικών προτεραιοτήτων. Δεν έχουμε ακόμη χωροταξικό σχεδιασμό σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο. Έτσι, η ανάπτυξη γύρω από το θαλάσσιο πάρκο μας και οι δραστηριότητες που βρίσκονται σε αυτόν τον τομέα δεν ανταποκρίνονται πάντοτε στη στρατηγική της προστατευόμενης περιοχής και ενδέχεται να επηρεάσουν τα οικοσυστήματα γύρω από το πάρκο (π.χ. λιμάνι Vlora, αγροκτήματα υδατοκαλλιέργειας, αλιεία κ.λπ.). Άλλες δυσκολίες που αντιμετωπίζουμε είναι η επιβολή του νόμου και ο συντονισμός ή η συνεργασία μεταξύ των διαφόρων εθνικών οργανισμών.

Γιατί νομίζετε ότι αυτό, τελικά, είναι μια επιτυχία; Τι μπορεί να γίνει για να βελτιωθεί το δυναμικό αποθήκευσης άνθρακα;

Η επιτυχία που πιστεύω ότι συνίσταται σε τρία γεγονότα. Πρώτον, αυτό το σχέδιο διαχείρισης γίνεται, από την αρχή, μέσω συμμετοχικής προσέγγισης. Στο σχέδιο διαχείρισης αντικατοπτρίζονται όλες οι απαιτήσεις όλων των ενδιαφερομένων. Δεύτερον, αυτό το σχέδιο διαχείρισης εφαρμόζεται 100% από μια δημόσια υπηρεσία και χρησιμεύει ως οδηγός για τις δραστηριότητες, τα έργα και τις προγραμματισμένες μελέτες. Τέλος, όπως ανέφερα προηγουμένως, είναι η πρώτη φορά που οι υπηρεσίες οικοσυστήματος αξιολογούνται οικονομικά σε προστατευόμενες περιοχές της Αλβανίας. Ωστόσο, πρέπει να γίνουν πολλά ακόμα για να εξασφαλιστεί η καλή διαχείριση του οικοσυστήματος και να εκπληρωθεί η δέσμευσή του για την αειφόρο διαχείριση της προστατευόμενης περιοχής (MPA) και να εξασφαλιστεί η διατήρηση των οικοτόπων. Προσπαθούμε να προωθήσουμε όσο μπορούμε τις αειφόρες τουριστικές δραστηριότητες. Για παράδειγμα, αναπτύξαμε μία υποβρύχια διαδρομή, με πληροφορίες για τη σημασία των οικοτόπων Posidonia καθ' όλη τη διάρκεια αυτής. Αναπτύξαμε επίσης τέσσερα μονοπάτια πεζοπορίας κατά μήκος της ακτής, με τον πίνακα πληροφοριών για τις κύριες αξίες του MPA. Το Karaburun-Sazan MPA θα πρέπει να επεκταθεί περαιτέρω ώστε να συμπεριληφθούν και άλλες περιοχές εστίασης για τα λιβάδια της Ποσειδωνίας στον κόλπο της Vlora.

Πιστεύετε ότι μια παρόμοια προσέγγιση για τη διαχείριση των θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών για την αποθήκευση άνθρακα μπορεί να εφαρμοστεί σε άλλες θαλάσσιες παραμεθόριες περιοχές; Τι θα συμβουλευάτε τις αρχές;

Νομίζω ότι όλα εξαρτώνται από την προτεραιότητα που έχει κάθε χώρα. Στην περίπτωση της Karaburun-Sazan, είχαμε τύχη να συνεργαστούμε με έναν πολύ ισχυρό διεθνή οργανισμό: το UNDP. Μας εκπαίδευσαν και έφεραν στην περιοχή υψηλά ειδικευμένο επιστημονικό προσωπικό που εφάρμοσε διαφορετικές προσεγγίσεις στη διαχείριση των Προστατευόμενων Περιοχών. Οι συστάσεις μου προς τις αρχές προκειμένου να βελτιώσουν τις δυνατότητες αποθήκευσης άνθρακα θα είναι:

1. Βελτίωση της ευαισθητοποίησης των αρχών για τη διατήρηση των παράκτιων θαλάσσιων οικοσυστημάτων
2. Αύξηση της υποστήριξης των στελεχών των Θαλάσσιων Προστατευόμενων Περιοχών (MPA)
3. Υποστήριξη της δημιουργίας νέων MPA.

# ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ/ΓΑΛΛΙΑ – ΣΤΕΝΟ ΤΟΥ ΝΤΟΒΕΡ

## Οικολογική κινητικότητα και τουρισμός

Και στις δύο όχθες του στενού Ντόβερ, έχουν αναληφθεί εργασίες για τη στήριξη των πρακτικών οικολογικής κινητικότητας, ιδίως στον τομέα του τουρισμού. Στο Κεντ αναπτύσσεται το «Σχέδιο βελτίωσης της υπαίθριας και της παράκτιας πρόσβασης» για την ενίσχυση της πρόσβασης των πολιτών σε χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα στα τουριστικά αξιοθέατα και γενικότερα για τη βελτίωση των ευκαιριών που έχουν οι κάτοικοι να υιοθετήσουν αειφόρους τρόπους ταξιδιού στην καθημερινή τους ζωή.

Εμπλεκόμενοι	Αγγλία: Kent County Council, τοπικές ομάδες (λ.χ. Ramblers' Association, British Horse Society, Sustrans), τουριστικές υπηρεσίες όπως το Visit Kent, landowners, district and parish councils, εθελοντές και μέλη της τοπικής κοινότητας Γαλλία: Pas-de-Calais Tourisme, Pas-de-Calais County Council
Χρονο-διάγραμμα	Σε εξέλιξη
Κόστος	/
Ποιοτικά και ποσοτικά αποτελέσματα	Μειωμένος αριθμός ταξιδιών μικρών αυτοκινήτων, μειωμένη κυκλοφορία και βελτιωμένη πρόσβαση στην ύπαιθρο. Με τη σειρά του, αυτό βοηθά τους κατοίκους να υιοθετήσουν πιο υγιεινούς τρόπους ζωής, φέρνοντας οφέλη για την υγεία και την ευημερία.
Επικοινωνία	Thomas Kennedy, Υπεύθυνος του Σχεδίου Βελτίωσης Πρόσβασης στην Ύπαιθρο για το Kent County Council, <a href="mailto:thomas.kennedy@kent.gov.uk">thomas.kennedy@kent.gov.uk</a> Diana Hounslow, Διευθύντρια της Υπηρεσίας Τουρισμού του Pas-de-Calais, <a href="mailto:dhounslow@pas-de-calais.com">dhounslow@pas-de-calais.com</a>
Ιστότοποι	Ιστοσελίδα για τους κατοίκους και τους επισκέπτες: <a href="http://explorekent.org/">http://explorekent.org/</a> Σχέδιο βελτίωσης της πρόσβασης στην ύπαιθρο του Κεντ: <a href="http://www.kent.gov.uk/about-the-council/strategies-and-policies/environment-waste-and-planning-policies/countryside-policies-and-reports/countryside-and-coastal-access-improvement-plan">http://www.kent.gov.uk/about-the-council/strategies-and-policies/environment-waste-and-planning-policies/countryside-policies-and-reports/countryside-and-coastal-access-improvement-plan</a> Πακέτα διακοπών στη Γαλλική πλευρά: <a href="http://terredes2capstourisme.fr/fr/fr/category/les-bons-plans-de-sophie/">http://terredes2capstourisme.fr/fr/fr/category/les-bons-plans-de-sophie/</a>







## Thomas Kennedy, Υπεύθυνος του Σχεδίου Βελτίωσης της Πρόσβασης στην Ύπαιθρο για το Kent County Council (Ηνωμένο Βασίλειο)

Κύριε Κένεντι, εργάζεστε στο Συμβούλιο της κομητείας του Kent στο «Σχέδιο Βελτίωσης της Πρόσβασης της Ύπαιθρου και των Παράκτιων Περιοχών». Η προσέγγισή σας στην ηλεκτρονική επιχειρηματικότητα ως παράγοντα ελκυστικότητας για το Kent έχει επιλεγεί ως βέλτιστη πρακτική από τους εταίρους του προγράμματος PASSAGE. Μπορείτε να μας εξηγήσετε τις αποστολές σας με λίγα λόγια;

*Η δουλειά μας στοχεύει στην ενίσχυση της πρόσβασης του κοινού στην ύπαιθρο και στις ακτές, αναπτύσσοντας το δίκτυο Δημόσιων Δικαιωμάτων πρόσβασης του Kent. Πρόκειται για ένα μοναδικό δίκτυο νόμιμα προστατευμένων μονοπατιών που προσφέρουν δυνατότητες περιπάτου, ποδηλασίας και ιππασίας για τους κατοίκους και τους επισκέπτες του Kent.*

Πώς μπορεί να συμβάλει στην αύξηση της ελκυστικότητας της περιοχής του Kent και ποιες συγκεκριμένες ευκαιρίες προσφέρονται από την ανάπτυξη προϊόντων οικολογικής κινητικότητας;

*Το Δίκτυο Δημόσιων Δικαιωμάτων του Δρόμου παρέχει ευκαιρίες για ταξίδια χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλο το Kent. Έχουμε αναπτύξει πεζοπορικές και ποδηλατικές διαδρομές που συνδέουν οικιστικές γειτονιές με σχολεία, κοινοτικές εγκαταστάσεις και θέσεις εργασίας. Αυτοί οι σύνδεσμοι πρόσβασης επιτρέπουν στο κοινό να ταξιδέψει ενεργά ως μέρος της καθημερινής ζωής του. Αυτό συμβάλλει στη μείωση του αριθμού των ταξιδιών αυτοκινήτων μικρών αποστάσεων, στην αντιμετώπιση των αυξανόμενων προβλημάτων κυκλοφοριακής συμφόρησης και στη βελτίωση του περιβάλλοντος.*

*Εκτός από τα ενεργά ταξίδια, τα δημόσια δικαιώματα του οδικού δικτύου παρέχουν ευκαιρίες για υπαίθριες δραστηριότητες αναψυχής και αναψυχής που υποστηρίζουν και ενθαρρύνουν την ανάπτυξη χαμηλών εκπομπών άνθρακα στις αγροτικές οικονομίες. Αυτό αποδεικνύεται από την ανάπτυξη του αγγλικού Coast Path, ενός νέου εθνικού μονοπατιού που τελικά θα κάμει τον γύρο ολόκληρης της αγγλικής ακτογραμμής. Το μονοπάτι περνά μέσα από περιοχές εξαιρετικής φυσικής ομορφιάς, συνδέοντας παράκτιες κοινότητες με τουριστικά αξιοθέατα για τους επισκέπτες ώστε να τα εξερευνήσουν με τα πόδια και το ποδήλατο.*

Η ανάπτυξη και η διαχείριση διαδρομών αφιερωμένων στους πεζούς, τους ποδηλάτες ή τους αναβάτες πρέπει να είναι μια μεγάλη πρόκληση για μια αρχή όπως το Συμβούλιο της κομητείας του Kent. Ποιοι είναι οι κύριοι συνεργάτες σας στην περιοχή; Ποιες είναι οι σημαντικότερες προκλήσεις που αντιμετωπίζετε; Τι μπορεί να βελτιωθεί για να αυξηθεί η ελκυστικότητα;

*Συνεργαζόμαστε με ένα ευρύ φάσμα ενδιαφερομένων φορέων για την επιτυχή διαχείριση του δικτύου. Υποστηρίζουμε συμβουλευτικά τις τοπικές ομάδες χρηστών για να εντοπίσουν πιθανές βελτιώσεις του δικτύου, διαπραγματευόμαστε νέες εξελίξεις στην πρόσβαση με τους ιδιοκτήτες γης και συνεργαζόμαστε με τους τουριστικούς φορείς (συμπεριλαμβανομένου του Visit Kent) για την προώθηση της περιοχής ως τουριστικού προορισμού. Το μάρκετινγκ που γίνεται είναι πολύτιμο για την ευαισθητοποίηση του κοινού σχετικά με τις ευκαιρίες για πεζοπορία, ποδηλασία και ιππασία στο Kent.*

*Η διαχείριση του δικτύου των δημοσίων δικαιωμάτων διέλευσης είναι μια πρόκληση, καθώς πρέπει να σταθμίσει προσεκτικά την πρόσβαση του κοινού με τα ιδιωτικά συμφέροντα των γαιοκτημόνων. Ένα από τα κύρια προβλήματα είναι ότι ο όγκος των αιτήσεων που έχουν παραληφθεί από την υπηρεσία μας, υπερβαίνει το επίπεδο των διαθέσιμων μέσα στην ομάδα μας πόρων, έτσι πρέπει να θέτουμε προτεραιότητες και να διαχειριζόμαστε προσεκτικά τις προσδοκίες των πολιτών.*

*Κοιτάζοντας μπροστά, μπορούμε να βελτιώσουμε τα δημόσια δικαιώματα του δικτύου διέλευσης μέσω της περαιτέρω ενδυνάμωσης της ποιότητας των υφιστάμενων υποδομών, διασφαλίζοντας ότι τα μονοπάτια είναι ελκυστικά και προσβάσιμα. Θα θέλαμε επίσης να παραδώσουμε στους πολίτες νέα δρομολόγια που θα παρέχουν ευκαιρίες αναψυχής στην ύπαιθρο και να τα συνδέσουμε με τα υφιστάμενα μονοπάτια, καθώς αυτό θα συμβάλει στη δημιουργία ενός σύγχρονου ολοκληρωμένου δικτύου αειφόρου μετακίνησης που θα μπορεί να απολαύσει το κοινό.*

Πιστεύετε ότι μπορεί να εφαρμοστεί παρόμοια προσέγγιση στην ηλεκτρονική κινητικότητα σε άλλες θαλάσσιες παραμεθόριες περιοχές; Τι θα συμβουλευάτε τις τοπικές αρχές;

*Τα νόμιμα κατοχυρωμένα δημόσια δικαιώματα του δικτύου διέλευσης είναι μοναδικά για την Αγγλία, αλλά τις εκτός δρόμου πεζοπορικές και ποδηλατικές διαδρομές μπορούμε να τις βρούμε σε ολόκληρη την Ευρώπη. Αυτός ο χαμηλών εκπομπών άνθρακα τρόπος μεταφοράς αποφέρει κοινωνικό, οικονομικό και περιβαλλοντικό όφελος στο Kent, και μπορεί να αναπαραχθεί σε άλλες περιοχές.*

*Το σχέδιό μας για τη βελτίωση του δικτύου είναι πελατοκεντρικό, βασισμένο σε εκτενή δημόσια διαβούλευση που έχει εντοπίσει τις απαιτήσεις των χρηστών και τις προσδοκίες βελτίωσης της πρόσβασης. Αυτή η προσέγγιση στην οποία εισακούεται το κοινό και αναπτύσσονται σχέδια βελτίωσης της πρόσβασης στην εξοχή με βάση τα σχόλιά τους θα μπορούσε να εφαρμοστεί με επιτυχία και σε άλλες θαλάσσιες παραμεθόριες περιοχές.*

*Θα συμβούλευα τις τοπικές αρχές να ακούν προσεκτικά τους πελάτες και τους εμπλεκόμενους φορείς, ώστε οι δημόσιες προσδοκίες και οι απαιτήσεις των χρηστών να είναι σαφώς κατανοητές. Είναι επίσης σημαντικό να επενδύσουμε χρόνο και ενέργεια στους τοπικούς ενδιαφερόμενους για τη δημιουργία παραγωγικών συμπράξεων. Και αυτό επειδή θα χρειαστείτε τη βοήθειά τους για την παράδοση νέων προγραμμάτων και τη διαχείριση των διαδρομών στο μακροπρόθεσμο μέλλον, αν θέλετε να μεγιστοποιήσετε τα πιθανά οφέλη της οικολογικής κινητικότητας.*



## Diana Hounslow, Διευθύντρια της Υπηρεσίας Τουρισμού του Pas-de-Calais (Γαλλία)

Κυρία Χάουνσλοου, εργάζεστε στην Υπηρεσία Τουρισμού του Pas-de-Calais για την ανάπτυξη της οικολογικής κινητικότητας (ecomobility) στον τουρισμό. Μπορείτε να μας πείτε σύντομα τι προσπάθειες έχετε κάνει και πώς μπορεί να επωφεληθεί από αυτές η προσέλκυση τουριστών στη γαλλική ακτή του στενού του Ντόβερ;

*Πραγματοποιήσαμε δύο πιλοτικές προσπάθειες προσκαλώντας έναν έμπειρο περιπατητή και έναν ασκούμενο ποδηλάτη να δοκιμάσουν δρομολόγια στην ακτή Oral.*

*Ο Πιερ πήγε χωρίς αυτοκίνητο με τρένο υψηλής ταχύτητας (TGV) από το Παρίσι στην Boulogne-sur-Mer. Περπάτησε από την Boulogne στην πύλη του Le Grand Site de France Les Deux Caps La Pointe de la Crèche στο Cap Blanc-Nez, επέστρεψε στο Παρίσι από τον διεθνή σταθμό στο Calais-Fréthun. Επισκέφθηκε τα εστιατόρια και τα καταλύματα κατά μήκος της διαδρομής και μας έστειλε λεπτομερή περιγραφή του ταξιδιού του. Αυτό μας επέτρεψε να αναλύσουμε τις αδυναμίες μας και να κατανοήσουμε τις ανάγκες των περιπατητών.*

*Οργανώσαμε εκπαίδευση για τοπικές επιχειρήσεις με βάση την εμπειρία του Pierre. Ποιο είναι το ιδανικό περιεχόμενο για διακοπές χωρίς αυτοκίνητο; Ανάλυση των παρεχόμενων υπηρεσιών, εταιρικών σχέσεων και δικτύων, συμπεριλαμβανομένων των εταιρειών μέσω μαζικής μεταφοράς, ευαισθητοποίηση των τοπικών επιχειρήσεων, στόχευση μέσω κοινωνικών δικτύων... Απόρροια αυτού ήταν η προώθηση 5 πακέτων διακοπών, διαθέσιμων στο διαδίκτυο μέσω του γραφείου ταξιδιών Terre des Deux Caps από τον Σεπτέμβριο του 2015.*

*Ο ειδικός μας στην ποδηλασία, ο οποίος ήταν και ταξιδιωτικός πράκτορας, πήρε τη διαδρομή Eurovelo κατά μήκος της ακτής και κατέγραψε την εμπειρία του με τον ίδιο τρόπο που είχε κάνει ο Pierre. Στη συνέχεια μας βοήθησε να παράγουμε ένα πακέτο για τους ποδηλάτες και μια δεύτερη σειρά προτεινόμενων διαδρομών για τους ποδηλάτες και τους περιπατητές, τις οποίες προώθησε στην ιστοσελίδα του [www.france-randonnée.fr](http://www.france-randonnée.fr).*

*Ένα προϊόν αυτής της πιλοτικής φάσης ήταν ο εξοπλισμός της La Maison du Grand Site με 30 ηλεκτρικά ποδήλατα τα οποία κατά τη διάρκεια της πρώτης τους περιόδου νοικιάστηκαν 1.700 φορές από την 1η Απριλίου έως τις 30 Σεπτεμβρίου, παρ' όλο που ήταν μια αρκετά υγρή καλοκαιρινή περίοδος.*

Έχουμε δει ότι παρόμοιες προσεγγίσεις έχουν αναπτυχθεί στην αγγλική πλευρά του στενού του Ντόβερ. Ποιο θα είναι, κατά την άποψή σας, το όφελος από την ενίσχυση της διασυνοριακής εργασίας σε αυτό το θέμα;

*Πρέπει να δοκιμάσουμε πιλοτικά και να συγκρίνουμε τις βέλτιστες πρακτικές μας σε αυτόν τον τομέα. Οι ανάγκες των περιπατητών και των ποδηλατών ποικίλλουν ανάλογα με τις πολιτισμικές τους συνήθειες, οπότε είναι πάντα χρήσιμο να δούμε τι κάνουν οι άλλοι για να ανταποκριθούν στις ανάγκες αυτές. Είναι εξίσου σημαντικό στις περιπτώσεις που γειτνιάζουν να υπάρχει σύνδεση των διαδρομών που έχουν σημανθεί με πινακίδες. Η ιδανική σήμανση θα ήταν επίσης ένα τεράστιο βήμα προς τα εμπρός. Η ανάπτυξη δεσμών μεταξύ των συλλόγων πεζοπορίας και ποδηλασίας θα είχε εξαιρετική σημασία από οικονομικής και πολιτιστικής απόψεως.*





# ΙΤΑΛΙΑ – ΚΑΝΑΛΙ ΚΟΡΣΙΚΗΣ

## Κουπόνι για την καινοτομία

Στην Τοσκάνη το Επιμελητήριο Maremma και Tirreno (CCIAA) έχει αναπτύξει ένα ειδικό εργαλείο για την ενθάρρυνση της καινοτομίας, σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο της Πίζας. Συνεισφέρει άμεσα σε καινοτόμες προσεγγίσεις για τη μετάβαση σε χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, με άμεση κεφαλαιοποίηση σε επιχειρηματικό επίπεδο. Ένα καλό παράδειγμα της εγκάρσιας προσέγγισης της οικονομίας χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα!

Εμπλεκόμενοι	<p>Το Εμπορικό Επιμελητήριο έχει θεσπίσει στρατηγικό πρόγραμμα για την «Έρευνα, καινοτομία και ανάπτυξη». Το δίκτυο που δημιουργήθηκε για την ανάπτυξη και εφαρμογή αυτού του προγράμματος (και των εργαλείων του, όπως το «κουπόνι για την καινοτομία») αποτελείται από τους ακόλουθους φορείς:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Τμήματα πανεπιστημίων και ερευνητικά κέντρα</li><li>2. Εταιρείες</li><li>3. Πιστωτικά ιδρύματα</li><li>4. Τοπικές και περιφερειακές αρχές (δήμοι και περιφέρειες)</li></ol>
Χρονο-διάγραμμα	<p>Το Εμπορικό, Βιομηχανικό και Γεωτεχνικό Επιμελητήριο Maremma και Tirreno και το Πανεπιστήμιο της Πίζας συμμετείχαν σε αυτή τη δράση από το 2015. Η πιλοτική δράση ολοκληρώθηκε το 2017. Η αποτελεσματικότητα αυτής της πρακτικής τόσο για το οικονομικό πλαίσιο όσο και για την ακαδημαϊκή κοινότητα ώθησε το Επιμελητήριο και το Πανεπιστήμιο της Πίζας να δημοσιεύσουν μια νέα πρόσκληση υποβολής προτάσεων (2016) για τη χρηματοδότηση επιχειρήσεων που ενδιαφέρονται για την ανάπτυξη καινοτόμων σχεδίων σε συνεργασία με τους ερευνητές. Αυτή η δεύτερη έκδοση συνεχίζεται.</p>
Κόστος	106 000 €
Ποιοτικά και ποσοτικά αποτελέσματα	<p>Στη βάση της δράσης «κουπόνι για την καινοτομία» βρίσκεται η τάση για μετάβαση σε χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα· το ταίριασμα των αναγκών των επιχειρήσεων και των δεξιοτήτων των πανεπιστημίων με σκοπό την ένταξη των επιχειρήσεων και την κοινωνική καινοτομία καθοδηγείται από την ευαισθητοποίηση και τη βούληση να έχουν θετικό αντίκτυπο στο περιβάλλον.</p> <p>Ως αποτέλεσμα, όλοι οι ερευνητές και οι εταιρείες (10 έως τώρα) που συμμετείχαν στο έργο, παρά τις βασικές επιχειρηματικές τους δραστηριότητες για καινοτομία, έχουν αναπτύξει και/ή ενισχύσει περιβαλλοντικά βιώσιμα προϊόντα και/ή διαδικασίες.</p>
Επικοινωνία	Marina Paino, Επιμελητήριο Maremma και Tirreno, <a href="mailto:marina.paino@lg.camcom.it">marina.paino@lg.camcom.it</a> Iacopo Cavallini, Πανεπιστήμιο της Πίζας, <a href="mailto:iacopo.cavallini@unipi.it">iacopo.cavallini@unipi.it</a>





**Marina Paino, Στέλεχος του τμήματος Προώθησης και Οικονομικής Ανάπτυξης (CCICA de Maremma et Tirreno)**

**Lacopo Cavallini, Ερευνητής στο Τμήμα Οικονομίας και Διοίκησης του Πανεπιστημίου της Πίζα**



Τα «κουπόνια για την καινοτομία» στις επιχειρήσεις του Επιμελητηρίου επιλέχθηκαν από τους εταίρους του PASSAGE ως μια καλή πρακτική για την επιχειρηματικότητα και την κοινωνική καινοτομία. Μπορείτε να μας πείτε περισσότερα;

**MP:** Για να διατηρήσει την ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων, το Εμπορικό Επιμελητήριο Maremma Tirreno έχει θεσπίσει ένα στρατηγικό πρόγραμμα για την «Έρευνα, καινοτομία και ανάπτυξη» για τους επιχειρηματίες και τους επίδοξους επιχειρηματίες για την υλοποίηση καινοτόμων ιδεών που θα μεταφραστούν στην ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας. Μεταξύ άλλων, το Επιμελητήριο δημοσίευσε 2 προκηρύξεις διαγωνισμών:

1. Κουπόνι για την καινοτομία για την υποστήριξη των ΜΜΕ στην ανάπτυξη καινοτόμων ιδεών σε συνεργασία με πανεπιστημιακούς ερευνητές (6 εταιρείες επιλέχθηκαν το 2015)
2. Κουπόνι για την κοινωνική καινοτομία για την προώθηση καινοτόμων λύσεων που ενισχύουν την κοινωνική ευημερία και την οικονομική ανταγωνιστικότητα.

**IC:** Εκπροσωπώ το Πανεπιστήμιο της Πίζα στην Επιτροπή της επιλογής των σχεδίων που μπορούν να λάβουν το «κουπόνι». Σε αυτό το πλαίσιο προσπαθώ, αρχικά, να αντιστοιχίσω εταιρείες και ερευνητές, εντοπίζοντας συναδέλφους των οποίων οι δεξιότητες συνάδουν με τέτοιου είδους έργα. Τέλος, διαβεβαιώνω ότι τα αποτελέσματα της συνεργασίας ταιριάζουν με τις προσδοκίες. Σε κάθε στάδιο, η συνεργασία με το Επιμελητήριο είναι πολύ κοντά στην κάλυψη των αναγκών των επιχειρήσεων.

Πώς βοηθάει την καινοτομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα; Τι εγγυάται τη βιωσιμότητα των έργων μετά τη λήξη της χρηματοδότησης;

**MP:** Όλοι οι τομείς θα μπορούσαν να συμβάλουν σε μια μετάβαση χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, ανάλογα με το τεχνολογικό και οικονομικό δυναμικό τους, ώστε το κουπόνι για την καινοτομία να είναι ανοιχτό σε όλους τους οικονομικούς τομείς που επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα την οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Η σύμπραξη των επιχειρηματιών και των ερευνητών εγγυάται τη βιωσιμότητα των έργων. Τα τμήματα και οι επιχειρήσεις του πανεπιστημίου επενδύουν ανθρώπινους και οικονομικούς πόρους προκειμένου να ισχυροποιήσουν την εργασία μετά τη λήξη της χρηματοδότησης. Λαμβάνοντας υπόψη τα καλά αποτελέσματα, αναπτύσσουμε μια διασυννοριακή προσέγγιση στους οικονομικούς τομείς που έχουν μεγαλύτερο αντίκτυπο στις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (βιώσιμος τουρισμός, μπλε και πράσινες βιοτεχνολογίες, ανανεώσιμες πηγές ενέργειας) με το έργο MARITTIMOTECH που ξεκίνησε τον Ιανουάριο του 2017. Το κουπόνι καινοτομίας συμβάλλει επίσης στη αλλαγή στάσης των επιχειρηματιών και των πολιτών. Η δέσμευσή τους σε καινοτόμα σχέδια και διαδικασίες σε συνεργασία με τους ερευνητές ενθαρρύνει πιο βιώσιμες επιλογές.

**IC:** Το Πανεπιστήμιο αφιερώνει όλο και περισσότερες δυνάμεις, δεξιότητες και πόρους στην εκμάθηση λύσεων χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και βιώσιμης παραγωγής. Οι ερευνητές παρακολουθούν την περιρρέουσα οικονομική πραγματικότητα πριν από την έναρξη των σχεδίων και των μελετών· όλοι γνωρίζουμε ότι πρέπει να παίξουμε το ρόλο μας για να κληροδοτήσουμε έναν υγιέστερο και καθαρότερο κόσμο στις μελλοντικές γενιές. Η αντιστοίχιση των αναγκών των επιχειρήσεων και των πανεπιστημίων θα πρέπει να καθοδηγείται από αυτή την τάση.

Ποιες είναι οι σημαντικότερες προκλήσεις και λύσεις για συνεργασία μεταξύ πανεπιστημίων και επιχειρήσεων;

**MP:** Με την υλοποίηση της δράσης μας, επιβεβαιώσαμε πρώτα την απόσταση μεταξύ του πανεπιστημίου και των επιχειρήσεων. Παρά το γεγονός ότι οι έρευνες των πανεπιστημίων είναι σε θέση να συμβάλουν στην έξυπνη, χωρίς αποκλεισμούς και βιώσιμη ανάπτυξη, συχνά δεν συμβαίνουν, επειδή δεν ανταποκρίνονται στις κοινωνικοοικονομικές ανάγκες που εκφράζουν οι εταιρείες και οι πολίτες. Πρέπει πρώτα να ξεπεράσουμε τις πεποιθήσεις, να κατανοήσουμε ο ένας τον άλλον και να ευνοήσουμε το διάλογο. Οι συναντήσεις μεταξύ εταιρειών και ερευνητών τους επέτρεψαν να δημιουργήσουν προϋποθέσεις για μια θετική συνεργασία. Το πιο σημαντικό βήμα ήταν η άμεση συμμετοχή ερευνητών στις εταιρείες για μερικές ημέρες. Ένα μόνιμο όργανο με εκπροσώπους ενδιαφερόμενων μερών που ενδιαφέρονται για την καινοτομία και την επιχειρηματικότητα θα μπορούσε να ενισχύσει τη συνεργασία.

**IC:** Στη βιβλιογραφία εμφανίστηκε ο όρος τριπλή έλικα (triple helix) για να αποδώσει τη διαμόρφωση σχέσεων μεταξύ ερευνητικών κέντρων, εταιρειών και δημόσιων ιδρυμάτων. Ένας τέταρτος έλικας (κοινωνία των πολιτών) προστέθηκε για να συμπεριλάβει την καινοτομία του 21ου αιώνα. Η τετραπλή έλικα (quadruple helix) επιτρέπει στις περιοχές να ακολουθούν μη παραδοσιακές διαδρομές καινοτομίας. Στο ακαδημαϊκό περιβάλλον, επιμένει όλο και περισσότερο σε μια τρίτη αποστολή, συμπληρωματική της εκπαίδευσης και της έρευνας, για να ευθυγραμμιστούν οι ατζέντες των θεμάτων που ζωντανεύουν την τετραπλή έλικα.

Θα μπορούσε να αναπτυχθεί εύκολα σε άλλες περιοχές;

**MP:** Τα κουπόνια μπορούν εύκολα να αναπτυχθούν σε άλλες περιοχές, εφόσον εμπλέκονται όλοι οι ενδιαφερόμενοι φορείς: εταιρείες, πανεπιστήμια, ερευνητικά κέντρα, δημόσιοι φορείς και πολίτες. Ο διάλογος και οι πληροφορίες είναι καθοριστικής σημασίας. Καταβάλλετε κάθε δυνατή προσπάθεια για να ευαισθητοποιήσετε τους ενδιαφερόμενους σχετικά με τη σημασία της συνεργασίας και να τους εμπλέξετε στον σχεδιασμό και την υλοποίηση της διαδικασίας καινοτομίας. Οι οργανισμοί που εκπροσωπούν τα συμφέροντα των εταιρειών, όπως τα εμπορικά επιμελητήρια, πρέπει να ενισχύσουν το ρόλο τους ως διαμεσολαβητών μεταξύ κοινωνικοοικονομικών και ακαδημαϊκών συστημάτων.

**IC:** Συμφωνώ απόλυτα. Το μοντέλο της τετραπλής έλικας μπορεί να εφαρμοστεί για να εξηγήσει τη μεταφορά τεχνολογίας σε κάθε χώρα, έτσι ώστε τα κουπόνια να μπορούν να αναπτυχθούν οπουδήποτε. Κάθε κράτος μέλος έχει αναπτύξει διαφορετικά μοντέλα μεταφοράς τεχνολογίας και συνεργασίας μεταξύ εταιρειών και ερευνητικών κέντρων, αλλά ποτέ δεν αποκλίνουν από την προσέγγιση της τριπλής και τετραπλής έλικας. Απλώς πρέπει να προσαρμόσουμε τις πρακτικές του κουπονιού στα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά κάθε λαού.

# ΓΑΛΛΙΑ – ΣΤΕΝΟ ΤΟΥ ΝΤΟΒΕΡ

## Τρίτη Βιομηχανική Επανάσταση

Στην περιοχή Hauts-de-France αναπτύχθηκε ένα σημαντικό στρατηγικό σχέδιο με τον οικονομολόγο Jeremy Rifkin, τον στοχαστή της Τρίτης Βιομηχανικής Επανάστασης. Σε σχέση με τις δύο προηγούμενες (η πρώτη με τον άνθρακα και την ατμομηχανή και η δεύτερη με το πετρέλαιο και την ηλεκτρική ενέργεια) η Τρίτη Βιομηχανική Επανάσταση, βασισμένη στην ενεργειακή μετάβαση και τις ψηφιακές τεχνολογίες, αλλάζει τον κόσμο, τον τρόπο που ζούμε, παράγουμε, καταναλώνουμε, μετακινούμαστε...

Εμπλεκόμενοι	<p>Πρωτοβουλία: Περιφερειακό Συμβούλιο του Hauts-de-France και Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο του Hauts-de-France.</p> <p>Με τη συμβολή των: Παγκόσμιο Φόρουμ Λιλ και δίκτυο Συμμαχίας (επιχειρηματίες αιφύρου ανάπτυξης)</p> <p>Χρηματοδοτική στήριξη: Συμβούλιο της κομητείας Pas-de-Calais, Νομαρχιακό συμβούλιο του Nord, ADEME, Περιοχή του Arras, Ευρύτερη περιοχή λιμνοθάλασσας της Dunkerque, Ευρωπαϊκή μητρόπολη της Λιλ και Ευρωπαϊκό Περιφερειακό Ταμείο Ανάπτυξης - ΕΤΠΑ).</p> <p>Το φόρουμ προσανατολισμού αποτελείται από περίπου 50 μέλη, που ορίζεται από τους οικονομικούς, πολιτικούς, κοινωνικούς, ερευνητικούς / πανεπιστημιακούς κόσμους.</p>
Χρονο-διάγραμμα	<p>Η τρίτη βιομηχανική επανάσταση στο Hauts-de-France ξεκίνησε το 2013 και άρχισε να εξαπλώνεται σε όλη την Περιφέρεια το 2014. Πρόκειται για μια διαδικασία σε εξέλιξη.</p>
Κόστος	<p>Πηγές χρηματοδότησης:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Επενδυτικό Ταμείο CAP3RI με δημόσια και ιδιωτικά κονδύλια από τη Γαλλία και την Ευρώπη (ΕΤΠΑ, Caisse des Dépôts, Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, Crédit Agricole Βόρειας Γαλλίας): 50 εκατ. Ευρώ για να ξεκινήσουν.</li> <li>• Οι ειδικοί λογαριασμοί αποταμίευσης της Τρίτης Βιομηχανικής Επανάστασης συνέλεξαν περισσότερους από 10 εκατομμύρια ευρώ από απλούς πολίτες σε λίγους μήνες</li> <li>• Το Crowdfunding σε 5 εξειδικευμένες πλατφόρμες</li> </ul>
Ποιοτικά και ποσοτικά αποτελέσματα	<p>Περισσότερα από 700 έργα και πρωτοβουλίες</p>
Επικοινωνία	<p>Magali Tribondeau, Entreprise councillor within Hauts-de-France coastal Chamber of commerce and industry, <a href="mailto:m.tribondeau@hautsdefrance.cci.fr">m.tribondeau@hautsdefrance.cci.fr</a></p>
Ιστότοπος	<p><a href="http://www.rev3.fr">www.rev3.fr</a></p>



LA 3<sup>ÈME</sup> RÉVOLUTION INDUSTRIELLE EN HAUTS-DE-FRANCE



## Magali Tribondeau, Σύμβουλος για τις επιχειρήσεις στο παράκτιο Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Hauts-de-France (Γαλλία)

Κυρία Τριμποντώ, εργάζεστε για το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο στη γαλλική ακτή του στενού Ντόβερ. Η προσέγγιση του Επιμελητηρίου στο πλαίσιο της τρίτης βιομηχανικής επανάστασης στο Hauts-de-France έχει επιλεγεί ως πρότυπη πρακτική για την υποστήριξη καινοτομιών και επιχειρηματικότητας χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τους εταίρους του PASSAGE. Μπορείτε να εξηγήσετε γιατί;

*Από το 2013 και την εφαρμογή ενός περιφερειακού στρατηγικού σχεδίου, παρέχουμε υποστήριξη σε κάθε έργο που εντάσσεται σε έναν από τους πυλώνες της τρίτης βιομηχανικής επανάστασης. Είναι μια νέα οικονομία, ένας νέος δυναμισμός, ώστε να υποστηρίξουμε όλες τις νέες πρωτοβουλίες που αναδύονται.*

Στο πλαίσιο αυτό, έχετε αναπτύξει διάφορους χρηματοδοτικούς μηχανισμούς. Μπορείτε να εξηγήσετε πώς προχωράτε ακριβώς στη χρηματοδότηση καινοτόμων έργων της περιοχής και να στηρίξετε τις επιχειρήσεις;

*Όταν εγκρίνεται ένα νέο έργο, ορίζουμε από κοινού με τον τελικό δικαιούχο έργου τους άξονες ανάπτυξης, τις βελτιώσεις και τους ενδεχόμενους τρόπους χρηματοδότησης. Μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε επιδοτήσεις, συμμετοχική χρηματοδότηση ή επιδοτούμενα τραπεζικά δάνεια. Μπορούμε επίσης να χρησιμοποιήσουμε το ταμείο CAP3RI, το οποίο δημιουργήθηκε από πολλούς εταίρους (περιφερειακό συμβούλιο Hauts-de-France, Crédit Agricole Nord-de-France, Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, Grouper Nord-Est) στα τέλη του 2015 αποκλειστικά για την τρίτη Βιομηχανική Επανάσταση. Κάθε έργο είναι διαφορετικό, αλλά υπάρχουν διάφορες διαθέσιμες λύσεις για να αναπτυχθούν δυναμικά αυτές οι ενέργειες.*

Η τρίτη βιομηχανική επανάσταση είναι μια σημαντική αλλαγή παραδείγματος. Ποιες είναι οι σημαντικότερες προκλήσεις που αντιμετωπίζετε; Είναι όλες οι επιχειρήσεις έτοιμες να δεσμευτούν σε αυτή την προσέγγιση;

*Δεν είναι όλες οι εταιρείες έτοιμες να συμμετάσχουν σε αυτή την επανάσταση. Κάθε οντότητα πρέπει να κάνει τη δική της επανάσταση και να πάρει χρόνο να σκεφτεί τι μπορεί να εφαρμοστεί για πρώτη φορά για να ξεκινήσει και να προχωρήσει με έναν ευρύτερο προβληματισμό σχετικά με την αναπτυξιακή της στρατηγική. Αυτό, προφανώς, απαιτεί χρόνο και δεν μπορεί να επιτευχθεί σε μια μέρα. Αυτό είναι κυρίως αυτή τη φορά για σκέψη που διαρκεί.*

Υπάρχει επίσης ένα θέμα με την καινοτομία: η επανάσταση σημαίνει ρήξη με το σημερινό μοντέλο. Αυτό όμως συνεπάγεται τεχνολογικά διαλείμματα, τα οποία μερικές φορές αντιμετωπίζουν ρυθμιστικούς περιορισμούς που μπορούν να περιορίσουν τον πειραματισμό και να σταματήσουν τις νέες τεχνολογίες που υπάρχουν στην επικράτεια.

Γιατί το θεωρείτε επιτυχία; Ποιο είναι το περιθώριο για πρόοδο;

*Η σημαντικότερη επιτυχία είναι να κατορθώσουμε να συγκεντρώσουμε πολιτικούς εκπροσώπους, οικονομικούς ηγέτες, ακαδημαϊκούς και όλους όσους εμπλέκονται σε αυτή την προσέγγιση. Αυτή είναι μια ουσιαστική προσέγγιση και ο καθένας πρέπει να κάνει καταμέτρηση. Αυτή η προσέγγιση είναι εθελοντική και συνεργατική και σε τέτοιο πνεύμα που μας βοηθά να φανταστούμε έναν καλύτερο κόσμο για το αύριο.*

Η περιοχή Hauts-de-France, με το μεταλλευτικό και βιομηχανικό της παρελθόν, είναι μια ιδιαίτερη περιοχή. Πιστεύετε ότι μια παρόμοια προσέγγιση μπορεί να εφαρμοστεί σε άλλες περιοχές με διαφορετικά χαρακτηριστικά; Τι συμβουλές θα δίνετε;

*Το μοντέλο που αναπτύχθηκε από τον J. Rifkin είναι προσαρμόσιμο. Δεν πρέπει να θεωρείται ως αυτοσκοπός αλλά ως εργαλείο που πρέπει να αποδοθεί σε μια συγκεκριμένη περιοχή. Άλλες περιφέρειες και πόλεις το έχουν καταλάβει. Το θέμα είναι ότι όλοι μπορούν να επωφεληθούν από την εμπειρία του άλλου και αντίστροφα. Βρισκόμαστε σε μια συνεχή διαδικασία βελτίωσης και μπορούμε να μάθουμε από κάθε εμπειρία, ακόμη και αν αναπτύσσεται σε άλλη περιοχή.*

# ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ – ΚΟΛΠΟΣ ΤΗΣ ΦΙΝΛΑΝΔΙΑΣ

## Λέσχη Πέλοτον

Στο Ελσίνκι, η ανεξάρτητη ομάδα προβληματισμού (think-tank) Demos Helsinki έχει αναπτύξει ειδική στήριξη για τις νεοσύστατες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα της καθαριότητας, με στόχο τον περιορισμό της κλιματικής αλλαγής και τη μείωση της κατανάλωσης φυσικών πόρων. Μια επιτυχημένη ιστορία εγκάρσιων εργασιών για να φέρει την αλλαγή στην καθημερινή ζωή των κατοίκων!

Εμπλεκόμενοι	<p>Οι νεοφυείς επιχειρήσεις (startups) και οι εταιρείες από διάφορες βιομηχανίες στον τομέα του καθαρισμού (κατασκευές, κινητικότητα, τρόφιμα και αειφόρος κατανάλωση) είναι οι κύριοι ενδιαφερόμενοι και οι δικαιούχοι.</p> <p>Άλλα ενδιαφερόμενα μέρη: ΜΚΟ, τελικοί χρήστες και πολίτες· δήμοι, πόλεις και ερευνητικά ιδρύματα· υπουργεία και δημόσιοι οργανισμοί χρηματοδότησης.</p>
Χρονο-διάγραμμα	<p>Το πρώτο έργο Peloton ξεκίνησε το 2009. Η Peloton Club, όπως είναι σήμερα, λειτουργεί από το φθινόπωρο του 2012.</p>
Κόστος	<p>Περίπου 250.000 € / έτος - μόνο ενδεικτικά, μπορεί να διαφέρει από τοποθεσία σε τοποθεσία και εξαρτάται από τους τοπικούς παράγοντες του οικοσυστήματος και το αρχικό επίπεδο δέσμευσης</p>
Ποιοτικά και ποσοτικά αποτελέσματα	<p>Τα ειδικά εργαστήρια και εργαστήρια καινοτομίας της βιομηχανίας έχουν σημαντικό αντίκτυπο. Επιτυχημένα παραδείγματα:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Η Rautakesko δημιούργησε μια υπηρεσία εμπειρογνομόνων σε θέματα ενέργειας, ανέπτυξε ένα concept store και πρόγραμμα εκπαίδευσης του προσωπικού το 2010.</li> <li>• Η Fazer Amica ανέπτυξε το πείραμα του Κλιματικού Γεύματος - 60 νέες συνταγές μεσημεριανού φαγητού βασισμένες σε λαχανικά, οι οποίες αποτελούν προσόν σε διαπραγματεύσεις B2B</li> <li>• Lahden Ateria: μείωση των εκπομπών κατά 13% και εξοικονόμηση 100.000 ευρώ σε ένα χρόνο με τη διενέργεια συνταγών μεσημεριανού γεύματος και τη μείωση των βιολογικών αποβλήτων.</li> <li>• ResQ (εφαρμογή για κινητά): Από τον Ιανουάριο του 2016, πάνω από 350.000 γεύματα ResQ'd από περισσότερα από 1750 εστιατόρια, αποτρέποντας πάνω από 90.000 κιλά αποβλήτων τροφίμων, που ισοδυναμούν με εκπομπές CO<sub>2</sub> από 8.000.000 χιλμ., δημιουργία θέσεων εργασίας.</li> </ul>
Επικοινωνία	<p>Kati Vuks, Υπεύθυνη της κοινότητας του Peloton Club στο Demos Helsinki,  <a href="mailto:kati.vuks@demoshelsinki.fi">kati.vuks@demoshelsinki.fi</a></p>
Ιστότοπος	<p><a href="http://pelotonclub.me/">http://pelotonclub.me/</a></p>







## Kati Vuks, community manager at Demos Helsinki (Finland)

Η ομάδα προβληματισμού Demos Helsinki αναπτύσσει μια συγκεκριμένη προσέγγιση για την υποστήριξη των νεοφυών επιχειρήσεων, ιδίως εκείνων που δρουν για τον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής: το Club Peloton. Οι συνεργάτες του PASSAGE επέλεξαν την οικοσυστημική σας προσέγγιση ως καλό παράδειγμα υποστήριξης της επιχειρηματικότητας και της κοινωνικής καινοτομίας στο πλαίσιο της μετάβασης σε χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Μπορείτε να μας πείτε περισσότερα, κυρία Βουκς;

*Το Peloton Club είναι ένα φυτώριο, επιταχυντής και ένα οικοσύστημα. Συνδέουμε έξυπνες και καθαρές νεοσύστατες επιχειρήσεις σε πρώιμα στάδια με τις εταιρείες και τις πόλεις, προκειμένου να βελτιώσουμε τη δημιουργία και την ανάπτυξη νέων μοντέλων επιχειρηματικών μοντέλων, προϊόντων και υπηρεσιών. Διοργανώνουμε εργαστήρια, στρατόπεδα καινοτομίας και προγράμματα επιτάχυνσης, καθώς και συναντήσεις κοινότητας υποδοχής γνωστές ως Peloton Club Nights. Κατά τα τελευταία 8 χρόνια δημιουργήσαμε μια μοναδική επιχειρηματική κοινότητα, η οποία είναι ανοιχτή σε ένα ευρύτερο σύνολο ανθρώπων. Ένας που προσελκύει ευρύ φάσμα δεξιοτήτων που είναι απαραίτητες για τη μετατροπή πόλεων / τροφίμων / μεταφορών / κατοικιών, συμπεριλαμβανομένου του τρόπου ζωής-επιχειρηματίες, ενθουσιώδεις, σχεδιαστές, ερευνητές, αστικοί ακτιβιστές, επαγγελματίες, αξιωματούχοι της πόλης,*

Σημείο εκκίνησης είναι το γεγονός ότι η αλλαγή της τεχνολογίας δεν αρκεί για να επιτευχθεί η μετάβαση σε χαμηλές εκπομπές άνθρακα και ότι είναι επίσης απαραίτητη η αλλαγή της συμπεριφοράς. Είναι δύσκολο για τις επιχειρήσεις να αλλάξουν συμπεριφορά; Πώς μπορείτε να βεβαιωθείτε ότι ικανοποιεί τη ζήτηση των καταναλωτών;

*Η προσέγγιση Peloton περιλαμβάνει τη δημιουργία και την κλιμάκωση των επιχειρήσεων αλλαγής συμπεριφοράς. Όσον αφορά τους πόρους και την ενέργεια, οι πιο σημαντικές αποφάσεις που λαμβάνουν οι άνθρωποι στη ζωή τους αφορούν την κινητικότητα, τη στέγαση και την κατανάλωση. Εκεί περνούν τα περισσότερα από τα χρήματά μας και από όπου προέρχονται οι περισσότερες εκπομπές. Συνεργαζόμαστε με εταιρείες για να αλλάξουμε συμπεριφορές σχετικά με αυτές τις δραστηριότητες, εμπλεκόμενες και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς στην ανάπτυξη ιδεών, στη συν δημιουργία. Οι περισσότερες από τις εταιρείες με τις οποίες συνεργαστήκαμε όλα αυτά τα χρόνια κατάφεραν κυρίως να στρέψουν την προσοχή τους σε τρόπους επωφελούμενης από τη συμπεριφορά των πελατών. Στα προγράμματα επιτάχυνσης, σημαντικό μέρος της διαδικασίας είναι τα επιχειρησιακά πειράματα που διεξάγονται. Οι νεοσύστατες εταιρείες ή, για παράδειγμα, τα ζευγάρια που είναι εγκατεστημένα στην αγορά έχουν την ευκαιρία να δοκιμάσουν επιχειρηματικά μοντέλα και νέα προϊόντα/υπηρεσίες σε δοκιμαστικούς σταθμούς πραγματικής ζωής και πραγματικούς χρήστες, προκειμένου να βελτιώσουν τις ιδέες τους και να διασφαλίσουν ότι ικανοποιούν τη ζήτηση των καταναλωτών.*

Μπορείτε να εξηγήσετε πώς μπορείτε να εμπλέξετε διάφορους ενδιαφερόμενους και ποια είναι τα οφέλη;

*Χρησιμοποιούμε πολλές διαφορετικές μεθόδους συν-δημιουργίας ως βάση των εργαστηρίων μας και των κατασκηνώσεων καινοτομίας. Η προσέγγιση Peloton αφορά την αντιμετώπιση του μέλλοντος χαμηλών εκπομπών άνθρακα, μέσω της δημιουργίας ιδεών για νέα προϊόντα και υπηρεσίες (συνεργασία μεταξύ διαφόρων φορέων) και προστιθέμενης αξίας σε παλαιές (π.χ. εσωτερικά εργαστήρια εντός των εταιρειών). Για κάθε περίπτωση και πρόγραμμα χαρτογραφούμε πρώτα τους σχετικούς ενδιαφερόμενους ή πύλες (είτε βοηθάμε να βρούμε τους κατάλληλους ανθρώπους μέσα σε μια εταιρεία ή / και να χαρτογραφίσουμε τους βασικούς παίκτες στην αγορά). Στη συνέχεια, προσκαλούμε αυτούς τους διάφορους ομολόγους σε ένα κοινό γεγονός (π.χ. κατασκήνωση καινοτομίας) όπου διευκολύνουμε τη διαδικασία συζήτησης και συν-δημιουργίας τους. Η διευκόλυνση είναι σημαντική για να μπορέσουμε να δημιουργήσουμε ένα κοινό έδαφος για γόνιμη συζήτηση μεταξύ ομολόγων με πολύ διαφορετικές νοοτροπίες (μακροπρόθεσμη σκέψη, στρατηγικές και στόχοι σε σχέση με την ταχεία και γρήγορη καινοτόμο προσέγγιση). Η δημιουργία ενός ανοιχτού αισθήματος εμπιστοσύνης μεταξύ των συμμετεχόντων είναι κομβικό σημείο στις συναντήσεις. Οι συμμετέχοντες δεν είναι μόνο άνθρωποι που συμμετέχουν στα έργα, αλλά ολόκληρο το οικοσύστημα Peloton, από ενθουσιώδεις και κοινωνοφελείς ακτιβιστές σε διευθυντές μεγάλων εταιριών και ανθρώπων που εργάζονται στις δημόσιες αρχές.*

Η περιοχή του Ελσίνκι είναι μια δυναμική μητροπολιτική περιοχή. Πιστεύετε ότι μια παρόμοια προσέγγιση θα μπορούσε να εφαρμοστεί σε άλλες ευρωπαϊκές περιφέρειες; Τι θα τους συμβουλευάτε;

*Πιστεύουμε ότι μια παρόμοια προσέγγιση μπορεί να εφαρμοστεί και σε άλλες περιοχές. Η οικοδόμηση μιας κοινότητας ατόμων με επιχειρηματική σκέψη και που ενδιαφέρονται για το μέλλον αυτού του πλανήτη και θέλουν να αντιμετωπίσουν τις μεγάλες προκλήσεις είναι σίγουρα δυνατή και εκτός των μητροπολιτικών περιοχών. Ωστόσο, είναι βέβαιο ότι λόγω των διαφορετικών χαρακτηριστικών, το ιστορικό και η τρέχουσα κατάσταση των περιφερειών αυτών (υπάρχουσα υποδομή εκκίνησης, επίπεδο δραστηριότητας της επιχειρηματικής σκηνής, τι είδους προσεγγίσεις, γεγονότα και πρωτοβουλίες έχουν ήδη πραγματοποιηθεί και ποιο είναι οι κύριοι συντελεστές τα σημαντικά οικοσυστήματα κλπ.) διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στο πώς και σε ποιο βαθμό μπορεί να υλοποιηθεί η εφαρμογή της προσέγγισης Peloton. Για παράδειγμα, σχεδιάζουμε επί του παρόντος ένα έργο συνεργασίας στο Ναϊρόμπι της Κένυας το 2018 και τα πρώτα βήματα θα είναι η χαρτογράφηση της τοπικής επιχειρηματικής σκηνής και η ανίχνευση των αναγκών των επιχειρηματιών και της κοινότητας για τον προγραμματισμό σχετικών δραστηριοτήτων που εμπλέκουν και ενεργοποιούν το τοπικό οικοσύστημα και να δημιουργήσουν νέες ευκαιρίες για τους επιχειρηματίες. Είμαστε πλέον μέρος του τριετούς προγράμματος Interreg SmartUp Accelerator που θα μας βοηθήσει να ενισχύσουμε την προσέγγιση Peloton και να δημιουργήσουμε γέφυρες με τα οικοσυστήματα των χωρών της Βαλτικής Θάλασσας όπως η Σουηδία, η Πολωνία, η Ρωσία, η Εσθονία, η Λετονία και η Γερμανία. Αυτό σημαίνει επίσης ότι είμαστε σε θέση να δοκιμάσουμε, να προσαρμόσουμε και να διαδώσουμε την προσέγγιση Peloton εκτός της Φινλανδίας, στην περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας.*

# ΕΣΘΟΝΙΑ – ΚΟΛΠΟΣ ΤΗΣ ΦΙΝΛΑΝΔΙΑΣ

## Ταλίν έξυπνη πόλη

Στο Ταλίν η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών θεωρείται ο καλύτερος τρόπος αντιμετώπισης της πρόκλησης για χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, με καινοτόμες λύσεις για τη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα των περισσότερων δραστηριοτήτων. Η πόλη μέσω του Τεχνολογικού Επιστημονικού Πάρκου Tallinn έχει προστεθεί στο Estonian Smart City Cluster. Το Estonian Smart City Cluster έχει σχεδιαστεί για να δημιουργήσει ένα καινοτόμο περιβάλλον στις πόλεις, το οποίο θα ενισχύσει την ανταγωνιστική ικανότητα των επιχειρήσεων συγκεντρώνοντας επιχειρήσεις, πολίτες, δημόσιες αρχές, ινστιτούτα έρευνας και ανάπτυξης και δομές που υποστηρίζουν την καινοτομία. Το σύμπλεγμα θα επικεντρωθεί στη δημιουργία, την ανάπτυξη (συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης προϊόντων) και την εξαγωγή καινοτόμων λύσεων που αφορούν σε διαφορετικές σφαίρες της αστικής ζωής. Πρόκειται για ένα κοινό σχέδιο μεταξύ της πόλης του Ταρτού, των εταιρειών ΤΠΕ και των εταιρειών υποδομής.

Εμπλεκόμενοι	Πόλη του Tartu, Επιστημονικό Πάρκο Tehnopol του Tallinn, Επιστημονικό Πάρκο του Tartu, Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο του Tartu, Επιστημονικό Κέντρο AHHAA, Rakvere Smart House Competence Center, STACC, Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Ταλίν, Mobi Lab, Positium, Reach-U, Jiffi, Microsoft Estonia, Cityntel, Thinnect, GoSwift, Επιστημονικό και Βιομηχανικό Πάρκο PAKRI, Autolevi, Flydog Solutions, Baltic Innovation Agency, Focus Research, Ridango, Hoiaime Kokku Grupp, Net Group
Χρονο-διάγραμμα	Οι δραστηριότητες του συμπλέγματος συγχρηματοδοτούνται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) από το 2015 έως το 2018 μέσω του προγράμματος ανάπτυξης κοινοπραξιών των επιχειρήσεων της Εσθονίας. Το έργο θα διαρκέσει από την 1η Δεκεμβρίου 2015 έως τις 30 Νοεμβρίου 2018.
Κόστος	Συνολικά 1.200.000€, 50% των οποίων από το ΕΤΠΑ.
Ποιοτικά και ποσοτικά αποτελέσματα	Στόχοι του έργου είναι η υποστήριξη της ανάπτυξης λύσεων έξυπνων πόλεων με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις πόλεις και την επιτάχυνση των εξαγωγών των επιχειρήσεων. Οι αναμενόμενες επιπτώσεις είναι πιο αποτελεσματικές και ευκολότερες στη χρήση υπηρεσιών έξυπνων πόλεων (δημόσιες και ιδιωτικές), χάρη σε ένα περιβάλλον καινοτομίας με διεθνή αναγνώριση, όπου οι αρχές και οι πολίτες, οι επιστήμονες, οι επιχειρήσεις κλπ. συν δημιουργούν έξυπνες λύσεις βασισμένες στις σύγχρονες τεχνολογίες.
Επικοινωνία	Gerttu Pilsas, Project Manager, <a href="mailto:gerttu@smartcitylab.eu">gerttu@smartcitylab.eu</a>
Ιστότοπος	<a href="http://smartcitylab.eu/en">http://smartcitylab.eu/en</a>





## Gerttu Pilsas, project manager at Estonian Smart City Cluster (Εσθονία)

Κυρία Πίλσας, εργάζεστε για το Estonian Smart City Cluster, το οποίο αναγνωρίστηκε ως μια καλή πρακτική για την υποστήριξη της επιχειρηματικότητας και της κοινωνικής καινοτομίας από τους εταίρους του προγράμματος PASSAGE. Μπορείτε να εξηγήσετε τι είναι το Estonian Smart City Cluster;

*Το Estonian Smart City Cluster έχει σχεδιαστεί για να υποστηρίξει την ανάπτυξη λύσεων έξυπνων πόλεων με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις πόλεις και την επιτάχυνση των εξαγωγών των επιχειρήσεων. Επικεντρωνόμαστε κυρίως στις δυνατότητες των ΤΠΕ και των νέων τεχνολογιών στις διάφορες δράσεις και διαδικασίες των πόλεων και στην ανάπτυξη λύσεων εξοικονόμησης ενέργειας και βιώσιμης ανάπτυξης καθώς και στην ανάπτυξη της υγειονομικής περιθάλψης και της κοινωνικής πρόνοιας με αποτελεσματικό και οικονομικά αποδοτικό τρόπο.*

Η Εσθονία είναι μία από τις ευρωπαϊκές χώρες όπου η χρήση των νέων τεχνολογιών είναι η πλέον ανεπτυγμένη. Πώς μπορεί να συμβάλει στην υποστήριξη της ανάπτυξης χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα;

*Η ανάπτυξη μπορεί να ενισχυθεί, για παράδειγμα, με την εξομάλυνση πολλών από τις γραφειοκρατικές διαδικασίες και την αποτελεσματική διακυβέρνηση. Μαζί με την πόλη του Ταρτού, με τις επιχειρήσεις και τους πολίτες, αναζητούμε συνεχώς νέες ευκαιρίες για τη βελτίωση των δημόσιων υπηρεσιών της πόλης, όπως θα ανταποκρίνονταν στις ανάγκες και τις προσδοκίες των πολιτών. Αυτές μπορεί να είναι διαφορετικές εφαρμογές κινητής τηλεφωνίας, μελέτες μετανάστευσης και κινητικότητας που βασίζονται σε δεδομένα σχετικά με την τοποθέτηση μέσω κινητού τηλεφώνου, που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν στον πολεοδομικό σχεδιασμό, στα σύγχρονα συστήματα έκδοσης εισιτηρίων χωρίς χέρια και στα κινητά εργαλεία για αξιωματούχους της πόλης ή σε άλλες έξυπνες λύσεις. Η πόλη του Ταρτού είναι πολύ ανοιχτή προς την κατεύθυνση της καινοτομίας και είναι πρόθυμη να προσφέρει δυνατότητες δοκιμής και ανάπτυξης έξυπνων λύσεων σε πραγματικό περιβάλλον πόλης.*

*Έχουμε δραστηριότητες όπως το Μητρώο Διαδικασιών Πολεοδομίας, τη διαδικτυακή εφαρμογή για Έργα Εξωραϊσμού και Συντήρησης, την Εφαρμογή Πολεοδομικού Σχεδιασμού ή Διαδικτυακή Πύλη Διαχείρισης Εκδηλώσεων που αναπτύχθηκαν για την πόλη του Ταλίν. Οι πραγματικές καινοτομίες για ανάπτυξη χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν αρκετές από τις πρωτοβουλίες μας για έξυπνες υποδομές, όπως η ανακαίνιση των παλαιών σοβιετικών πολυκατοικιών σε ενεργειακά αποδοτικές και σύγχρονες κατοικίες καθώς και το σύστημα τηλεθέρμανσης που χρησιμοποιεί την πλεονάζουσα θερμότητα στο Ταρτού.*

*Οι έξυπνες λύσεις συστήματος δρόμου, για παράδειγμα τα έργα του Tallinn City το 2017-2020, θα περιλαμβάνουν το νέο σύστημα κυκλοφορίας φωτός (με αισθητήρες κίνησης), τον Πίνακα ενημερώσεων (μετεωρολογικός σταθμός), το σύστημα μέτρησης κίνησης πεζών και ποδηλάτων με κάμερες και συνεχή οδική σήμανση κ.λπ. Μπορείτε να διαβάσετε περισσότερα σχετικά με τις πρωτοβουλίες μας στην ιστοσελίδα [smartcitylab.eu](http://smartcitylab.eu).*

Το Ταλίν αποτελεί μέρος μιας «σύμπραξης έξυπνων πόλεων»: από ποιους απαρτίζεται και ποιοι είναι οι στόχοι της σύμπραξης;

*Οι εταίροι του Estonian Smart City Cluster περιλαμβάνουν το Tartu City, το Tallinn Science Park Technopol, το Tartu Science Park, το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο του Tartu, το Επιστημονικό Κέντρο ΑΗΗΑΑ, το Rakvere Smart House Competence Center, το STACC, το Tallinn Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο, Mobi Lab, Positium, Reach-U, Jiffi, τη Microsoft Εσθονία, τη Cityntel, τη Thinnect, τη GoSwift, το επιστημονικό και βιομηχανικό πάρκο PAKRI, την Autolevi, τη Flydog Solutions, την υπηρεσία καινοτομίας της Βαλτικής, τη Focus Research, τη Ridango, τη Hoiaime Kokku Grupp, τη Net Group. Το σύμπλεγμα είναι ανοιχτό σε μέρη που ενδιαφέρονται για τις λύσεις Smart City και ελπίζουμε να προσφέρουμε μια πλατφόρμα όπου οι καλές νέες ιδέες μπορούν να αναπτυχθούν και να αναπτυχθούν σε χρήσιμες λύσεις.*

Κατά την άποψή σας, ποια είναι τα βασικά διδάγματα που μπορείτε να μάθετε από την εμπειρία σας σε πόλεις όπως το Ταλίν και, γενικότερα, στην Εσθονία; Τι μπορεί να βελτιωθεί;

*Πιστεύω ότι ένας από τους βασικούς παράγοντες για την επιτυχία της Εσθονίας είναι η διαφάνεια στην καινοτομία και η προθυμία να δοκιμάσουν, να ελέγξουν και να αναπτύξουν νέες λύσεις μαζί με τους πολίτες. Έχουμε αποδείξει ότι η χρήση της μεθόδου ζωντανού εργαστηρίου για διάφορα έργα συν-δημιουργίας αποτελεί έναν καλό τρόπο εμπλοκής των πολιτών στις εξελίξεις σε πολύ πρώιμο στάδιο, αυτό μας βοήθησε επίσης να αναπτύξουμε λύσεις που ανταποκρίνονται πραγματικά στις ανάγκες των πολιτών ως τελικοί χρήστες. Είμαι βέβαιος ότι θα μπορούσαμε να μάθουμε από πρακτικές άλλων χωρών και πόλεων εφαρμόζοντας πιλοτικά σχέδια μεγάλης κλίμακας και επικοινωνώντας τις βέλτιστες πρακτικές και τα διδάγματα από αυτές τις περιπτώσεις.*



## ➤ 2 - Κοινές προτάσεις για τη βελτίωση της διασυνοριακής πολιτικής

Αναγνωρίζοντας τον ειδικό ρόλο των προγραμμάτων διασυνοριακής συνεργασίας INTERREG VA για την υποστήριξη ολοκληρωμένων προσεγγίσεων στις θαλάσσιες παραμεθώριες περιοχές (στενά), οι εταίροι του έργου PASSAGE δηλώνουν τα εξής:

- Τα προγράμματα διασυνοριακής συνεργασίας που καλύπτουν τις θαλάσσιες παραμεθώριες περιοχές σχεδιάστηκαν όπως και τα προγράμματα διασυνοριακής συνεργασίας που καλύπτουν τις χερσαίες περιοχές, παρά τα διαφορετικά θέματα.
- Τα προγράμματα διασυνοριακής συνεργασίας που καλύπτουν τις θαλάσσιες παραμεθώριες περιφέρειές τους είναι σχετικά σημαντικά και χρήσιμα εργαλεία σε παγκόσμιο επίπεδο, αλλά η αντιμετώπιση της πρόκλησης με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα θα μπορούσε να βελτιωθεί περαιτέρω ώστε να επηρεάσει τα θαλάσσια σύνορα.

Έτσι, στο πλαίσιο των υφιστάμενων προγραμμάτων, οι εταίροι του PASSAGE προτείνουν τα εξής:

- **Παροχή εργαλείων για τον υπολογισμό του αντίκτυπου του άνθρακα από τα έργα που ζητούν την υποστήριξη αυτών των προγραμμάτων.** Ένα κοινό εργαλείο υπολογισμού για όλα τα προγράμματα, εμπνευσμένο από τη μεθοδολογία που χρησιμοποιείται από ιδιωτικές εταιρείες για την αξιολόγηση των επιπτώσεων του άνθρακα, θα μπορούσε να σχεδιαστεί και να χρησιμοποιηθεί από όλα τα προγράμματα. Το εν λόγω εργαλείο θα ήταν πολύ χρήσιμο για τους υποψηφίους του έργου να καθορίσουν την επίδραση του άνθρακα του έργου τους και τη συμβολή τους στην αειφόρο ανάπτυξη· μπορεί να είναι ένα εργαλείο για την ενθάρρυνση της μείωσης των εκπομπών άνθρακα.
- **Θέσπιση του αντίκτυπου του άνθρακα των έργων ως το απόλυτο κριτήριο** για τους φορείς διαχείρισης των προγραμμάτων αυτών να αποφασίσουν ανάμεσα σε δύο έργα της ίδιας ποιότητας.
- **Συμπερίληψη ποιοτικών δεικτών στην αξιολόγηση** αυτών των προγραμμάτων και των έργων που υποστηρίζουν. Η αξιολόγηση είναι πολύ συχνά βασίζεται μόνο σε ποσοτικούς δείκτες (αριθμός των επιχειρήσεων που υποστηρίζονται, ο αριθμός των τουριστών που επισκέπτονται την περιοχή...), τα οποία δεν επιτρέπουν να μετρηθεί η αλλαγή της συμπεριφοράς ένα βασικό ζήτημα, όταν πρόκειται για την κοινωνική καινοτομία και τη μετάβαση αμειωμένων εκπομπών άνθρακα. Η μετάβαση αυτή θα πρέπει να θεωρηθεί ως ένα εγκάρσιο εδαφικής πολιτικής που πρέπει να αναπτυχθεί τόσο σε ποσοτικά (οικονομική και βιομηχανική) και ποιοτικά (κοινωνική) τα επίπεδα, όχι μόνο ως κριτήριο ανάθεσης.

Πέρα από το πλαίσιο των υφιστάμενων προγραμμάτων INTERREG VA, οι εταίροι του έργου PASSAGE έχουν να κάνουν τις ακόλουθες συστάσεις:

*Όσον αφορά ειδικά τα θαλάσσια σύνορα:*

- **Να επιβεβαιωθεί ο καθοριστικός ρόλος της αποκλειστικής χρηματοδότησης της ΕΕ για τη διασυνοριακή συνεργασία στα θαλάσσια στενά.** Η στήριξη της συνεργασίας στις παραμεθώριες περιοχές των θαλάσσιων πρέπει να αποτελεί αναπόσπαστο μέρος μιας ισχυρής πολιτικής συνοχής στην Ευρώπη, για να ενισχύσει την οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ολοκλήρωση των παραμεθώριων περιοχών στη θάλασσα. Η μείωση ή εξαφάνιση των εν λόγω χρηματοδοτείται στήριξης της ΕΕ θα ήταν πολύ ζημιογόνα για την ποιότητα και την αποτελεσματικότητα της συνεργασίας στις παραμεθώριες περιοχές στη θάλασσα, αν όχι ο κίνδυνος για την εξαφάνιση της - ειδικά στην τρέχουσα ΕΕ και των μελλοντικών εξωτερικών θαλάσσιων συνόρων (Μεσόγειος, Αδριατική-Ιόνιο, Μάγχη και Βόρεια Θάλασσα).
- **Να αναπτυχθεί μια προσέγγιση για την ειδική συνεργασία στις θαλάσσιες παραμεθώριες περιοχές. Είναι σαφές ότι οι χερσαίες και θαλάσσιες περιοχές** δεν μοιράζονται τα ίδια θέματα και θα πρέπει να στοχεύει μέσα από διαφορετικά συστήματα στήριξης. Τελικά, η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να τείνει στην ανάπτυξη ενός μοντέλου «Ευρωπαϊκής θαλάσσιας συνεργασίας» παράλληλα με την «Ευρωπαϊκή εδαφική συνεργασία» μοντέλο που αναπτύχθηκε τα τελευταία 30 χρόνια, με σαφείς συνδέσεις μεταξύ των δύο. Η γεωγραφία των καθεστώτων στήριξης θα πρέπει να βασίζεται στη συνάφεια των διασυνοριακών λεκανών των θαλάσσιων και όχι κατ' ανάγκη σε μη εδαφικές διαιρέσεις.
- **Να ενισχυθεί η συνεργασία με τρίτες χώρες.** Λαμβάνοντας υπόψη ότι όλες οι χώρες που μοιράζονται την ίδια θαλάσσια λεκάνη είναι από κοινού υπεύθυνες για πολλά θέματα (ειδικά περιβαλλοντικά ζητήματα, συμπεριλαμβανομένης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης), είναι σαφές ότι όλες αυτές οι χώρες θα πρέπει να είναι σε θέση να εμπλακούν σε συνεργασία για την επίλυση αυτών των ζητημάτων. Αυτό περιλαμβάνει χώρες οι οποίες επί του παρόντος δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (όπως η Ρωσία στον Κόλπο της Φινλανδίας και περισσότερο σε παγκόσμιο επίπεδο στη θαλάσσια λεκάνη της Βαλτικής), χώρες που είναι επίσημα υποψήφιοι για να ενταχθούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση (όπως η Αλβανία στο στενό του Ώτραντο και, γενικότερα, στην Αδριατική και το Ιόνιο για τις θαλάσσιες λεκάνες) ή χώρες που μπορεί να αποχωρήσουν από την Ευρωπαϊκή Ένωση (όπως το Ηνωμένο Βασίλειο στο στενό του Ντόβερ και περισσότερο σε παγκόσμιο επίπεδο για τις λεκάνες της Βόρειας Θάλασσας). Κάθε ειδική χρηματοδότηση της ΕΕ για τη συνεργασία θα πρέπει να περιλαμβάνει τη δυνατότητα για τους ενδιαφερόμενους φορείς από τις χώρες αυτές να λάβουν μέρος στη συνεργασία.



- ▶ **Να επιβεβαιωθεί η σημασία της διασυνοριακής κλίμακας** ως βασικό επίπεδο της εργασίας στο πλαίσιο των ευρύτερων στρατηγικών για τις θαλάσσιες λεκάνες. Οι θαλάσσιες παραμεθόριες περιοχές συνδέονται μεταξύ τους σε μεγάλο βαθμό, έχουν τις δικές τους ιδιαιτερότητες και τη συνεργασία για τις θαλάσσιες λεκάνες δεν είναι επαρκείς για την αντιμετώπιση των ιδιαίτερων προβλημάτων της κάθε υπολεκάνης. Αυτή η διασυνοριακή κλίμακα θα πρέπει να επωφελείται από ειδικό καθεστώς στήριξης από την ΕΕ, αλλά και από συγκεκριμένες δομές της διακυβέρνησης και από τις τοπικές δημόσιες αρχές -δύο συμπληρωματικές προσεγγίσεις.
- ▶ **Να μην περιορίζεται η συνεργασία στις θαλάσσιες παραμεθόριες περιοχές μόνο σε θέματα που σχετίζονται με τη θάλασσα.** Η «μπλε ανάπτυξη» είναι μια βασική ευκαιρία για την ανάπτυξη των παραμεθόριων θαλάσσιων περιοχών και ειδικά ζητήματα συνδέονται με τις θαλάσσιες μεταφορές και τις βιομηχανίες, αλλά και πολλά άλλα θέματα που είναι βασικά ζητήματα για τη συνεργασία σε αυτές τις περιοχές -ειδικά, όταν πρόκειται για τη μετάβαση χαμηλών εκπομπών άνθρακα, η οποία είναι μια εγκάρσια προτεραιότητα.

#### *Γενικά, σε ευρωπαϊκό επίπεδο:*

- ▶ **Να αναπτυχθεί η εδαφική προσέγγιση για τη μετάβαση σε χαμηλές εκπομπές άνθρακα**, όχι τεχνική προσέγγιση (τεχνολογική καινοτομία, νέα οικονομικά προϊόντα κ.λπ.). Η μετάβαση σε μοντέλο χαμηλών εκπομπών άνθρακα θα πρέπει να περιλαμβάνεται σε όλες τις δημόσιες πολιτικές και διαχέεται σε όλους τους τομείς της οικονομίας και της κοινωνίας, προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της εδαφικής απεξάρτησης από τον άνθρακα. Αυτό θα μπορούσε να περιλαμβάνει την υποστήριξη πολλών εδαφικών πρωτοβουλιών με δυνητικό αποτέλεσμα μόχλευσης, όπως ετικέτες εδαφικού αποτυπώματος άνθρακα. Πρέπει να υπογραμμιστεί η μεγάλη εδαφική ελκυστικότητα μιας τέτοιας προσέγγισης. Μέσω των πιθανών εργαλείων που επιτρέπουν τη σύνδεση των προτεραιοτήτων χρηματοδότησης στο πλαίσιο των προγραμμάτων συνεργασίας είναι δυνατόν να αντιληφθεί κανείς καλύτερα την εγκάρσια διάσταση της μετάβασης σε χαμηλές εκπομπές άνθρακα, η οποία μπορεί να εφαρμοστεί από διάφορους τομείς (οικονομία, περιβάλλον, υγεία ...).
- ▶ **Πρέπει να ενισχυθεί η υποστήριξη της συμμετοχής της κοινωνίας των πολιτών στη συνεργασία.** Αυτό αποτελεί το κλειδί για την ολοκλήρωση των θαλάσσιων παραμεθόριων περιοχών από τη βάση προς την κορυφή. Το μέλλον της διασυνοριακής συνεργασίας θα πρέπει να περιλαμβάνει τη δυνατότητα για εταιρικές σχέσεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα-και έργα μικρής κλίμακας που αφορούν κατοίκους (people-to-people έργα). Αυτό είναι ένα βασικό ζήτημα για να καταστεί δυνατή η απαιτούμενη αλλαγή των συμπεριφορών στην κοινωνία για τη μετάβαση με χαμηλές εκπομπές άνθρακα, και στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι παραμεθόριες περιοχές βρίσκονται στα σημαντικά εργαστήρια για την οικοδόμηση μιας ευρωπαϊκής ιθαγένειας. Οι θαλάσσιες παραμεθόριες περιοχές πρέπει να συμμετέχουν σε αυτή την παγκόσμια κίνηση. Τα μελλοντικά σχέδια στήριξης της συνεργασίας θα πρέπει να επανέλθουν στο αρχικό ορισμό της εδαφικής συνοχής: μια αμοιβαία κατανόηση των ανθρώπων μέσα από την πολυμορφία τους και τον μετριασμό των χωρικών και κοινωνικών ανισοτήτων. Ως εκ τούτου, η συμμετοχή της κοινωνίας των πολιτών θα πρέπει να λαμβάνεται πλήρως υπόψη κατά το σχεδιασμό και την αξιολόγηση οποιουδήποτε μελλοντικού σχεδίου στήριξης.
- ▶ **Να αναπτυχθεί η μεταφορά γνώσεων μεταξύ περιφερειών που αντιμετωπίζουν παρόμοια ζητήματα.** Όπως αποδεικνύεται από τη σχετική μελέτη του έργου PASSAGE, για το θέμα της μετάβασης χαμηλών εκπομπών άνθρακα υπάρχει σημαντική ανάγκη για μεταφορά επιτυχών εμπειριών μεταξύ των περιφερειών σε όλη την Ευρώπη -είναι ένα βασικό ζήτημα για την αποδοτικότητα και την εξοικονόμηση χρόνου για την επίτευξη των ευρωπαϊκών στόχων απεξάρτησης από τον άνθρακα. Τέτοιες μελλοντικές ανταλλαγές εμπειριών μεταξύ θαλάσσιων παραμεθόριων περιοχών και, γενικότερα, μεταξύ άλλων περιοχών που μοιράζονται παρόμοια ζητήματα, θα πρέπει να καταστούν δυνατές με μελλοντικά συστήματα στήριξης.
- ▶ **Να ενισχυθούν οι ευρωπαϊκοί κανονισμοί υπέρ της μείωσης των εκπομπών από τη ναυσιπλοΐα.** Όπως αποδεικνύεται, στη μελέτη του άνθρακα του έργου PASSAGE, οι εκπομπές από την πλοήγηση είναι υπεύθυνες για ένα μεγάλο μέρος του αποτυπώματος άνθρακα των παραμεθόριων περιοχών στη θάλασσα, ενώ οι τοπικές δημόσιες αρχές δεν έχουν καμία εξουσία ρύθμισης. Αυτό το ζήτημα πρέπει να τεθεί ως κοινό θέμα για όλες τις θαλάσσιες περιοχές της Ευρώπης και ιδίως για τις θαλάσσιες παραμεθόριες περιοχές και περιοχές στενά, που συγκεντρώνουν πολλές διεθνείς ροές. Η πρόσβαση σε δωρεάν και ποιοτικά δεδομένα σχετικά με τις εκπομπές από τις θαλάσσιες μεταφορές αποτελεί βασικό στοιχείο για την υποστήριξη της αλλαγής πολιτικής.
- ▶ **Να επαναβεβαιωθεί η αρχή της επικουρικότητας.** Οι τοπικές, ενδιάμεσες και περιφερειακές αρχές είναι οι βασικοί ενδιαφερόμενοι, έχοντας επίγνωση των ειδικών θεμάτων που αντιμετωπίζει η περιοχή τους. Ως εκ τούτου, πρέπει να ενισχυθεί η εμπιστοσύνη μεταξύ της ΕΕ και των τοπικών, ενδιάμεσων και περιφερειακών αρχών. Οι τοπικές, ενδιάμεσες και περιφερειακές αρχές διασφαλίζουν ότι είναι η δύναμη της πρότασης όσον αφορά τον σχεδιασμό των ευρωπαϊκών πολιτικών στήριξης και της πολιτικής συνοχής. Η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να επαναβεβαιώσει τον κεντρικό τους ρόλο στη διαχείριση των εδαφικών προγραμμάτων χρηματοδότησης της ΕΕ.





**PASSAGE**  
Interreg Europe




European Union  
European Regional  
Development Fund





Helsinki-Uusimaa Region



KĚSHILLI I QARKUT VLORE



Camera di Commercio Livorno



Pas-de-Calais Le Département

**PASSAGE**  
Interreg Europe

