



CRPM CPMR

CONFERENCE DES REGIONS PERIPHERIQUES MARITIMES D'EUROPE
CONFERENCE OF PERIPHERAL MARITIME REGIONS OF EUROPE

6, rue Saint-Martin 35700 RENNES - F
Tel. : + 33 (0)2 99 35 40 50 - Fax : + 33 (0)2 99 35 09 19
e.mail : secretariat@crpm.org - web : www.crpm.org

36a ASSEMBLEA GENERALE DELLA CRPM 1/3 ottobre 2008 - Bayonne (Aquitaine, Francia)

**Le Regioni Periferiche Marittime di seguito elencate si sono riunite a Bayonne (Aquitaine, Francia)
il 1/3 ottobre 2008 nell'ambito della 36a Assemblea Generale della CRPM**

ABERDEEN CITY (UK), ABERDEENSHIRE (UK), AÇORES (PT), ALENTEJO (PT), ANDALUCIA (ES), ANGUS (UK), AQUITAINE (FR), ARAGÓN (ES), ARGYLL & BUTE (UK), ASTURIAS (ES), ATTIKI (GR), BALEARES (ES), BASSE-NORMANDIE (FR), BLEKINGE (SE), BORDER (DONEGAL, IE), BORNHOLM (DK), BREMEN*(DE), BRETAGNE (FR), BUSKERUD (NO), CALABRIA (IT), CAMPANIA (IT), ÇANAKKALE (TR), CANARIAS (ES), CANTABRIA (ES), CASTILLA Y LEÓN (ES), CATALUNYA (ES), COMUNITAT VALENCIANA (ES), CORNWALL (UK), CORSE (FR), DEVON (UK), EAST MIDLANDS REGIONAL ASSEMBLY (UK), EAST OF ENGLAND REGIONAL ASSEMBLY (UK), FAMAGUSTA (CY), FIFE (UK), FRIULI-VENEZIA-GIULIA (IT), GÄVLEBORG (SE), GOTLAND (SE), GOZO (MT), HALLAND (SE), HAMPSHIRE (UK), HAUTE-NORMANDIE (FR), HIGHLAND (UK), HIIUMAA & SAAREMAA (EE), HORDALAND (NO), IDA-VIRUMAA (EE), IONIA NISIA (GR), ISLE OF MAN (BRITISH ISLES), ITÄ-UUSIMAA (FI), KENTRIKI MAKEDONIA (GR), KLAIPEDA (LT), KYMENLAAKSO (FI), LA RÉUNION (FR), LANGUEDOC-ROUSSILLON (FR), LARNACA (CY), LISBOA E VALE DO TEJO (PT), MADEIRA (PT), MARTINIQUE (FR), MECKLENBURG-VORPOMMERN (DE), MIDI-PYRÉNÉES (FR), MIDTJYLLAND (DK), MØRE OG ROMSDAL (NO), MURCIA (ES), NAVARRA (ES), NOORD-HOLLAND (NL), NOORD-NEDERLAND (NL), NORDJYLLAND (DK), NORDLAND (NO), NORD-PAS DE CALAIS (FR), NORRBOTTEN (SE), NORTE (PT), NOTIO AIGAIIO (GR), ODESSA (UA), ORKNEY (UK), ØSTFOLD (NO), OSTROBOTHNIA (FI), OULU REGION (FI), PÄIJÄT-HÄME (FI), PAÍS VASCO (ES), PÄRNUMAA (EE), PAYS DE LA LOIRE (FR), PELOPONNISOS (GR), PICARDIE (FR), PODLASKIE (PL), POITOU-CHARENTES (FR), PRIMORSKO-GORANSKA (HR), PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR (FR), PUGLIA (IT), RIGA (LV), ROGALAND (NO), SARDEGNA (IT), SCHLESWIG-HOLSTEIN (DE), SHETLAND (UK), SICILIA (IT), SKÅNE (SE), SOGN OG FJORDANE (NO), SOMERSET (UK), SOUSSE (TN), SOUTH OF SCOTLAND ALLIANCE (UK), SOUTH-WEST FINLAND (FI), STOCKHOLM (SE), TEKIRGAG (TR), TELEMAR (NO), TOSCANA (IT), TROMS (NO), TUKUMS (LV), TULCEA (RO), UUSIMAA (FI), VÄSTERBOTTEN (SE), VÄSTERNORRLAND (SE), VÄSTRA GÄTALAND (SE), VEST-AGDER (NO), VESTFOLD (NO), VILNIUS*(LT), WALES (UK), WESTERN ISLES (UK).

^(*) Osservatore

Le Regioni presenti all'Assemblea Generale ringraziano la Regione Aquitaine ed il suo Presidente, Alain Rousset, per l'ospitalità e l'accoglienza che sono state loro riservate.

Il Presidente Martini ringrazia tutti i partecipanti che, in rappresentanza delle autorità regionali e delle istituzioni europee, hanno preso parte ai lavori della Conferenza. Desidera altresì ringraziare il Governo Francese - attualmente Presidente di turno dell'Unione - per la sua partecipazione all'Assemblea generale.

In nome delle sue 159 Regioni membre, la Conferenza delle Regioni Periferiche Marittime d'Europa, riunita per la 36a Assemblea Generale annuale in Bayonne, ha adottato la seguente Dichiarazione Finale e le Risoluzioni:

SOMMARIO

DICHIARAZIONE FINALE E RISOLUZIONI	
• I. DICHIARAZIONE FINALE	p. 3
• II. RISOLUZIONI :	
II.1 VERSO UNA POLITICA DI COESIONE REGIONALE EUROPEA SOSTENIBILE - SFIDE E OPPORTUNITÀ NELLE ZONE GEOGRAFICHE DELIMITATE (Risoluzione presentata dalla Commissione del Mare del Nord e del Mar Baltico)	p. 11
II.2 L'ENERGIA COME PRIORITÀ NEGLI ACQUISTI VERDI DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE IN EUROPA (Risoluzione presentata dalla Commissione del Mare del Nord e del Mar Baltico)	p. 13
II.3 RIGETTI IN MARE: UNA PRATICA INCOMPATIBILE CON UNA PESCA SOSTENIBILE (Risoluzione presentata dalla Commissione del Mare del Nord e del Mar Baltico)	p. 16
II.4 LETTERA DI SOSTEGNO DELLE ATTIVITÀ DEL GRUPPO DI LAVORO TN-RIS (Risoluzione presentata dalla Commissione Mar Baltico)	p. 17
II.5 SOSTEGNO AL TRASPORTO DI MERCI VIA MARE (Risoluzione presentata da Fife Council)	p. 18
II.6 IL TURISMO SOSTENIBILE (Risoluzione presentata dal Gruppo di lavoro Intercommissioni « Turismo » della CRPM) Allegato : Déclaration sur le développement du tourisme durable dans les régions maritimes européennes (Uniquement en français et en anglais)	p. 19

DICHIARAZIONE FINALE

1. È in un contesto caratterizzato da numerosi interrogativi che i responsabili regionali europei dovranno dirigere le strategie di sviluppo suscettibili di garantire il futuro e il benessere dei loro concittadini.

L'EVOLUZIONE DEL CONTESTO MONDIALE

2. Il fallimento dei negoziati di Ginevra, che erano destinati a portare a compimento il ciclo avviato a Doha, fa planare una grande incertezza sull'evoluzione di alcune tematiche di grande importanza per le nostre Regioni, soprattutto nel settore agricolo, e sulle regole di esercizio della concorrenza per le aziende delle nostre Regioni nonché sui partenariati conclusi con le economie degli altri continenti.

3. L'aumento dei prezzi delle materie prime - petrolio e derrate alimentari - implica certamente la revisione e il necessario adattamento di elementi fondamentali sui quali ha poggiato il modello di crescita delle nostre economie e del nostro modo di lavorare.

4. La pressante necessità di fronteggiare i cambiamenti climatici modificherà in profondità i nostri modi di sviluppo senza che oggi possiamo valutarne tutte le conseguenze, anche sui territori.

5. Infine, l'evoluzione della demografia europea e le pressioni migratorie di cui l'Europa è oggetto peseranno sull'organizzazione della nostra vita collettiva.

IL CONTESTO EUROPEO

6. La CRPM si è congratulata con i 27 Capi di Stato e di Governo in occasione della firma del Trattato di Lisbona. I progressi più importanti in esso contenuti sono stati conservati e derivano dai lavori della Convenzione sull'avvenire dell'Europa: il maggiore riconoscimento del ruolo degli enti pubblici infrastatali nella vita dell'Unione e l'iscrizione del principio di coesione territoriale. Attualmente, 24 dei 27 Stati membri hanno ratificato il Trattato. La CRPM auspica che presto venga trovata una soluzione, in seguito al risultato del referendum irlandese, per consentire l'entrata in vigore del Trattato già nel 2009.

7. I "no" risultanti dai referenda irlandese, olandese e francese chiedono delle risposte. Esprimono gli interrogativi e i dubbi di molti dei nostri concittadini; solo un'Unione di prossimità e di sussidiarietà nella quale gli enti locali e regionali possano svolgere un ruolo di primo piano sarà in grado di colmare questa disaffezione.

8. Il processo di ratifica del Trattato e le prospettive di rinnovo della Commissione e del Parlamento europeo per il 2009 hanno fatto passare in secondo piano l'avvio delle discussioni su alcune delle principali politiche dell'Unione per il prossimo decennio (tra cui la politica regionale) e sulla struttura e il livello futuri del budget dell'Unione. Resterà poco tempo a partire dal 2010 per definire le prospettive finanziarie pluriannuali del periodo 2014-2020. La CRPM lo deplora fortemente; l'ambizione deve essere chiara se vogliamo che le istituzioni e i cittadini accettino di continuare il progetto europeo. La sua assenza sarà fortemente sentita alle prossime elezioni del Parlamento.

9. La CRPM si compiace della prosecuzione e dell'apertura di negoziati per l'adesione di nuovi Stati, in particolare quelli dell'ex Jugoslavia in modo da continuare il processo di riunificazione di tutto il continente.

10. L'Assemblea Generale della CRPM sostiene il progetto della Carta Europea della Democrazia Regionale adottata nel maggio scorso dal Congresso dei poteri locali e regionali del Consiglio d'Europa.

11. La CRPM saluta la creazione dell'Euroregione del Mar Nero avvenuta la settimana scorsa in Varna (Bulgaria), ed incoraggia il suo sviluppo in stretta cooperazione con la Commissione Balcani e mar Nero della CRPM.

PREPARARE L'APPUNTAMENTO DEL 2010

12. Alla luce degli elementi summenzionati del contesto mondiale ed europeo, la Conferenza ha avuto ragione di voler continuare i lavori avviati per far sentire la voce delle sue Regioni membro quando, alla

fine del 2009, partiranno i negoziati sulle politiche dell'Unione per il prossimo decennio con la relativa traduzione nei corrispondenti strumenti giuridici e finanziari. È proprio a tale fine che vengono condotte analisi ed elaborate proposte su tutte le politiche europee, e a volte alcune azioni mondiali, che potrebbero avere un forte impatto sui territori delle nostre Regioni membro. Durante l'Assemblea generale annuale di Göteborg, il 1 e 2 ottobre 2009, si procederà a una sintesi di queste azioni per presentarle alla Presidenza semestrale svedese, alla nuova Commissione e al nuovo Parlamento europei, e per utilizzarle quale base di partenza per la partecipazione della CRPM alle discussioni degli anni successivi.

L'Assemblea generale ringrazia profondamente le Regioni che hanno partecipato allo svolgimento di questi lavori, in particolar modo quelle che li hanno coordinati. Fa proprie le conclusioni che ne derivano attraverso i documenti che sono stati esaminati e approvati dall'Ufficio politico e invita i gruppi di lavoro a continuare le azioni intraprese fino al mese di ottobre 2009.

L'innovazione al servizio della competitività

13. Il gruppo TN-RIS (Towards New Regional innovation Systems), diretto dalla Regione di Stoccolma, ha presentato le conclusioni di un anno di lavoro nel corso di questa Assemblea generale. Coinvolgendo le Regioni Pays Basque, Emilia-Romagna, Highlands and Islands, Lisbona Valle del Tago, Bretagna, Uusimaa e Toscana, ha realizzato un'analisi approfondita sulle attuali modalità di partecipazione delle Regioni all'indispensabile capacità di innovazione dell'Unione europea attraverso i fondi strutturali, e si dirige verso proposte volte ad aumentare la partecipazione e l'efficienza delle Regioni. L'Assemblea generale ne prende atto e chiede:

- che il lavoro venga proseguito associandovi le Commissioni geografiche che desiderano parteciparvi;
- che venga avviato un dialogo tra la CRPM e la Commissione europea per poter dare un seguito alle analisi e alle proposte formulate. Ciò potrebbe ad esempio prendere la forma di un seminario di lavoro tra tutte le nostre Regioni e i Commissari e i servizi interessati della Commissione europea nel corso del 2009.

L'atout marittimo

14. La CRPM ha avuto l'occasione di complimentarsi con tutti gli attori che hanno contribuito alla nascita, in occasione del Vertice dei Capi di Stato e di Governo del dicembre 2007, di una politica marittima europea integrata. Per la nostra Conferenza e le sue Regioni membro questo è un importantissimo passo avanti nella costruzione europea. Non capita spesso di complimentarsi con le istituzioni dell'Unione per le loro ambiziose iniziative. Ringraziamo in particolar modo:

- il Commissario Joe Borg e la Task Force Affari Marittimi che l'ha coadiuvato nei tre anni preparatori sotto la direzione di John Richardson;
- il Presidente della Commissione europea, José Manuel Durão Barroso, per aver fatto in modo che il progetto risultasse dal lavoro congiunto, e non isolato, del collegio dei commissari e dei loro servizi. La volontà politica ha quindi permesso di abbattere le barriere della burocrazia;
- il Governo portoghese per aver dedicato molta dell'energia della sua Presidenza semestrale al successo di questo dossier.

15. Tuttavia molto resta ancora da fare. L'attuazione pratica di una politica marittima integrata necessita una maggiore visibilità a lungo termine rispetto all'attuale piano d'azione distribuito sugli anni 2008 e 2009. Deve inoltre andare ben oltre un invito a rafforzare la cooperazione tra gli Stati membri e alla mobilitazione degli attori nel rispettivo contesto nazionale. Non sarà certo il metodo di coordinamento aperto intergovernativo - i cui limiti appaiono evidenti in altri settori - a garantire l'efficacia di una politica marittima integrata, bensì un vero e proprio assetto di governo multilivello, agli opportuni livelli geografici.

16. Da questo punto di vista, la Conferenza esprime la propria disponibilità e quella delle sue Commissioni geografiche a imbastire un dialogo permanente con i servizi della DG Mare con la quale si complimenta per la scelta di un'organizzazione interna basata sui bacini marittimi.

17. Per sostenere il proseguimento di una politica promettente, la CRPM ha istituito un gruppo di monitoraggio e di proposte denominato "Acquamarina" la cui presidenza è stata affidata a Jean-Yves Le Drian, Presidente della Regione Bretagna. La forte partecipazione delle Regioni membro indica come la mobilitazione della Conferenza sia stata continua e costante e come la CRPM desideri essere associata intimamente alle nuove tappe secondo le modalità che la Commissione e le Presidenze semestrali che si sono succedute (Germania e Portogallo) hanno elaborato nella fase di formulazione. L'Assemblea generale deplora che la CRPM non venga associata dalla Presidenza semestrale francese alle varie riunioni

ministeriali sulla politica marittima; è una regressione nelle prassi istituite da due anni e non è di buon auspicio per una buona mobilitazione di tutti gli attori interessati.

18. Per sottolineare l'importanza della dimensione marittima dell'Unione, la Commissione, il Parlamento e il Consiglio hanno istituito una "Giornata europea del mare": il 20 maggio. La CRPM ha partecipato attivamente alla prima edizione di questa giornata mobilitando le sue Regioni membro e dando il proprio sostegno all'associazione "Sail for Europe" rappresentata dalla barca a vela "Traité de Rome" il cui obiettivo è promuovere l'ideale europeo nelle Regioni marittime europee. La CRPM sostiene la candidatura del Land di Bremen per ospitare l'edizione del 2010 della "Giornata europea del Mare".

Il trasporto marittimo

19. L'agenda della Commissione europea testimonia di una chiara e coerente volontà di trattare i vari aspetti che frenano la promozione del trasporto marittimo. La CRPM se ne compiace e ribadisce la propria disponibilità permanente di dialogo con la Direzione Generale dei Trasporti. Ringrazia il Commissario Jacques Barrot per l'ascolto e la disponibilità di cui ha fatto prova; si congratula con il Commissario Tajani per la sua nomina e spera di poter continuare con lui questa cooperazione.

Nei prossimi mesi il gruppo "Acquamarina" studierà le seguenti proposte della Commissione europea e ne renderà conto all'Ufficio politico:

- la Comunicazione della Commissione per una strategia globale dei trasporti marittimi 2008-2018 (ottobre 2008);
- le proposte per la creazione di uno spazio marittimo europeo senza barriere interne (ottobre 2008);
- il dialogo sociale nei porti (fine 2008);
- la revisione della dimensione marittima delle TEN-T (Libro verde nel 2009, Orientamenti nel 2010).

Inoltre, la CRPM sarà chiamata ad esaminare, questo autunno, la relazione che il coordinatore europeo Luis Valente de Oliveira consegnerà sull'attuazione delle autostrade del mare. Lo ringrazia profondamente per la collaborazione dimostrata nell'assolvere la missione affidatagli.

La sicurezza marittima

20. L'Assemblea generale constata e si rallegra del fatto che il Parlamento europeo sostenga le proposte della Commissione europea relative al Terzo pacchetto di misure a favore della sicurezza marittima; sollecita il Consiglio a condividerne le scelte nell'ambito della procedura di codecisione. Incoraggia il Parlamento a mantenere alto il livello di esigenza necessario per garantire la sicurezza dei mari.

21. In occasione della modifica del Regolamento che disciplina l'Agenzia europea per la Sicurezza marittima (EMSA), il gruppo "Acquamarina" della CRPM ha espresso al Commissario Barrot il desiderio che le Regioni marittime, rappresentate CRPM, ne diventino parte attiva. L'Assemblea generale esprime quindi il suo grande stupore per la lettera di rifiuto inviata a questo proposito dal Commissario Tajani. Rinnova quindi la sua richiesta alla Commissione europea e al Consiglio e ritiene che questo rifiuto sia in contraddizione con il coinvolgimento reale delle Regioni - a tutti i livelli- in occasione dei recenti incidenti dell'Erika e del Prestige.

I trasporti

22. L'Assemblea generale conferisce mandato all'Ufficio politico, al Segretariato generale e alle Commissioni geografiche per preparare la capacità di partecipazione della CRPM all'elaborazione della revisione delle Reti transeuropee dei trasporti (RTE-T) sulla base della Nota tecnica del Segretariato generale esaminata dall'Ufficio politico il 27 giugno 2008 a Rodi (Grecia).

Valorizzare il capitale umano

23. È a Bayonne, il 1 ottobre 2008, che si concluderà la fase di scambio e di trasferimento di buone prassi del gruppo su quattro tematiche:

- l'accumulo del capitale umano (Aquitania);
- l'inclusione sociale dei migranti (Stoccolma);
- la flessibilità e la governance delle politiche per l'occupazione (Asturie);
- le politiche attive per l'occupazione (Toscana).

Su questa base, l'Assemblea generale incarica il gruppo di lavoro di trarne le conclusioni opportune dalle quali partire per avviare il dialogo tra la CRPM e le Direzioni generali per l'occupazione, l'istruzione e la cultura, nel corso del 2009, ai fini di una maggiore efficacia delle risorse europee disponibili e una maggiore associazione delle Regioni a questi settori dell'azione europea.

Migrazioni

24. Peraltro, l'Assemblea generale accetta la proposta per la creazione di un gruppo di lavoro dedicato all'inserimento degli immigrati, diretto dalla Regione Skåne, all'interno del contesto dell'attività del gruppo Capitale Umano, Occupazione e Formazione nel rispetto delle regole definite.

Energia/Clima

25. L'Assemblea generale fa proprio il Parere emesso dall'Ufficio politico a partire dai lavori del gruppo "Energia", diretto dalla Regione Navarra, riguardo al "Pacchetto Energia/Clima" proposto dalla Commissione europea. Tale pacchetto verrà presentato dalla Presidenza semestrale francese al vertice dei Capi di Stato e di Governo nel dicembre 2008. Esprime la propria insoddisfazione per l'insufficiente associazione degli enti regionali e locali all'elaborazione di questo pacchetto. L'attuazione di un gran numero dei provvedimenti che ne deriveranno rientra nella sfera di competenza di detti livelli pubblici di governo. Di nuovo, solo nella cornice di una governance multilivello si troveranno le basi necessarie al raggiungimento degli obiettivi prefissati.

26. La Conferenza invita il proprio gruppo di lavoro a continuare a lavorare all'elaborazione di proposte ambiziose per lo sviluppo di politiche energetiche regionali sostenibili. Queste proposte sono destinate, più in particolare, a strutturare il Parere che verrà emesso dall'Ufficio politico in occasione della pubblicazione, da parte della Commissione europea, del Libro bianco sull'adattamento agli effetti del cambiamento climatico (autunno 2008).

27. La CRPM riserva un'attenzione particolare ai negoziati intergovernativi mondiali avviati in vista della conclusione di un accordo post-Kyoto per la lotta al cambiamento climatico. La Conferenza finale dovrebbe svolgersi a Copenaguen nel corso del secondo semestre del 2009. Le nostre Regioni membro nutrono tutte dei forti timori che nel piano di lotta al cambiamento climatico la dimensione territoriale sarà assente o ridotta al minimo. Eppure sono proprio gli enti locali e regionali a trovarsi spesso in prima linea nell'applicazione dei provvedimenti di prevenzione e di adattamento necessari.

Inoltre la CRPM sostiene il Vertice delle Regioni del Mondo per lo sviluppo sostenibile, dedicato al cambiamento climatico, organizzato dal Network of Regional Governments for Sustainable Development (NRG4SD), su invito della Regione Bretagna, a Saint-Malo (FR), il 29 e 30 ottobre 2008. La CRPM spera di raggiungere due tipi di risultati:

- la presentazione di proposte delle Regioni per l'inserimento di una dimensione territoriale nei negoziati in corso, proposte che i Presidenti delle Regioni dovranno far valere nei rispettivi Stati che partecipano a questi negoziati. Molto probabilmente una presa in considerazione di questo tipo richiederà una forte mobilitazione politica da parte della CRPM, del Comitato delle Regioni, delle altre organizzazioni di Regioni e Città d'Europa e degli altri continenti;
- L'avvio di un ambizioso programma pilota di lotta al cambiamento climatico tra Regioni del Nord e del Sud del pianeta, con il sostegno dell'Agenzia delle Nazioni Unite e della Commissione europea.

L'agricoltura

28. L'Assemblea generale prende atto del Parere emesso dall'Ufficio politico riguardo a "Il contributo della CRPM alla riforma della Politica Agricola Comune (PAC)". Servirà da base alla giornata di dialogo organizzata il 23 ottobre 2008 a Nantes (FR), con il Comitato delle Regioni, tra le nostre Regioni membro, il Commissario Fischer Boel, il Ministro francese e Presidente di turno del Consiglio Agricoltura, Michel Barnier, e gli esponenti del mondo agricolo. Questa giornata è il prosieguo dei lavori del gruppo Agricoltura e permetterà di formulare delle proposte da presentare all'Assemblea generale di Göteborg. La Conferenza esprime la propria soddisfazione per il fatto che, per la prima volta, le Regioni sono riconosciute come interlocutori nelle discussioni sull'agricoltura europea.

29. Pur difendendo il futuro dell'agricoltura europea, le nostre Regioni membro non possono restare insensibili e inattive di fronte alle rivolte della fame che hanno stigmatizzato il primo semestre di quest'anno, non fosse altro per le loro conseguenze sui flussi migratori. La CRPM deve quindi accogliere la richiesta della FAO riguardo a un contributo volontario delle nostre Regioni membro per lo sviluppo di colture alimentari in alcune delle Regioni partner di altri continenti, soprattutto nell'Africa sub-sahariana e nei Caraibi. Verrà predisposto un dispositivo di lavoro, in contatto con i servizi della Commissione europea e, attraverso il FOGAR, con le Regioni degli altri continenti.

Il turismo

30. L'Assemblea generale è lieta di constatare la crescita del gruppo di lavoro istituito nella precedente Assemblea del 2007 su una tematica di grande importanza per le Regioni marittime. Incarica le Regioni Sicilia e Västra Götaland e il gruppo di lavoro di contribuire alla Raccomandazione del Parlamento europeo sull'impatto del turismo sulle zone costiere e le sue conseguenze sullo sviluppo regionale.

Le regioni e la scena mondiale

31. I fattori mondiali che rischiano di pesare sulle strategie di sviluppo delle nostre Regioni membro impongono un'attività continua di controllo, analisi ed elaborazione delle soluzioni e degli adattamenti possibili. Di alcuni se ne è già parlato a proposito del cambiamento climatico o delle politiche alimentari. Per questo motivo il lavoro svolto sulla **presa in considerazione della dimensione territoriale nel processo di globalizzazione** deve essere continuato in collaborazione con i partner più adeguati. L'Assemblea generale ringrazia il Comitato scientifico per aver organizzato una sessione di lavoro con l'UNDP su questo argomento nel dicembre 2007, su invito del Presidente della Regione Lisbona Valle del Tago, Fonseca Ferreira. Lo stesso vale per la Seconda convenzione internazionale per un approccio territoriale dello sviluppo che ha riunito 1200 partecipanti, provenienti dai cinque continenti, a Tangeri, dal 12 al 14 maggio 2008, su invito del Presidente della Regione Tangeri-Tétouan, Abdelhadi Benallal, Presidente della Regione, e per la Dichiarazione finale che ne è risultata.

32. La CRPM prende nota della **continuazione dello sviluppo del Forum globale di Associazioni di Regioni (FOGAR)** e delle recenti adesioni di organizzazioni di Regioni dell'Africa sub-sahariana e dell'Asia. La CRPM si compiace della progressiva indipendenza giuridica e finanziaria del FOGAR a partire da 2010. Rivolge un ringraziamento particolare alle sue Regioni membro che portano un contributo volontario allo sviluppo di questa entità.

33. I meccanismi di solidarietà territoriale che esistono in Europa, sia ai livelli nazionali che a quelli dell'Unione, avranno maggiori possibilità di essere conservati se meccanismi simili vengono attivati negli altri continenti. Questa è la condizione per una globalizzazione vantaggiosa per tutti i territori e le loro popolazioni. L'Assemblea generale si compiace di constatare che la Commissaria europea Danuta Hübner e i Direttori delle DG RELEX, DEV e REGIO condividono tale convinzione e ne sostengono la diffusione. Questi ringraziamenti sono rivolti anche all'Amministratore dell'UNDP, Kemal Dervis.

34. Le Regioni membro accolgono con soddisfazione la Dichiarazione comune del Vertice di Parigi per il Mediterraneo del 13 luglio 2008 che ribadisce, all'articolo 3, l'importanza di promuovere il ruolo delle autorità locali e regionali nello sviluppo del partenariato euro-mediterraneo. Si rallegrano al riguardo dei negoziati avviati con il Comitato delle Regioni per la creazione di una rappresentanza formale delle collettività territoriali nelle istanze del "Processo di Barcellona: Unione per il Mediterraneo". L'Assemblea Regionale e Locale Euro-mediterranea (ARLEM) che dovrebbe risulterne fungerà da cornice istituzionale a questo percorso.

È in tale ottica che la CRPM sostiene le proposte della sua Commissione geografica Intermediterranea, presieduta da Michel Vauzelle, tendenti alla **nascita di vere politiche di coesione a favore delle Regioni e degli Stati che partecipano al "Processo di Barcellona: Unione per il Mediterraneo"**. Proposte di questo tipo potrebbero interessare anche le Commissioni del **Mar Baltico** e dei **Balcani e Mar nero**.

35. L'Assemblea generale si congratula con la Commissione europea, e più in particolare con la Direzione Generale per lo Sviluppo, per le consultazioni alle quali è stata associata la CRPM **sul ruolo delle Regioni nelle politiche europee di aiuto allo sviluppo, il miglioramento della loro governance e la presa in considerazione di una dimensione territoriale specifica di questi aiuti oltre alle considerazioni finanziarie**. Le sue Regioni membro fortemente impegnate in cooperazioni esterne continueranno a collaborare per aumentare l'efficacia della loro partecipazione.

36. La CRPM si compiace di far parte della **piattaforma di organizzazioni di Regioni e di autorità locali** -in particolare il CCRE, l'ARE e l'ARFE- scelta dalla Commissione europea per promuovere, in modo coordinato, il ruolo dei livelli di governo infrastatali nella politica di aiuto allo sviluppo dell'Unione nel corso dei prossimi anni.

Verso un patto territoriale europeo

37. Considerate nell'insieme, le tematiche discusse nelle pagine precedenti non rappresentano una strategia per lo sviluppo delle nostre Regioni membro capace di dare il massimo valore aggiunto all'impegno

dell'Unione europea per essere presente nel mondo del XXI secolo. Mancano tre elementi per riunire tutte queste tematiche all'interno di uno stesso progetto condiviso, capace di mobilitare le energie dei governi regionali, delle loro popolazioni e dei loro tessuti economici.

38. •I meccanismi di solidarietà territoriale attuati con l'Atto Unico, in previsione della realizzazione del Grande mercato unico, devono continuare a svolgere il loro ruolo. Sarebbe sorprendente se l'Unione europea vi rinunciassse proprio quando da un lato cerca di valorizzare questa esperienza di vent'anni agli occhi di Stati e istanze continentali e dall'altro questa esperienza suscita l'interesse delle istituzioni mondiali incaricate dello sviluppo. Da questo punto di vista, l'Assemblea generale esprime la sua forte preoccupazione per l'assenza di un discorso semplice e chiaro da parte della Commissione europea riguardo **al proseguimento di una Politica regionale che associ tutte le Regioni** dell'Unione per il prossimo periodo delle prospettive finanziarie pluriannuali del 2014-2020. È uno dei principali acquis della costruzione europea, uno dei pochi, attualmente, che ha permesso di avvicinare le istituzioni dell'Unione ai nostri concittadini grazie alla sua visibilità e prossimità. L'Assemblea generale invita tutte le sue Regioni membro a rendere nota questa preoccupazione ai rispettivi governi, ai loro deputati nazionali ed europei e alla Commissione europea. Chiede al Comitato delle Regioni e alle altre organizzazioni di Regioni e di enti locali di prendere iniziative congiunte. Ribadisce la propria disponibilità a lavorare sull'evoluzione necessaria degli orientamenti e degli strumenti attivati, riguardo alla quale ha già fornito analisi e proposte nel corso degli ultimi due anni attraverso:

- il proseguimento di una politica di convergenza;
- una politica di eccellenza territoriale;
- l'evoluzione delle cooperazioni territoriali verso progetti più strategici e più integrati;
- la nascita di politiche di coesione negli stati alle frontiere dell'Unione.

39. •L'auspicata attuazione del Trattato di Lisbona deve fornire inoltre un quadro giuridico rafforzato al ruolo e al **"posto" delle autorità statuali regionali e locali** e ai loro rappresentanti. Allo stesso modo deve ampliare l'ambito dell'approccio territoriale della costruzione europea attraverso **l'adozione del principio di coesione territoriale**. Questi due elementi rientrano nella lunga tradizione politica europea di negoziato tra i poteri centrali e i livelli di governo decentrati. Possono e devono servire da base per il superamento **di una nuova tappa nell'evoluzione della governance dell'Unione europea**.

40. •L'attuazione del principio di coesione territoriale deve andare ben oltre la sola Politica regionale. Questo concetto, esclusivamente politico, fondato sull'idea di equità tra i territori, ha un impatto su un gran numero di politiche a tutti i livelli dell'azione pubblica. Solo una discussione aperta su tutte le politiche europee permetterà di far emergere il valore aggiunto comunitario. Chiede quindi inoltre la **creazione di nuovi meccanismi di governance multilivello** all'interno dell'Unione per garantire la compatibilità e la sinergia:

- tra le varie politiche europee citate in precedenza, attraverso opportuni meccanismi interservizi all'interno della Commissione europea;
- tra i livelli geografici del territorio europeo e gli attori che li rappresentano per assicurare una dinamica del principio di sussidiarietà, la complementarità degli sforzi e la chiara identificazione della plusvalenza comunitaria.

L'agenda territoriale, la cui attuazione ha seguito fino ad oggi un percorso intergovernativo, vi troverebbe infine il suo giusto ambito di applicazione; a tale proposito la CRPM si rallegra per il riconoscimento, da parte dei 27 ministri, durante la presidenza semestrale portoghese, del necessario legame tra l'agenda territoriale e gli strumenti d'azione europei, in particolare il FESR.

L'Assemblea generale invita la Commissione europea a "osare" nelle proposte che invierà al Consiglio e al Parlamento. La CRPM parteciperà molto attivamente alla consultazione che seguirà la pubblicazione del Libro verde sulla coesione territoriale. Aiuterà il Comitato delle Regioni a preparare l'esposizione del suo parere e cercherà i coordinamenti necessari con le altre organizzazioni di Regioni e di enti locali.

41. Per rispettare le prospettive aperte dalle innovazioni introdotte nel Trattato di Lisbona, l'Assemblea generale propone che alla fine dei negoziati dei prossimi anni sulle prospettive finanziarie pluriannuali dell'Unione venga predisposto e firmato, nel 2013, **un Patto territoriale di obiettivi e di attuazione** tra la Commissione europea, il Consiglio, il Parlamento, il Comitato delle Regioni e le principali organizzazioni di enti locali e regionali. Gli anni che servirebbero alla preparazione di un tale Patto prefigurerebbero già di per se stessi il nuovo coinvolgimento di tutti i livelli di governo statuali nell'avventura europea. Firmarlo e attuarlo tra il 2014 e il 2020 vorrebbe dire dare vita a uno dei meccanismi più utili di riavvicinamento tra le istituzioni dell'Unione e la sua popolazione.

CONTINUARE LO SVILUPPO A MEDIO TERMINE DELLA CRPM

42. L'Assemblea generale ha il piacere di accogliere 4 nuove Regioni membro: Larnaca (Cipro), Ida-Virumaa (Estonia), Samsun (Turchia), Angus (Regno Unito).

43. L'Assemblea generale prende atto dell'avanzamento dei lavori di riflessione sul futuro della CRPM. Ringrazia l'Ufficio politico e il Segretariato generale per l'alto livello del lavoro svolto. Li incarica di elaborare delle proposte che verranno esaminate all'Assemblea generale di Göteborg nel 2009.

Approvata all'unanimità

- II -
RISOLUZIONI

~~~~~

**II.1. VERSO UNA POLITICA DI COESIONE REGIONALE EUROPEA SOSTENIBILE - SFIDE E OPPORTUNITÀ NELLE ZONE GEOGRAFICHE DELIMITATE**  
(Risoluzione presentata dalla Commissione del Mare del Nord e del Mar Baltico)

~~~~~

II.2. L'ENERGIA COME PRIORITÀ DEI MERCATI PUBBLICI SOSTENIBILI EUROPEI
(Risoluzione presentata dalla Commissione del Mare del Nord e del Mar Baltico)

~~~~~

**II.3. RIGETTI IN MARE: UNA PRATICA INCOMPATIBILE CON UNA PESCA SOSTENIBILE**  
(Risoluzione presentata dalla Commissione del Mare del Nord e del Mar Baltico)

~~~~~

II.4. LETTERA DI SOSTEGNO DELLE ATTIVITÀ DEL GRUPPO DI LAVORO TN-RIS
(Risoluzione presentata dalla Commissione Mar Baltico)

~~~~~

**II.5. SOSTEGNO AL TRASPORTO DI MERCI VIA MARE**  
(Risoluzione presentata da Fife Council)

~~~~~

II.6. IL TURISMO SOSTENIBILE
(Risoluzione presentata dal Gruppo di lavoro Intercommissioni « Turismo » della CRPM)

ALLEGATO : DECLARATION SUR LE DEVELOPPEMENT DU TOURISME DURABLE DANS LES REGIONS MARITIMES EUROPEENNES (Uniquement en français et en anglais)

~~~~~

---

**VERSO UNA POLITICA DI COESIONE EUROPEA REGIONALE E SOSTENIBILE  
- SFIDE E OPPORTUNITÀ IN ZONE DELIMITATE GEOGRAFICAMENTE -**

Risoluzione presentata dalle Commissioni Mar Baltico e Mare del Nord

---

*Le Commissioni Mare del Nord e del Mar Baltico:*

- Supportano l'attenzione riservata alle zone geograficamente definite nel Trattato di Lisbona, articolo 158, e si rallegrano della nuova veste assunta dalla politica regionale alla quale è stata aggiunta una dimensione territoriale e un approccio solistico; auspicano tuttavia l'adozione di adeguati strumenti finanziari in grado di sostenere una politica regionale comunitaria fondata sui principi garanti della coesione territoriale.
- Continueranno ad impegnarsi per favorire l'innovazione ai livelli locale e regionale, migliorare l'accessibilità e le infrastrutture, partendo dalle Agende di Lisbona e Gotheborg per rafforzare la posizione delle regioni periferiche in vista della futura Politica di coesione europea post 2013, fiduciosi che l'uso delle risorse finanziarie comunitarie verrà strutturato e organizzato per ridurre le disparità socioeconomiche tra le regioni.
- Sono convinte che sia giunto il momento di identificare e far conoscere le sfide e gli atout di queste regioni, partendo da partenariati città-campagna duraturi, garantendo un buon dialogo con i governi nazionali e l'UE, e riservando una maggiore attenzione all'utilizzo delle potenzialità e all'aumento dell'attrattività delle regioni periferiche, scarsamente popolate, di montagna e le isole.
- Desiderano sottolineare come le regioni a bassissima densità demografica, le regioni insulari e di montagna siano ricche di risorse, externalità positive e eccellenza territoriale, tutti fattori che rappresentano un valore aggiunto per l'UE.
- Sostengono il principio di sussidiarietà e una cornice attuativa che consenta l'utilizzo di modelli regionali per sviluppare le potenzialità locali delle regioni con vantaggi locali, regionali, nazionali e internazionali.

*La futura politica di coesione europea*

Le Commissioni Mare del Nord (NSC) e Mar Baltico (BSC) della CRPM sostengono l'elemento di coesione territoriale della strategia di Lisbona. Queste Commissioni desiderano contribuire insieme all'Unione europea alla riduzione dei divari economici e sociali e al rafforzamento della coesione tra le Regioni e gli Stati. Le Regioni sono al centro del progetto post 2013 per l'Europa. Ciò richiede quindi la definizione di un quadro solido e duraturo in materia di coesione territoriale, di portata sufficientemente ampia per sviluppare varie priorità regionali, sfruttando il potenziale attuale e futuro delle regioni.

*Articolo 158 Regioni e coesione territoriale*

Sosteniamo la presa in considerazione delle regioni confrontate a problemi di sviluppo per effetto degli svantaggi geografici nel nuovo Trattato di Lisbona e in particolare nell'articolo 158 dove viene posto l'accento sulla necessità di prevedere un trattamento particolare. Questo quadro giuridico di riferimento dovrebbe garantire la presa in considerazione delle particolari condizioni di queste regioni in altre politiche comunitarie come ad esempio la politica regionale, della concorrenza, gli aiuti di stato, la politica ambientale, dei trasporti e della pesca. Il nuovo approccio alla politica regionale europea è caratterizzato dall'inserimento della dimensione territoriale quale complemento della coesione economica e sociale. Ci ralleghiamo di questo processo che pone l'accento sulle specificità geografiche e rafforza il ruolo delle regioni periferiche.

Un esempio di zona geografica dove è possibile trasformare gli svantaggi geografici in carte vincenti è la calotta glaciale artica. Quest'area, molto sensibile ai cambiamenti climatici, è ricca di risorse naturali, e quindi fonte di ricchezza per l'Europa, ed è caratterizzata da una bassissima densità demografica simile a quella di altre zone scarsamente popolate d'Europa. Le zone periferiche come le regioni nordiche, le isole, le zone di montagna, ecc., sono ricche di risorse naturali e eccellenza territoriale e **rappresentano quindi un forte valore aggiunto per l'UE** a condizione di fornire i mezzi necessari che ne permettano lo sviluppo e la crescita. Senza una buona infrastruttura di sviluppo per le popolazioni che abitano in queste regioni, sarà ancora più difficile mettere a profitto queste risorse da cui dipende anche il resto dell'Europa. È quindi

necessario gettare le basi di un dialogo fruttuoso tra le regioni periferiche, i rispettivi governi e l'UE per sfruttare i potenziali di sviluppo.

### ***Regioni rurali periferiche - Un valore aggiunto***

Vivere nelle zone periferiche vuol dire più problemi ma anche più opportunità per gli abitanti, le aziende, gli enti locali e l'ambiente. Spesso le isole e le regioni di montagna d'Europa sono confrontate agli stessi problemi. Poiché l'Unione europea è in procinto di elaborare una nuova politica di coesione territoriale post 2013, le Commissioni del Mare del Nord e del Mar Baltico sottolineano con vigore che è venuto il momento di identificare e far conoscere i problemi e gli atout delle zone periferiche.

È risaputo che le zone periferiche contribuiscono notevolmente alle economie nazionali. Le risorse naturali, che si tratti di energia, foreste, miniere, pesca e agricoltura, o di cultura con i benefici effetti a livello turistico ma anche di sviluppo di un'identità locale, regionale e nazionale, sono sfruttate localmente per un più ampio interesse generale. Tuttavia, proprio a causa della perifericità, bisogni specifici passano spesso in secondo piano rispetto a quelli delle zone centrali più densamente popolate, e ciò per effetto del cosiddetto "più vasto interesse generale." Dobbiamo quindi tenere presente che le città non sono entità isolate; esse fanno parte di una zona rurale di cui utilizzano le esternalità come l'aria pura e l'acqua, lo spazio per lo svago e il relax, la cultura, il paesaggio e la biodiversità imponendo quindi la necessità di partenariati sostenibili città-campagna.

### ***La prospettiva territoriale***

Di fronte alla crescente congestione dell'Europa, che sta diventando sempre più affollata e centralizzata attorno alle zone urbane, è fondamentale ricordare l'importanza dei valori rurali periferici e garantire un equilibrio tra periferia e centro. Le problematiche delle zone periferiche riguardano vari aspetti: costo della vita e per lo sviluppo più alto, infrastrutture carenti, lontananza dai mercati, scarsità di popolazione qualificata e di formazione universitaria, una popolazione sempre più anziana, il declino dell'offerta sociale, culturale, ecc. Ne derivano quindi costi elevati sia a livello pubblico che privato.

È quindi giunto il momento di cambiare l'ordine delle priorità per utilizzare i potenziali e migliorare l'attrattività. Le Commissioni del Mare del Nord e del Mar Baltico desiderano sottolineare che bisognerebbe prendere in considerazione non solo il PIL ma anche le risorse naturali e culturali, le esternalità positive, la diversità e le opportunità offerte da queste regioni. La politica di eccellenza territoriale proposta dalla CRPM, nell'ambito della futura politica di coesione, verrebbe applicata in tutte le regioni europee allo scopo di ottimizzare il potenziale di ogni regione aggiungendo così un'importante dimensione spaziale alla politica di coesione. L'idea di fondo è infatti che qualsiasi regione può crescere se ne vengono valorizzati gli atout e le nicchie. Le regioni ne guadagnerebbero in termini di più conoscenza, innovazione e competitività giustificando un maggiore interesse per venire a viverci e lavorarci. L'UE afferma che le popolazioni non devono essere svantaggiate rispetto al luogo dove vivono. Questo dovrebbe essere il fondamento della nuova politica di coesione territoriale.

### ***Modelli regionali e il principio di sussidiarietà***

Quando si parla di sviluppo regionale, politica di coesione e coesione territoriale bisogna adottare un approccio olistico a livello di tutte le politiche; inoltre è necessario definire chiaramente la terminologia utilizzata. Applicare il principio di sussidiarietà e utilizzare gli strumenti delle politiche regionali per permettere ad ogni regione di migliorare l'eccellenza territoriale nelle zone periferiche e rurali è il modo migliore per garantire prosperità e stabilità alle comunità periferiche e la coesione territoriale. L'uso di modelli regionali specificatamente studiati e adattati per ogni singola regione permetterà al resto dell'Europa di beneficiare del summenzionato valore aggiunto, rafforzandone ulteriormente il potere economico.

**Approvata all'unanimità**

---

(N.B. - l'espressione "esternalità positive" viene utilizzata per indicare i fattori e le risorse delle zone rurali, scarsamente popolate, di montagna e le isole di cui beneficiano, spesso gratuitamente, le zone urbane. Tra gli esempi più frequentemente citati, l'aria pura e l'acqua pulita, lo spazio per lo svago, la solitudine, la natura, i paesaggi culturali e le caratteristiche ambientali come il paesaggio.)

---

## L'ENERGIA COME PRIORITÀ NEGLI ACQUISTI VERDI DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE IN EUROPA

Risoluzione presentata dalle Commissioni Mar Baltico e Mare del Nord

---

### RIASSUNTO

In Europa diventa sempre più importante e urgente garantire la sicurezza dell'approvvigionamento energetico rispettando contemporaneamente l'imperativo dell'efficienza energetica e della riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Per questo motivo la Commissione europea è invitata a sottolineare l'importanza dell'energia riconoscendole un carattere prioritario nell'ambito degli acquisti sostenibili della pubblica amministrazione.

La Commissione europea dovrebbe assicurare la coerenza tra tutte le politiche e Direttive europee per obbligare la pubblica amministrazione, sia a livello locale che nazionale, ad adottare pratiche sostenibili nelle procedure di acquisto di beni e servizi, ponendo una particolare attenzione alle tematiche di efficienza energetica, produzione e fornitura di energie rinnovabili e rispettose dell'ambiente.

### PREMESSA

Gli acquisti della pubblica amministrazione rappresentano il 16% del prodotto interno lordo dell'Unione europea.

### Acquisti verdi della pubblica amministrazione

Per "acquisti verdi della pubblica amministrazione" si intende l'applicazione dei principi dello sviluppo sostenibile nell'acquisto di beni e servizi da parte della pubblica amministrazione; è un settore di primaria importanza per cercare di mantenere il mondo in condizioni abitabili e per conservare una certa qualità della vita. Il comportamento sostenibile nelle procedure di acquisto di beni e servizi della pubblica amministrazione può prendere varie forme e interessare tutte le fasi del processo di acquisto.

Ne consegue che un'organizzazione seriamente intenzionata a ridurre il proprio impatto ambientale deve calcolare con la dovuta attenzione la quantità di combustibile fossile che utilizza per il riscaldamento, l'energia e il trasporto inerenti alle sue attività. Deve inoltre prestare altrettanta attenzione all'emissione di gas a effetto serra da parte dei suoi fornitori. Dato il potere d'acquisto degli enti locali, l'adozione di politiche "verdi" in materia di acquisto di beni e servizi ed energie sostenibili attiverà certamente nel tempo un ciclo virtuoso nella supply chain.

### L'energia e il piano d'azione di Bali

L'Unione europea ha commentato positivamente la conclusione dell'accordo raggiunto alla conferenza delle Nazioni Unite, svoltasi a Bali, sul cambiamento climatico che prevede l'avvio di trattative formali sull'adozione di nuove disposizioni per il periodo successivo al 2012, e una tabella di marcia per detti negoziati. Il Presidente della Commissione europea, José Manuel Barroso, ha infatti dichiarato: "Abbiamo lavorato molto per raggiungere questo risultato. Si tratta di un importantissimo passo avanti. L'Europa è determinata a fare tutto quanto è in suo potere per compiere ulteriori progressi in futuro. Mi appello a tutti i nostri partner affinché tengano fede a questi impegni e agiscano rapidamente. Il pianeta è uno solo. Insieme, paesi sviluppati e in via di sviluppo, possiamo farcela."

### Piano d'azione di Bali delle Nazioni Unite (Dicembre 2007)

*(Seguono alcuni passaggi del piano d'azione relativi all'azione degli enti locali sul cambiamento climatico e alle loro procedure di acquisto a minor impatto ambientale, pratica più nota come "green public procurement" - GPP)*

#### La Conferenza delle parti ha convenuto quanto segue:

(b) Un'azione nazionale/internazionale rafforzata in tema di attenuazione degli effetti del cambiamento climatico che considera, fra l'altro, i seguenti aspetti: ...

(vii) Modalità per rafforzare il ruolo di catalizzatore svolto dalla Convenzione nell'incentivare gli organismi multilaterali, il settore pubblico e quello privato, e la società civile, costruendo sulle sinergie fra attività e processi, come mezzo per sostenere le misure di mitigazione in modo coerente ed integrato;

(e) azione rafforzata nel fornire risorse finanziarie ed investimenti atti a sostenere le azioni di mitigazione ed adattamento e di cooperazione tecnologica, considerando, fra l'altro, i seguenti fattori:

(v) mobilitazione di finanziamenti ed investimenti del settore pubblico e privato, ivi compresa la facilitazione di scelte d'investimento volte a ridurre le problematiche inerenti alle emissioni di carbonio;

## **L'EUROPA E IL GREEN PUBLIC PROCUREMENT**

La principale fonte di informazioni a livello europeo sugli acquisti verdi della pubblica amministrazione, più nota nella sua versione inglese Green Public Procurement (GPP), è la seguente:

Direzione generale della Commissione europea per l'Ambiente - **e più precisamente la sezione sul Green Public Procurement**. La DG Ambiente ha pubblicato uno studio sui costi/benefici del GPP in Europa (realizzato dall'Öko-Institut e ICLEI per conto della Commissione europea), nel luglio 2007, dal quale risultava che i prodotti rispettosi dell'ambiente si equivalgono praticamente in termini di costo a quelli convenzionali [http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/eu\\_recommendations.pdf](http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/eu_recommendations.pdf)

Una delle raccomandazioni chiave contenute nel documento era che l'impegno politico (a tutti i livelli di governo) viene considerato come fondamentale per aumentare l'adozione di pratiche rispettose dell'ambiente nelle procedure di acquisto della pubblica amministrazione. Inoltre, nel documento viene affermato esplicitamente che si dovrebbe dare ampia diffusione alla relazione attraverso organismi come la CRPM vista la grande credibilità di cui gode agli occhi dei decisori.

**L'ICLEI, Governi locali per la sostenibilità**, è un'associazione internazionale di enti locali e di organizzazioni governative a livello regionale e nazionale che si sono impegnate nello sviluppo sostenibile. L'associazione dispone di un team che lavora sul tema del GPP e propone opuscoli informativi, pubblicazioni specifiche e organizza eventi speciali.

**In genere**, ottimi progetti, strumenti e consigli sono messi a disposizione delle autorità locali (di matrice onusiana o regionale) per promuovere pratiche sostenibili negli acquisti della pubblica amministrazione, tra cui l'energia nell'edilizia, nei trasporti e la fornitura della stessa. Questo documento non si dilungherà su queste informazioni per le quali si rimanda agli indirizzi dei siti internet più utili riportati in calce.

**Scopo di questo documento** è analizzare le possibilità che si offrono alla Commissione del Mare del Nord e alla CRPM per fare pressione sull'Unione europea affinché la tematica dell'energia venga considerata come prioritaria nel GPP e nella futura legislazione e programmi; l'altro obiettivo è rafforzare la **"PORSGRUNN CHALLENGE"** della Commissione del Mare del Nord.

### **La futura politica europea**

La Commissione europea sta predisponendo una serie di iniziative volte a rendere più ecologiche le procedure d'acquisto della pubblica amministrazione, anche a livello locale. La Commissione dovrebbe stipulare chiaramente nella direttiva le condizioni per avere la qualifica di "Green Public Procurement".

Le tre iniziative principali sono le seguenti:

- a) Piani d'azione nazionali sul Green Public Procurement
- b) Una nuova comunicazione della Commissione
- c) Una proposta correlata sulle procedure di acquisto della pubblica amministrazione per veicoli "verdi".  
(Fonte: Ufficio europeo della Convenzione degli enti locali scozzesi - COSLA)

a) La Comunicazione europea del 2003 sulla Politica integrata di prodotto (IPP) prevedeva l'elaborazione di Piani d'azione nazionali da parte degli Stati membri entro la fine del 2006. In realtà solo 12 Stati membri hanno assolto a tale compito. Al seguente indirizzo internet si troveranno informazioni aggiornate sui piani d'azione nazionali.

[http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/national\\_gpp\\_strategies\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/national_gpp_strategies_en.pdf)

In Marzo la Commissione farà il punto sulla situazione per proporre un obiettivo a livello europeo in materia di Green Public Procurement.

b) Sembra che la Commissione stia finalizzando una Comunicazione (un documento politico) che verrà pubblicata nel 2008. Si tratta di una tappa importante che getterà le basi politiche di una bozza di **Direttiva sul Green Public Procurement che verrà presentata nel settembre 2008**.

- **Obiettivi volontari:** un elemento chiave di questa proposta è la fissazione di **obiettivi volontari in materia di GPP: 20% entro il 2010 e 50% entro il 2020** (per i governi centrali si parla del 30% nel 2010 e del 50% nel 2020). Il livello medio di Green Public Procurement (GPP) dovrebbe così equivalere a quello raggiunto dai tre stati più efficienti in tale materia nel 2006.
- **Strumenti:** la commissione fornisce una serie di linee guida per 11 categorie di prodotto e 4 criteri di eccellenza per ciascuna di esse: *carta, prodotti per la pulizia, macchine per l'ufficio, trasporti, mobili, elettricità, prodotti tessili, apparecchi medicali, ecc..* Altre 12 categorie di prodotti verranno precisate l'anno prossimo.

c) La Commissione sta elaborando una nuova proposta tendente a incoraggiare gli enti locali a consacrare parte della loro spesa annuale nell'acquisto di veicoli ecologici. Ciò fa seguito alla mancata approvazione l'anno scorso al Parlamento europeo di una proposta precedente che prevedeva il rispetto di obiettivi precisi per gli enti locali. La Commissione ha quindi adottato un approccio più prudente e si limiterà a proporre una serie di standard minimi riguardo ai criteri che gli enti locali potranno utilizzare per valutare l'impatto ecologico delle loro future attrezzature.

### L'ENERGIA COME PRIORITÀ NEGLI ACQUISTI VERDI DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

Nel redigere questo documento, ci si è resi conto che non esiste una politica specifica che faccia della tematica energetica una priorità nelle pratiche di acquisto sostenibili della pubblica amministrazione. Generalmente viene dato per scontato che, nell'ambito degli acquisti sostenibili della pubblica amministrazione, la tematica energetica rispetta le buone prassi. Alla luce delle priorità internazionali ed europee volte a ridurre le emissioni per contrastare il cambiamento climatico, e degli impegni assunti a Bali (vedi sopra), la Commissione del Mare del Nord e la CRPM dovrebbero fare pressione sulle istituzioni europee affinché l'energia venga reso un fattore prioritario nei programmi relativi alle pratiche di acquisto sostenibili della pubblica amministrazione e nella legislazione futura.

Sarebbe necessario approfondire l'analisi sui settori che meritano un trattamento prioritario nelle future politiche comunitarie; tuttavia si possono già definire una prima serie di punti fermi:

1. approvvigionamento energetico dalla griglia per le fonti energetiche rinnovabili o certificate come sostenibili;
2. energia autoprodotta o decentrata a livello locale o regionale;
3. sistemi di pianificazione per dare la priorità alla produzione di energia rinnovabile e decentrata;
4. inserimento di disposizioni specifiche sul rispetto di bassi livelli di carbonio nei capitolati delle gare d'appalto bandite dagli enti locali in settori come l'edilizia (nel nuovo e per ristrutturazioni), i trasporti, le attrezzature, i carburanti alternativi ecc. Introdurre inoltre nei capitolati per gli appalti le nozioni di basso chilometraggio, basse emissioni nel ciclo di vita per assicurare il risparmio energetico.
5. Prevedere possibilità di approvvigionamenti congiunti con le vicine autorità locali per ottimizzare le fonti di approvvigionamento di energia rinnovabile e/o sostenibile a prezzi più accessibili.
6. Modificare la normativa europea sull'approvvigionamento per rendere raggiungibili gli obiettivi di approvvigionamento sostenibile.

### CONCLUSIONE

Le Commissioni del Mar Baltico e del Mare del Nord e la CRPM possono convincere la Commissione europea della necessità di fare dell'energia un tema prioritario nell'ambito delle procedure d'acquisto sostenibili della pubblica amministrazione. Ne va della sicurezza dell'approvvigionamento energetico per l'Europa e del rispetto degli obiettivi che quest'ultima si è data in materia di cambiamento climatico.

#### **Link utili:**

[http://ec.europa.eu/environment/gpp/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/gpp/index_en.htm)  
<http://www.iclei.org/index.php?id=796>  
<http://www.iclei-europe.org/?spupdate>  
<http://www.iclei-europe.org/index.php?id=1820>  
<http://www.iclei-europe.org/index.php?id=sustainableprocurem>  
<http://www.iclei-europe.org/index.php?procuraplus>  
<http://www.cannybuyer.com/guidebook/>

**Approvata all'unanimità**

---

## RIGETTI IN MARE - UNA PRATICA INCOMPATIBILE CON UNA PESCA SOSTENIBILE

Risoluzione presentata dalle Commissioni Mar Baltico e Mare del Nord

---

### Contesto

I rigetti in mare corrispondono a una parte del pesce pescato che, dopo le operazioni di pesca commerciale, viene ributtato in mare, spesso già morto o morente. La pratica di rigettare in mare è dovuta a fattori economici e politici; spesso i pesci che sono rigettati in mare appartengono a delle specie che il pescatore non è autorizzato a portare a terra, ad esempio perché deve rispettare le restrizioni delle quote individuali di pesca o perché si tratta di specie invendibili, ad esempio individui al di sotto della taglia minima di sbarco. I rigetti in mare fanno parte del cosiddetto by-catch, l'insieme di quegli organismi che finiscono nelle reti insieme alle specie pregiate tra cui si trovano anche specie commercializzabili catturate involontariamente.

Stando alle conclusioni di un recente studio, ogni anno quasi un milione di tonnellate di pesce - tra cui l'eglefino, il merluzzo, il merlano e i pesci che vivono sul fondo come la sogliola, la platessa e la limanda - per un equivalente di svariati milioni di euro, sono ributtati nel Mare del Nord dopo essere finiti nelle reti a strascico, e nella maggior parte dei casi sono già morti quando vengono rigettati. Questa quantità equivale a quasi un terzo del peso totale di pesce portato a terra e a un decimo della biomassa totale stimata di pesce nel Mare del Nord.

Il problema cambia radicalmente da una zona marittima all'altra a causa delle diverse pratiche di pesca e anche delle diverse specie di pesce. Di solito il problema dei rigetti è più grave in quelle che vengono definite "zone miste di pesca" come ad esempio le zone di pesca delle risorse demersali pescate con le reti a strascico nel Mare del Nord.

### Politiche sui rigetti

I rigetti di pesce sono un fenomeno conosciuto e un problema per gran parte delle forme di gestione della pesca. Le critiche riguardo a queste pratiche sono numerose e provengono dal settore stesso della pesca e dall'esterno, dai consumatori, da associazioni e da istanze politiche. Il problema dei rigetti di pesce è stato trattato dal Consiglio consultivo regionale del Mare del Nord (NSRAC) il quale ha proposto di predisporre un sistema di gestione dello sforzo di pesca nel Kattegat per ridurre drasticamente i rigetti in mare.

In Europa, la Norvegia e l'Islanda hanno già applicato il divieto di rigetto. Di recente la Commissione europea ha proposto l'introduzione graduale di un divieto di rigetto nell'Unione europea. La Commissione europea dovrebbe rendere nota una proposta nel 2008.

### Dichiarazione della Commissione del Mare del Nord

Le Regioni membro della Commissione del Mare del Nord sostengono i provvedimenti che porteranno alla graduale eliminazione dei rigetti in Europa. I rigetti in mare rappresentano una cattiva gestione, carica di conseguenze, delle risorse alieutiche. La Commissione del Mare del Nord ritiene inoltre che queste pratiche abbiano conseguenze negative su tutte le attività di pesca e compromettano la reputazione del settore presso i consumatori.

È quindi urgente definire misure prioritarie e cambiare le pratiche di gestione che dovrebbero comportare provvedimenti tecnici e amministrativi volti a porre termine ai rigetti in mare e a permettere al settore di adottare pratiche più sostenibili. La Commissione del Mare del Nord sottolinea la necessità di trarre insegnamento dall'esperienza norvegese e islandese e inoltre di mettere a profitto le conoscenze tecniche e scientifiche applicabili. Il problema dei rigetti in mare ha assunto proporzioni tali da meritare da parte dell'UE la massima considerazione e rapidità di trattamento.

### Proposta

Il gruppo sulle risorse alieutiche della Commissione del Mare del Nord propone a questa stessa Commissione di adottare la presente dichiarazione a riprova del suo interesse nella promozione di attività di pesca sostenibili e nel mantenimento di un ambiente marino in buone condizioni. La Commissione del Mare del Nord chiede all'Unione europea di promuovere un sistema di gestione delle attività di pesca nel quale i rigetti siano ridotti al minimo. Siamo convinti che le misure da adottare dovrebbero essere pensate e poste in essere in stretto contatto con gli operatori del settore della pesca e i ricercatori in tale campo, coniugando a tale fine gli sforzi di entrambe le comunità.

**Approvata all'unanimità**

---

<sup>1</sup> Università di Newcastle Upon Tyne (3 novembre 2004). Call To End Fishing 'Discards'. *ScienceDaily*. Scaricato il 13 marzo 2008 dal sito internet <http://www.sciencedaily.com/releases/2004/10/041030144323.htm>

---

**LETTERA DI SOSTEGNO DELLE ATTIVITÀ DEL GRUPPO DI LAVORO TN-RIS**

Risoluzione presentata dalla Commissione del Mar Baltico

---

La realizzazione delle strategie di Lisbona e di Göteborg è di importanza fondamentale per l'Europa ed è assolutamente necessario che tutti gli attori politici collaborino per raggiungere gli obiettivi politici che sono stati definiti.

È necessario trovare nuove e migliori idee per promuovere l'Europa nell'ambito della sfida internazionale per la crescita economica e sociale; la partecipazione regionale è la chiave di volta per riuscirci.

Le Regioni svolgono un ruolo importante quando si tratta di prendere disposizioni a favore della ricerca e dell'innovazione, ad esempio attraverso le loro competenze in materia di scolarizzazione e di incentivi a proseguire gli studi universitari.

Incoraggiare i giovani a mettere a profitto le loro idee e a concretizzarle nel mondo aziendale è fondamentale, e questa missione spetta in larga misura ai livelli locale e regionale.

Incoraggiare le donne a concretizzare le loro idee attraverso l'avvio di attività si rivela particolarmente importante per le Regioni. La promozione dello spirito imprenditoriale femminile è un elemento fondamentale per il successo della strategia di Lisbona.

Le Regioni sono inoltre l'attore principale in materia di infrastrutture, fattore essenziale per le aziende nelle fasi di insediamento e di assunzione del personale.

Nella battaglia per un'Europa più forte e più innovante, è necessario che tutte le Regioni abbiano la possibilità di essere presenti; il sostegno dell'UE è quindi necessario per permettere alle Regioni, anche quelle alla periferia dell'Europa, di partecipare attivamente.

La CRPM di conseguenza appoggia con decisione il lavoro svolto in questo ambito dal gruppo TN-RIS.

**Approvata all'unanimità**

---

**SOSTEGNO AL TRASPORTO DI MERCI VIA MARE**

Risoluzione presentata da Fife Council

---

Attraverso l'Europa come anche attraverso il resto del mondo, il livello relativo dell'emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte da diversi modi di trasporto delle merci è una fonte di preoccupazione crescente.

Secondo alcuni studi e tenendo conto dei provvedimenti di salvaguardia ambientale necessari, il trasporto marittimo è stato considerato come uno strumento particolarmente sostenibile per trasportare i veicoli come le merci. Tuttavia, il quadro della legislazione comunitaria riguardante gli aiuti di stato non prende in conto sufficientemente questa realtà.

1. In conseguenza di quanto sopra affermato, dovrebbe essere in principio accettato che gli aiuti pubblici possano essere assegnati ad uno servizio, qualora possa essere dimostrato che quest'ultimo sia più vantaggioso sul piano ambientale rispetto ad altre forme di trasporto.

**Approvata alla maggioranza  
(6 voti contrari - 2 astensioni)**

2. D'altra parte, la CRPM richiede che una ricerca dettagliata sia intrapresa per determinare l'impatto ambientale relativo dei differenti modi di trasporto.

**Approvata all'unanimità  
(2 astensioni)**

## IL TURISMO SOSTENIBILE

Risoluzione presentata dal Gruppo di lavoro Intercommissioni « Turismo » della CRPM

Considerata la « Dichiarazione sullo sviluppo del turismo sostenibile nelle regioni marittime europee » allegata alla presente Risoluzione :

L'Assemblea generale della CRPM :

- Approva una strategia ed un approccio politico sullo sviluppo sostenibile basati sui principi e sulle orientazioni presentati nell'allegato documento - ed in particolare l'approccio conosciuto sotto il nome di « Turismo relazionale integrato » ;
- Dà mandato agli organi politici e tecnici della CRPM di promuovere tutte le iniziative per far recepire tale strategia ed orientamenti nel quadro dei lavori iniziati dalle istituzioni comunitarie ed in particolare dal Parlamento europeo e dalla Commissione europea ;
- Richiede che sia attuata e sviluppata una cooperazione attiva con le altre reti europee che operano nel campo dello sviluppo sostenibile al fine di elaborare proposte e concreti progetti di cooperazione.
- A tal fine ritiene essenziale che il Gruppo Turismo segua nel lavoro svolto identificando concrete linee di attività e proposte di cooperazione secondo modelli individuati nel documento allegato. In tale ottica la CRPM continuerà a destinare con un maggiore sostegno le risorse finanziarie necessarie per la prosecuzione dell'attività.

**Approvata all'unanimità**

\*\*\*\*\*

- Allegato -

### DÉCLARATION SUR LE DÉVELOPPEMENT DU TOURISME DURABLE DANS LES RÉGIONS MARITIMES EUROPÉENNES

Document élaboré par le Groupe « tourisme durable » de la CRPM, août 2008

#### CONTEXTE

- Lors de l'Assemblée Générale de la CRPM qui a eu lieu à Florence en octobre 2007, un Groupe de travail sur le tourisme durable (STWG) a été créé. Le groupe est dirigé par la Région Västra Götaland, en Suède et la région de Sicile, en Italie.
- Le principal objectif des travaux est d'identifier les questions cruciales du développement touristique durable auxquelles sont confrontées les régions membres de la CRPM et de les traduire en initiatives politiques stratégiques et en actions concrètes à différents niveaux à travers l'Europe.
- Le Groupe de travail sur le tourisme durable (STWG) s'est réuni à trois occasions : à Bruxelles à la mi-février et à la fin du mois d'avril, à Göteborg à la fin du mois de juin, et une autre rencontre est prévue début septembre à Palerme, en Sicile.
- Trois documents de travail ont été rédigés et examinés à ce jour dans le but de créer un rapport qualifié et des propositions stratégiques associées qui seront présentés lors de l'Assemblée Générale de la CRPM qui aura lieu à Bayonne, dans la région Aquitaine, en France, début octobre.
- Cette déclaration reflète la position du Groupe de travail sur le tourisme durable (STWG) de la CRPM basée sur le travail accompli jusqu'à présent, et doit, à ce stade, être considérée comme un travail en cours à proposer à toutes les Commissions géographiques et aux régions membres de la CRPM.

## LE TOURISME EN EUROPE A LA CROISEE DES CHEMINS

*Le Groupe de travail sur le tourisme durable de la CRPM reconnaît que :*

- Le tourisme a longtemps été un acteur économique majeur dans les différents types de régions dans toute l'Union européenne, pas le moins dans les zones rurales, les environnements de montagne, et en particulier dans les zones côtières. Bon nombre de ces zones ont dû faire face à problèmes économiques chroniques, associés à un déclin de leurs activités économiques traditionnelles, à leur isolement relatif, et à leur population restreinte et en diminution. Pour ces régions insulaires, le tourisme est considéré comme l'option la plus réaliste et souvent l'unique option pour encourager la diversification économique et la croissance.
- Le tourisme est sans doute l'un des plus grands secteurs économiques du monde. En 2006, le secteur a généré 10,3% du PIB mondial, fournissant 234 millions d'emplois, soit 8,2 % du total d'emploi mondial, et les recettes du tourisme international ont atteint près de 700 milliards de dollars (estimation du Conseil mondial du tourisme et des voyages).
- Mesuré en termes d'arrivées internationales, le tourisme a connu une énorme croissance depuis le milieu des années 50 pour atteindre 800 millions en 2005, et on estime que ce chiffre sera doublé dans les 15 prochaines années. Alors que l'Europe et les Amériques représentaient 75% des arrivées internationales en 2005, on estime que le reste du monde constituera 75% de l'augmentation prévue pour les 15 prochaines années.
- Alors que les 10 premières destinations en 1950 (toutes situées aux États-Unis et en Europe) représentaient près de 90% du total des arrivées internationales, la part des 10 premières est tombée à 47% en 2005, et trois destinations majeures hors des États-Unis et de l'Europe en font désormais partie. Ce changement vers une structure du marché touristique plus diversifiée est également exprimé dans la catégorie des « Autres destinations », dont la part est passée de 3% en 1950 à 42% en 2005.
- L'Europe détient depuis longtemps le titre de la première destination touristique mondiale, mesurée en termes d'arrivées de visiteurs internationaux. D'ici à 2020 le nombre des arrivées internationales dans la région devrait atteindre 717 millions, ce qui équivaut au total pour le tourisme mondial en 2003. La plupart des arrivées au sein de l'Europe proviennent d'autres pays européens. En fait, 88,2 % des arrivées internationales sont inter-régionales.
- Le principal motif de voyages vers des pays d'Europe est encore à ce jour les loisirs et la détente, mais il a considérablement perdu de l'importance depuis le début des années 1990. D'autre part, l'Europe est devenue la première région mondiale en termes de tourisme d'affaires. En outre, l'intérêt croissant pour la culture, le patrimoine et la nature est manifeste, ce qui affecte la manière dont voyagent les touristes, en utilisant l'espace physique différemment du tourisme balnéaire et lié aux destinations ensoleillées.
- La répartition des arrivées de touristes à travers l'Europe est très inégale. Alors que l'Europe méridionale et méditerranéenne représentait en 2006 plus d'un tiers de toutes les arrivées internationales, l'Europe du Nord en a attiré seulement 12%. La plupart des touristes internationaux (55%) dans les pays européens arrivent par transport routier, en raison du taux élevé de voyage inter-régional dans cette partie du monde.
- Parallèlement, le transport aérien a également gagné en importance au cours des 2 dernières décennies, dans une large mesure en raison de la déréglementation de l'industrie aérienne et de l'émergence des transporteurs à bas prix (« low cost »). En 2004, 38% des arrivées en Europe se sont faites par transport aérien, contre 32% en 1990.
- À mesure que des destinations et des voyageurs nouveaux et plus diversifiés font leur entrée sur le marché, la concurrence s'intensifie. En conséquence, les paramètres de concurrence se sont accentués, et de nombreuses destinations traditionnelles sont obligées de se réinventer afin de ne pas perdre de parts de marché, passant du marché du tourisme de masse à une orientation de marché beaucoup plus segmentée au niveau de la clientèle.
- En Europe, cette segmentation croissante de la clientèle comprend le nombre de voyageurs du troisième âge en rapide augmentation. Cela signifie que les retraités sont de plus en plus actifs et motivés pour se déplacer davantage durant cette phase de leur vie, mais aussi pour acheter des résidences secondaires ou même s'installer dans des destinations touristiques, comme Majorque.

- En outre, on a constaté un accroissement de la demande pour les nouveaux produits et nouvelles expériences liés à des événements culturels et des reconstitutions historiques. Cela offre de nouvelles possibilités de développement et d'activités en basse saison. Le tourisme des jeunes et des voyageurs indépendants est également devenu un aspect très important du tourisme. Cela comprend des tendances tels que les court séjours, les réservations en ligne, les compagnies « low cost », la recherche d'enrichissement individuel et la recherche de nouvelles cultures et d'habitats naturels.

## FACE A L'IMPACT DU TOURISME

*Le Groupe de travail sur le tourisme durable de la CRPM reconnaît que :*

- Quelle que soit la rapidité ou la lenteur de l'évolution du tourisme dans les zones insulaires d'Europe et, d'ailleurs, quel que soit le type de tourisme ayant évolué, il est évident que le secteur a eu de nombreux impacts, à la fois positifs et négatifs sur ces destinations hôtes et leur capacité à assurer un développement durable.
- En termes de retombées économiques, il est évident que l'une des raisons fondamentales de la promotion du tourisme dans une destination insulaire, est de générer une croissance économique et de l'emploi à même de contribuer à diversifier une base économique étroite. En jetant un simple coup d'oeil à un certain nombre de zones côtières et d'îles, il est évident que le tourisme a laissé une empreinte positive sur l'économie. Le niveau de revenus de bon nombre des habitants de ces îles a augmenté et les possibilités d'emploi se sont accrues.
- Pourtant, le tourisme est également associé à de nombreux effets négatifs sur l'économie. Cela est en partie dû au fait que les emplois liés au tourisme ne sont pas très rémunérateurs, qu'ils sont saisonniers et généralement peu qualifiés. Le tourisme est également accusé d'augmenter le coût du foncier, en particulier dans les zones côtières de premier ordre, ce qui signifie qu'il y a énormément de spéculation immobilière et que, souvent, des terres qui peuvent être parfaitement adaptées à la production agricole sont destinées aux promoteurs de complexes touristiques. L'augmentation du coût des terrains n'est qu'une conséquence des pressions inflationnistes que le tourisme peut occasionner à une destination.
- En outre, en raison du développement du tourisme, de nombreuses îles ont assisté à l'accentuation des déséquilibres régionaux puisque ce secteur semble favoriser les zones côtières au détriment des zones à l'intérieur des terres. Bien sûr, on peut aussi faire valoir que sans le tourisme, très peu d'emplois seraient créés. Certains partisans du tourisme estiment que, même si les emplois sont peu qualifiés et faiblement rémunérés, ils contribuent néanmoins à apporter un revenu global plus élevé que les activités traditionnelles comme l'agriculture.
- En termes *d'impacts socio-culturels*, cela peut être illustré par le fait que de nombreux partisans du tourisme affirment souvent que le secteur est bénéfique, car il contribue à faire revivre les coutumes et les traditions dans un endroit spécifique. Les touristes étant désireux de voir quelque chose qui dépeint la culture locale de la destination hôte, encourager la renaissance de formes perdues de la culture (par exemple, la danse et la poterie) s'avère judicieux sur le plan économique. Il est certain que, dans de nombreux cas, il y a eu une renaissance de la culture dans une destination, mais certains pourraient dire qu'elle est motivée par des intérêts commerciaux.
- Pour ce qui est des inconvénients, en revanche, le tourisme est souvent accusé d'engendrer des impacts sociaux négatifs sur les destinations hôtes, et certains font valoir que les normes traditionnelles associées à un mode de vie agraire ont pratiquement disparu dans de nombreux villages du fait que les jeunes au sein de ces territoires trouvent un emploi dans l'économie touristique. Le tourisme peut aussi être critiqué pour avoir provoqué un choc des cultures, surtout dans les sociétés très traditionnelles où la population peut être insultée par la façon dont les visiteurs étrangers s'habillent et agissent.
- Non des moindres, les impacts environnementaux du tourisme ont reçu une attention considérable. Alors que du point de vue positif, on a reconnu au secteur le mérite d'encourager la préservation historique d'un village traditionnel ou d'avoir participé à la préservation d'une ressource naturelle sous la forme d'un parc national ou régional, la plupart des analystes estiment que le tourisme provoque de nombreux effets négatifs dans les sociétés hôtes. Le tourisme insulaire et côtier en Europe regorge d'exemples de la manière dont le développement du tourisme mal maîtrisé a donné lieu à de graves problèmes qui, dans de nombreux cas, ont menacé la survie même de ces lieux en tant que destinations touristiques.

- Le littoral et les îles de la Méditerranée sont particulièrement vulnérables par rapport au tourisme lorsque celui-ci a été autorisé à croître d'une manière imprévue. Par exemple, dans de nombreux endroits, le tourisme a contribué à une pénurie d'eau excessive, alors que les problèmes ont été régulièrement associés à l'incapacité à traiter efficacement l'excès d'eaux usées et de déchets solides qui accompagne le développement rapide du tourisme. En outre, dans de nombreuses destinations, le tourisme s'intensifie de façon linéaire le long d'une étroite bande côtière du fait que chaque promoteur cherche à tirer parti des biens construits sur la côte. Cela signifie que le développement est rarement maîtrisé – en fait une implantation envahit régulièrement la suivante.
- Toutefois, toutes ces destinations n'ont certainement pas connu les mêmes effets et il existe des destinations, telles que les îles de la Mer Baltique et de la Mer du Nord, où la qualité du développement du tourisme du point de vue de l'environnement est, en effet, très élevée. Sur l'île de Bornholm, le système danois bien établi de planification de l'aménagement du territoire, qui vise entre autres à protéger les grandes étendues de terres côtières ainsi que les anciennes zones urbaines, a fait que le niveau de développement des services liés au tourisme a été sérieusement restreint.
- Mais alors que l'on pourrait tout à fait faire valoir que la qualité de l'environnement naturel pour cette destination est extrêmement élevée par rapport à celle de nombreuses destinations méditerranéennes, on pourrait aussi prétendre que les restrictions d'utilisation austères des terres ont limité la capacité du secteur touristique à s'élargir et se diversifier. Dans ce cas, le système de planification limite en réalité la compétitivité de la destination de cette île, qui souffre déjà de nombreux handicaps, notamment l'extrême saisonnalité associée à son produit touristique.
- En Méditerranée, des îles comme Majorque ou la Crète, par exemple, fournissent l'exemple le plus frappant de la façon dont le tourisme peut menacer de dévaster un environnement hôte. Il y a vingt ans, Majorque était l'incarnation du développement chaotique du tourisme de masse. Aujourd'hui, suite à la mise en œuvre d'une série de politiques introduites au cours des années 1990 visant à rajeunir l'île, plus une tentative sincère pour diversifier considérablement le produit touristique et le débarrasser de son image restreinte de destination mer et soleil, Majorque connaît un nouveau souffle en tant que destination touristique, où l'accent a été mis sur un tourisme de qualité plutôt que de quantité.

## LES POLITIQUES DU TOURISME EN COURS D'ÉLABORATION

*Le Groupe de travail sur le tourisme durable de la CRPM reconnaît que :*

- Il y a une prise de conscience croissante du fait qu'il est essentiel d'entretenir le développement du tourisme aux niveaux régional, national et supra-national dans un contexte général de développement durable. En 2006, la Commission européenne a déclaré : « Le développement durable est au cœur de l'agenda européen. Son défi est d'assurer un renforcement mutuel de la croissance économique, la protection sociale et la protection de l'environnement ».
- Jusqu'à récemment, la plupart des politiques (sinon toutes) qui ciblent des régions spécifiques, y compris les zones maritimes, ont été orientées vers des secteurs spécifiques (par exemple, l'industrie manufacturière, la pêche, la production d'énergie en mer, l'environnement et les transports) et, en conséquence, il est possible que les stratégies divergentes reflétées dans ces politiques puissent entraver l'objectif primordial du développement durable. La fragmentation des politiques est particulièrement problématique du point de vue du tourisme du fait qu'elle est affectée par tant d'arènes politiques différentes et que, jusqu'à récemment, il n'a eu aucune politique paneuropéenne du tourisme précise.
- Toutefois, l'**Article 176B du traité de Lisbonne** (modifiant le Traité de l'Union européenne et le Traité instituant la Communauté européenne, Conférence des représentants des gouvernements des États membres, en 2007) a déclaré que :
  1. *« L'Union complète l'action des États membres dans le secteur du tourisme, notamment en promouvant la compétitivité des entreprises de ce secteur. À cette fin, l'action de l'Union vise :*
    - a. *à encourager la création d'un environnement favorable au développement des entreprises dans ce secteur ;*
    - b. *à favoriser la coopération entre États membres, notamment par l'échange des bonnes pratiques.*
  2. *Le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire, établissent les mesures particulières destinées à compléter les actions menées dans les États*

*membres afin de réaliser les objectifs visés au présent article, à l'exclusion de toute harmonisation des dispositions législatives et réglementaires des États membres.*

- En raison de la contribution majeure du tourisme à la croissance économique, la création d'emplois et l'amélioration de la qualité de vie des résidents et des visiteurs, il est impératif que toutes les mesures relatives au tourisme soient bien coordonnées avec la variété des politiques affectant de nombreux secteurs dont le transport, l'environnement, les affaires régionales et sociales, l'emploi et la formation. Tous ces domaines de la politique ont, directement ou indirectement, une incidence sur le tourisme au sein de l'UE. En outre, parce que le tourisme est une force économique majeure pour autant de localités (des régions aux communautés), l'UE s'efforce de faire en sorte que les politiques visant ces secteurs ne soient pas contraires à l'objectif de maintenir et de renforcer la compétitivité du tourisme.
- Ces dernières années, cette inter-relation entre le secteur du tourisme et plusieurs domaines de la politique au sein de l'UE a été très évidente et continue d'être manifeste. Par exemple, l'introduction de l'euro a contribué à éliminer les inconvénients liés au fait de manipuler plusieurs monnaies lors des voyages. Peut-être plus important encore, la politique environnementale européenne, qui s'est fortement concentrée sur le paradigme de durabilité, s'est révélée une occasion d'établir des stratégies pour la préservation historique et culturelle de bâtiments et de monuments, ainsi que de zones naturelles. En fait, en raison de la politique environnementale européenne, la qualité de plusieurs zones (y compris des plages) s'est améliorée de façon spectaculaire au cours des dernières années.
- L'une des relations les plus manifestes entre plusieurs domaines de la politique existe entre le transport et le tourisme. Les investissements dans de nouvelles infrastructures (routes, ponts, aéroports) peuvent conduire à une accessibilité accrue entre plusieurs points, permettant ainsi d'accroître les flux touristiques. La déréglementation du transport aérien s'est traduite par une recrudescence de la concurrence entre les transporteurs et le coût du voyage entre certaines villes a été considérablement réduit. En revanche, des propositions visant à introduire des taxes environnementales ajoutées sur le transport aérien pourraient nuire à certaines destinations, en particulier celles qui souffrent déjà peut-être de services insuffisants; de nombreuses îles sont incluses dans cette catégorie de destinations.
- En raison des différents défis que le tourisme européen doit affronter (y compris le vieillissement de la population et ses conséquences, le taux de croissance réduit de l'Europe comme destination mondiale, les répercussions environnementales et socio-culturelles négatives du secteur), la **Commission européenne** a reconnu la nécessité d'une politique cohérente pour le tourisme au niveau paneuropéen
  - « Cette politique doit être axée sur des objectifs clairs et réalistes, communément partagée par les décideurs, les employeurs et les employés, ainsi que par les populations locales. Elle devrait faire le meilleur usage des ressources disponibles et tirer parti de toutes les synergies possibles. . . Toute politique européenne du tourisme devrait être complémentaire des politiques menées dans les États membres » (Commission européenne 2006).
- L'objectif primordial d'une politique du tourisme à l'échelle européenne est d'améliorer la compétitivité de l'industrie tout en créant davantage d'emplois stables avec de meilleures compétences et des salaires plus élevés. Pour ce faire, il est largement reconnu qu'il est impératif d'encourager un programme de croissance durable dans le secteur du tourisme. Parmi les mesures sur lesquelles cette initiative politique doit se concentrer figure la nécessité de coordonner toutes les mesures qui ont, directement ou indirectement, une incidence sur le développement du tourisme au sein de l'UE.
- À leur tour, ces domaines devront être abordés. La première nécessité consiste à améliorer le contexte réglementaire à tous les niveaux de gouvernance. L'UE a déjà fait des progrès dans ce domaine en réalisant une communication intitulée « Améliorer la réglementation pour la croissance et l'emploi », une approche qui nous l'espérons, conduira à l'amélioration de la compétitivité. Ce texte propose par exemple que toutes les nouvelles propositions, y compris celles qui se rapportent au tourisme, fassent l'objet d'une évaluation d'impact. De même, la CE recommande d'assouplir la législation actuelle, notamment la Directive sur les voyages à forfait et la Directive sur la multipropriété.
- Dans un autre effort ciblé, la Commission européenne a créé en 2004 le **Groupe Durabilité du tourisme** (GDT), visant à renforcer la durabilité du tourisme au sein de l'Union et à créer diverses

initiatives au niveau de l'UE, ce qui conduira à un développement durable du tourisme. Le GDT reconnaît qu'en vue d'évoluer vers un développement durable, il est impératif d'adopter une « approche holistique et intégrée ». Il préconise une approche qui réponde aux principes de gestion de la croissance, à savoir de faire en sorte que la quantité, la qualité et l'emplacement du développement de chaque destination prenne en compte les facteurs contingents.

- Parmi d'autres priorités que le GDT défend figure la nécessité de veiller à ce que les promoteurs soient responsables des externalités qu'ils imposent aux sociétés hôtes (principe du pollueur-payeur) et la nécessité de reconnaître les seuils de capacité de développement. Le GDT reconnaît que beaucoup d'efforts ont été mis en œuvre à divers niveaux pour promouvoir le développement du tourisme, mais il préconise une volonté concertée de toutes les parties prenantes (représentant le secteur privé et le secteur public) afin d'accroître les possibilités de contribution du tourisme au développement durable. Par exemple, en reconnaissant le défi que représente le changement climatique planétaire, des appels sont lancés pour s'assurer que la contribution du tourisme aux émissions de gaz à effet de serre soit réduite.
- Parmi les défis que le GDT considère comme les plus importants, figure la nécessité de surmonter la saisonnalité dont souffre le tourisme dans de nombreuses destinations. Le GDT voit également la nécessité de s'attaquer aux effets que le transport lié au tourisme engendre sur l'environnement. Après tout, le « transport lié au tourisme (récepteur et émetteur) représente actuellement 8% des émissions exprimées en équivalent CO<sub>2</sub> dans l'UE ». Le transport aérien est responsable de 50% des émissions de CO<sub>2</sub> liées au tourisme récepteur et émetteur pour l'Europe dans son ensemble.
- À ce titre, le rapport du GDT souligne combien il est important de coordonner le Livre blanc de la CE sur la politique européenne des transports avec les besoins du tourisme comme secteur économique important. En d'autres termes, le GDT reflète la double préoccupation que les efforts visant à protéger l'environnement en réduisant les émissions liées au transport ne devraient pas avoir d'incidence sur le tourisme, alors que, dans le même temps il encourage les modes de tourisme qui sont beaucoup plus respectueux de l'environnement du point de vue du transport.
- Bien que le rapport du GDT soit un document important pour la promotion et le développement d'un tourisme durable au sein de l'Union européenne, il ne mentionne pas spécifiquement les régions maritimes ou périphériques. En d'autres termes, le rapport est maintenu à un niveau général et n'est pas spécifique à certains lieux, il ne se rapporte pas à un type particulier de destination, mais vise uniquement à promouvoir un développement équilibré à travers l'UE. Néanmoins, une grande partie de ce qui est évoqué dans ce rapport est directement lié aux régions côtières et insulaires et devrait être pris en compte lorsqu'on cherche à identifier des initiatives ciblées pour le développement du tourisme durable dans ces zones.
- En fin d'année 2007, le **Parlement européen** a adopté sa résolution en ce qui concerne la proposition de politique de l'UE, le commentaire du Groupe Durabilité du tourisme et divers autres documents (y compris un rapport sur les transports et le tourisme). Le Parlement européen reconnaît entre autres l'importance que revêt le tourisme pour l'Europe (y compris les touristes en provenance des pays tiers) et recommande la nécessité de simplifier et de coordonner la réglementation des visas afin d'assurer que les voyages à destination et en provenance de l'Europe et au sein de l'Europe soient aussi aisés et simples que possible.
- Un deuxième point est qu'il est impératif d'améliorer la collecte de données en ce qui concerne les indicateurs se rapportant au tourisme. Le Parlement européen demande entre autres à tous les États membres d'adopter les Comptes satellites du tourisme (CST) puisque cette approche permet au tourisme – en tant qu'activité économique – d'être comparé à d'autres secteurs économiques. L'harmonisation des systèmes de classification en ce qui concerne les installations touristiques est également considérée comme essentielle par le Parlement européen. Actuellement, par exemple, les différents États membres ne reflètent aucun niveau de cohérence dans la manière dont les hôtels sont évalués.
- Parmi les autres domaines où le Parlement européen voit la nécessité d'une plus grande harmonisation figurent les systèmes de gestion de la qualité et la protection des consommateurs (par exemple à une époque où les ventes par le biais d'Internet sont en augmentation, le Parlement européen estime que les consommateurs doivent disposer d'une panoplie de mesures de protection). D'autres recommandations comprennent l'importance de promouvoir le tourisme de santé, en rendant toutes les installations liées au tourisme accessibles à tous et en favorisant le tourisme durable, en particulier dans les régions économiquement défavorisées.

- Une autre initiative importante abordant la question du développement du tourisme durable est le **Livre bleu sur la politique maritime européenne**, qui a été approuvé par la **Commission européenne** en 2007. La politique maritime suscite une discussion concernant la création d'une politique maritime pour l'ensemble de l'UE qui « traite les océans et les mers par une approche holistique » (5), qui vise à capitaliser sur des politiques qui sont déjà en place et qui est également destinée à fonctionner de paire avec la stratégie de Lisbonne.
- Le principal thème abordé dans le Livre bleu est le développement des régions maritimes et sa relation avec divers secteurs, y compris l'industrie du transport maritime, le secteur de l'énergie (y compris les sources d'énergie en mer), et la technologie. Une grande partie du débat a trait à la préservation de l'environnement des ressources maritimes, mais aussi à la nécessité d'accroître la compétitivité de la main-d'œuvre. En outre, ce document vise à souligner l'importance d'améliorer la qualité de vie dans les régions maritimes afin de les rendre attrayantes comme lieu de vie, de travail, mais aussi de « loisir ». En raison de la récente attraction qu'exprime un nombre croissant de citoyens pour les zones côtières, il demande que des mesures soient prises pour réduire ou éliminer les menaces pesant sur les ressources marines, dont bon nombre proviennent d'une activité de développement amplifiée.
- Le Livre Bleu comprend une section qui cible spécifiquement le tourisme. Reconnaisant que les régions côtières ainsi que les îles constituent des attractions extrêmement populaires à travers l'Europe, le document alerte que pour que l'Europe maintienne sa position de première destination mondiale, des mesures doivent être prises pour protéger précisément les atouts qui attirent les visiteurs en premier lieu. Le tourisme durable peut contribuer au développement des zones côtières et des îles en faisant progresser la compétitivité des entreprises, en répondant aux besoins sociaux et en améliorant le patrimoine naturel et culturel et les écosystèmes locaux. La nécessité d'améliorer ou de maintenir leur attractivité incite un nombre croissant de destinations à se tourner vers des pratiques et politiques plus durables et plus respectueuses de l'environnement.

#### **INITIATIVES MÉDITERRANÉENNES EN FAVEUR D'UN TOURISME DURABLE (Présenté comme un exemple des initiatives à prendre par le groupe de travail tourisme de la CRPM)**

*Le Groupe de travail sur le tourisme durable de la CRPM reconnaît que :*

- Le tourisme a longtemps fait l'objet d'une stratégie de développement commune dans de nombreux environnements insulaires européens. De nombreuses îles de la Méditerranée notamment jouissent de la mer et d'un fort ensoleillement, qui représentent les ingrédients indispensables aux yeux des voyageurs du tourisme de masse orienté vers la recherche du plaisir, provenant des zones métropolitaines des pays du Nord. Mais, même dans des lieux situés dans des zones climatiques moins idéales, telles que celles de la Mer Baltique ou la Mer du Nord, le tourisme est devenu un important générateur de croissance économique. Il est certain que la saison touristique dans ces régions est relativement courte (6-8 semaines) mais les décideurs déploient d'importants efforts pour diversifier les produits et attirer des visiteurs toute l'année.
- Le tourisme en Europe est principalement intra-régional. En 2004, 88% du tourisme récepteur (mesuré en arrivées de touristes internationaux) en Europe provenait d'autres pays au sein de l'Europe. Une autre caractéristique régionale évidente du tourisme est que l'Europe méridionale et méditerranéenne est la destination dominante au sein de l'Europe et représentait 36% de l'ensemble du tourisme récepteur européen en 2004, alors que l'Europe du Nord ne représentait que 11%. La pression créée par le tourisme sur les pays riverains de la Méditerranée a incontestablement des impacts visibles sur l'environnement, l'économie, la société et la vie humaine.
- En conséquence, et encouragées par les initiatives décrites ci-dessus prises au niveau de l'Union européenne, diverses initiatives ont été lancées pour promouvoir diverses formes de mise en réseau en Méditerranée (notamment Insuleur, Oramare, CRPM, CREST, OTIE, etc.). Cet objectif est que la connaissance et l'expérience collectives peuvent générer diverses formes de collaboration et sensibiliser le public sur les questions relatives au développement du tourisme durable. Il s'agit aussi de bonnes pratiques qui peuvent être communiquées aux niveaux régional, national et pan-européen.
- De nouveaux réseaux et partenariats seront développés pour soutenir et promouvoir le patrimoine culturel et les habitats naturels des zones côtières. Les ressources locales des zones côtières doivent être consolidées dans le patrimoine culturel du territoire d'une manière dynamique et créative. Il est impératif d'améliorer l'infrastructure et les conditions pour le tourisme côtier par le biais :

- d'un cadre organisationnel formé par des chercheurs, des praticiens, des décideurs et des responsables gouvernementaux.
  - du soutien professionnel lié aux cultures maritimes et à la vie quotidienne.
  - de la conception de plans marketing efficaces pour promouvoir une forme de tourisme innovante dans les zones côtières matures.
  - d'une motivation des différentes communautés locales grâce à l'autonomisation et la pleine participation.
  - d'une promotion d'une nouvelle culture de l'hospitalité dans les zones côtières liées aux territoires internes.
- Cette approche régionale vise à clarifier le potentiel de la Méditerranée à promouvoir le rôle des différentes cultures, en particulier les environnements marins. De cette façon, le public sera davantage sensibilisé sur la nécessité :
    - de diversifier et de renforcer la base économique de la Méditerranée.
    - de promouvoir et encourager le développement du tourisme côtier lié aux zones internes de la Méditerranée d'une manière à la fois écologiquement et économiquement durable.
    - de redécouvrir les énormes possibilités d'accroître la compétitivité des régions côtières.
    - de reconnaître le tourisme côtier comme un élément important de la Méditerranée.
    - de faire en sorte que ces ressources de l'industrie du tourisme soient gérées de manière durable.
    - de mettre en œuvre des opportunités équitables et ouvertes pour les parties prenantes qui souhaitent affecter leur activité à la nouvelle forme de tourisme.
    - de concevoir et mettre en place certaines initiatives liées au développement du tourisme durable dans les régions côtières de la Méditerranée.

#### APPROCHES STRATEGIQUES ET VOIE A SUIVRE

- Les initiatives lancées dans le cadre des politiques par différentes instances européennes et les autorités, ainsi que les actions innovantes engagées par des acteurs régionaux dans la Méditerranée, créent un élan stratégique que le groupe de travail sur le tourisme durable de la CRPM souhaite prolonger et améliorer encore davantage, et voir se traduire par des initiatives politiques et des actions stratégiques en faveur du développement du tourisme durable dans les régions membres de la CRPM.
- Inspiré par la définition mise en avant par l'Organisation mondiale du tourisme de l'ONU en 2004, **le développement du tourisme durable doit être abordé de manière globale** :
  - *« Les lignes directrices et pratiques de gestion afférentes au développement durable du tourisme sont applicables à toutes les formes de tourisme dans tous les types de destinations, y compris le tourisme de masse et les divers segments de tourisme de niche. Les principes de durabilité font référence aux aspects environnementaux, économiques et socio-culturels du développement touristique et un bon équilibre doit être établi entre ces trois dimensions afin de garantir sa viabilité à long terme. »*
  - *Le développement du tourisme durable requiert la participation éclairée de tous les acteurs concernés, ainsi qu'une forte direction politique pour assurer une large participation et l'établissement d'un consensus. Parvenir à un tourisme durable est un processus continu qui nécessite une surveillance constante des impacts, mettant en place les mesures préventives et/ou correctives qui s'imposent chaque fois que cela s'avère nécessaire. Le tourisme durable devrait également maintenir un niveau élevé de satisfaction des touristes et leur garantir une véritable expérience, les sensibiliser sur les questions de durabilité et promouvoir des pratiques de tourisme durable parmi eux. »*
- Conformément à ces propos, le groupe de travail sur le tourisme durable de la CRPM travaille selon une approche politique sur le développement du tourisme durable qui se définit comme :
  1. **Intégré / holistique**, c'est-à-dire reconnaissant la corrélation entre l'environnement, l'économie et les aspects socio-culturels du tourisme.
  2. **Relationnel**, c'est-à-dire reconnaissant l'importance de voir le système touristique dans son ensemble - la relation entre les lieux d'origine et de destination des touristes, ainsi que la relation entre la production et la consommation du tourisme.
  3. **Global**, c'est-à-dire reconnaissant la nécessité d'inclure toutes les parties prenantes - secteurs privé, public ainsi que les ONG - dans le processus de développement du tourisme durable. Les initiatives de tourisme engagées doivent être fondées sur la coopération entre les populations locales, les entrepreneurs, les organisations et les institutions.

4. **Territorial**, c'est-à-dire reconnaissant l'importance et les impacts des contextes spatiaux du développement du tourisme, notamment le contexte physique (montagnes, îles, zones côtières) et des contextes géographiques/climatiques (Europe du Nord contre Europe du Sud).

Les points ci-dessus font partie de la nouvelle approche intégrée connue sous le nom de **Tourisme relationnel intégré (TRI)** :

Un tourisme qui favorise les relations interpersonnelles et environnementales stimulant la sensibilité et la durabilité historico-culturelles du développement du dialogue entre l'offre et la réception et qui intègre les secteurs commerciaux et productifs de dimensions micros et moyennes. En d'autres termes, un tourisme profondément enraciné dans le territoire qui constitue le principal séjour des micro-entreprises et qui renforce la valeur du remarquable patrimoine culturel et naturel, non seulement dans les grands centres, mais aussi dans les petits. En outre, ce type de tourisme est étroitement lié aux relations humaines et offre des relations immédiates et directes entre les personnes qui proposent des services et celles qui en bénéficient.

En outre, le groupe de travail sur le tourisme durable de la CRPM estime qu'il est fondamental **de mettre en place une coopération active avec d'autres réseaux européens** œuvrant dans le domaine du développement du tourisme durable, tels que la Communauté européenne / le Groupe Durabilité du tourisme de la DG Entreprise, et le réseau Euromeeting. Dans ce réseau de coopération, **la contribution du groupe de travail sur le tourisme durable de la CRPM se situera principalement dans l'élaboration de propositions pour des initiatives stratégiques relatives au développement du tourisme durable.**