



Università
Ca' Foscari
Venezia

Corso di Laurea Magistrale in Sviluppo Interculturale
dei Sistemi Turistici
Ordinamento (ex D.M. 270/2004)

Tesi di Laurea

“Adriaticultura”

Un’analisi della cooperazione transfrontaliera di Interreg in ambito turistico e culturale nell’area altoadriatica

Relatore

Ch. Prof. Jan Van der Borg

Laureanda

Gloria Tiozzo

Brasiola

859113

Anno Accademico

2021-2022

ABSTRACT

"Adriaticultura" è un progetto che mira ad analizzare la cooperazione transfrontaliera in ambito turistico e culturale tra le città costiere dell'Alto Adriatico. In seguito ad un'analisi geografica, culturale e turistica della zona e ad una ricapitolazione degli enti e degli strumenti di cooperazione operanti, "Adriaticultura" analizza una selezione dei più importanti e recenti progetti transfrontalieri inerenti al turismo implementati dai programmi Interreg V-A Italia-Slovenia e Interreg V-A Italia-Croazia. Da essi e dalle seguenti riflessioni riguardo alle opportunità di miglioramento, vengono elaborati i principali passi da attuare per migliorare la cooperazione e la coesione turistica dell'area altoadriatica.

L'obiettivo dell'elaborato è dimostrare, sulla base delle informazioni acquisite, quanto la collaborazione transfrontaliera benefici il turismo dei tre paesi e quanto ancora sia poco conosciuta e potenzialmente strategica. La forza turistica della macroarea altoadriatica e la cooperazione tra Italia, Slovenia e Croazia dipenderanno anche dallo sviluppo della mobilità ferroviaria e marittima, dai piani strategici di comunicazione e promozione e dal processo di coinvolgimento della popolazione nei programmi, nonché dalla conoscenza reciproca e consapevolezza della propria cultura condivisa. Obiettivo dell'elaborato è anche fornire delle idee di soluzione, chiamate nel loro insieme "Adriaticultura", per l'Alto Adriatico considerato come potenziale macroarea turistica europea.

INDICE

Introduzione.....	1
CAPITOLO I: Presentazione geografica, culturale e turistica dell’Alto Adriatico ed enti di collaborazione transfrontaliera	
1.1 Presentazione geografica e caratteristiche fisiche.....	3
1.1.2 Lo spazio geografico e culturale: storia del Mare Adriatico.....	4
1.1.3 Popolazioni e culture adriatiche.....	5
1.1.4 Storie di confine.....	6
1.1.5 Integrazione della regione adriatica.....	7
1.2 Presentazione turistica: il contesto Alto-Adriatico e il confine nel turismo.....	8
1.2.1 Il turismo adriatico Est-Ovest nella storia.....	10
1.2.2 Tipologie di turismo: balneare, crocieristico, wellness, culturale e naturale.....	11
1.2.3 Riflessioni sul turismo altoadriatico.....	15
1.3 Collaborazione transfrontaliera Italia-Slovenia-Croazia e potenzialità dell’area.....	17
1.3.1 Enti e strumenti di cooperazione: Interreg.....	18
1.3.2 GECT, Euroregione Adriatico-Ionica ed EUSAIR.....	23
1.3.3 NAPA, IAI, AIC Forum e Seenet.....	25
CAPITOLO II: Programma Interreg V, analisi di una selezione di progetti altoadriatici Italia-Slovenia e Italia-Croazia.....	30
2.1. Interreg Italia-Slovenia V.....	31
2.1.2 Interbike II: Sviluppo delle connessioni multimodali lungo la ciclovvia Adriabike.....	32
2.1.3 Mobitour: Mobilità sostenibile delle aree turistiche litorali e dell’entroterra transfrontaliero.....	34
2.1.4 CrossMoby: Pianificazione della mobilità e servizi di trasporto passeggeri, sostenibili e transfrontalieri, all’insegna dell’intermodalità.....	36
2.1.5 Primis: Viaggio multiculturale tra Italia e Slovenia attraverso il prisma delle minoranze.....	38
2.1.6 Tartini: Turismo culturale all’insegna di Giuseppe Tartini.....	40
2.1.7 Riflessione sui progetti Interreg Italia-Slovenia.....	41
2.1.8 Programmazione 2021-2027 e aree di miglioramento identificate.....	42
2.2 Interreg Italia-Croazia V.....	43

2.2.1	Arca Adriatica: La protezione, la promozione e la valorizzazione turistica del patrimonio marittimo adriatico.....	44
2.2.2	Remember: REstoring the MEmory of Adriatic ports sites. Maritime culture to foster Balanced tErritorialgrowth.....	46
2.2.3	Recolor: Reviving and EnhanCing artwOrks and Landscapes Of the adRiatic.....	48
2.2.4	Mimosa: Maritime and multimodal sustainable passenger transport solutions and services.....	50
2.2.5	Icarus: Intermodal Connections in Adriatic-Ionian Region to Upgrowth Seamless solutions for passenger.....	52
2.2.6	Riflessione sui progetti Interreg Italia-Croazia.....	55
2.2.7	Programmazione 2021-2027 e aree di miglioramento identificate.....	55
2.2.8	Conclusioni: successi e aree di miglioramento dei progetti.....	56
CAPITOLO III: Alto Adriatico e Interreg: aree di miglioramento, opportunità turistiche e possibili soluzioni		
3.1	Potenzialità e opportunità dell'Alto Adriatico: aree di miglioramento.....	59
3.2	Turismo e trasporti: situazione attuale.....	60
3.2.1	Proposte: linea ferroviaria Italia-Slovenia-Croazia.....	63
3.2.2	Proposte: destagionalizzazione e aumento dei collegamenti marittimi.....	64
3.2.3	Proposte: minicrociera progetto ADRIJO.....	66
3.3	Promozione e comunicazione Interreg e località coinvolte dai progetti: situazione attuale.....	66
3.3.1	Social Media.....	67
3.3.2	Moltiplicatori di informazione.....	68
3.3.3	Valorizzazione delle località coinvolte: Cervia come best practice.....	69
3.3.4	Proposte: Interreg Influencer.....	70
3.4	Coinvolgimento, consapevolezza e conoscenza reciproca: situazione attuale.....	71
3.4.1	ASOC (A Scuola di OpenCoesione).....	72
3.4.2	Coinvolgimento degli stakeholders.....	72
3.4.3	Proposte: Interreg Summer School.....	73
3.4.4	Proposte: fiera dell'Alto Adriatico.....	74
3.4.5	Proposte: gemellaggio turistico Adriaticultura.....	75
Conclusioni.....		77
Bibliografia e Sitografia		79

Introduzione

Il presente lavoro ha come oggetto la cooperazione transfrontaliera in ambito turistico e culturale nell'area altoadriatica, che è compresa tra tre paesi: Italia, Slovenia e Croazia. La cooperazione in tale zona iniziò ufficialmente con l'entrata in Unione Europea di Slovenia e Croazia, che insieme all'Italia iniziarono a lavorare sul loro rapporto di confine in un'ottica di riappacificazione e collaborazione. L'Alto Adriatico fin dai tempi dei romani fu una zona condivisa e talvolta unita sotto un unico impero, ma nel corso del tempo visse episodi bellici e di frammentazione, contrassegnati principalmente dalle guerre mondiali e successivamente dalle guerre jugoslave. Nel primo capitolo vengono infatti esposti i principali episodi che hanno segnato l'area e la popolazione altoadriatica, a partire dai periodi di unione e condivisione, per poi arrivare alle guerre e alle suddivisioni odierne.

Essendo l'ambito turistico uno dei focus di questo elaborato, nella prima parte è stata approfondita la componente turistica costiera dell'area, delineando le principali destinazioni, le tipologie di turismo e un breve excursus storico sulle peculiarità dello sviluppo turistico di ciascun paese. Infine, affrontando il tema della cooperazione transfrontaliera nel turismo, si sono presentati i principali enti e strumenti di cooperazione transfrontaliera, dai quali poi si è estrapolato lo strumento Interreg per la seguente analisi. Tale strumento, iniziativa comunitaria del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR), ha permesso all'area altoadriatica tramite vari programmi di unirsi in progetti di collaborazione inerenti a vari campi, tra cui il turismo. Nella zona focus operano il programma Interreg Italia-Slovenia e Interreg Italia-Croazia, che sono stati analizzati nel secondo capitolo con lo scopo di "sviscerare" i progetti messi in atto e raccogliere informazioni e riflessioni significative per delineare delle aree di miglioramento. L'obiettivo di questo elaborato è infatti dimostrare quanto la collaborazione tra Italia, Slovenia e Croazia sia potenzialmente strategica e allo stesso tempo quanto sia ancora poco conosciuta e perfezionabile. Per dimostrare ciò sono stati selezionati dieci progetti dai due programmi di cooperazione citati, che sono stati implementati nello scorso periodo di programmazione 2014-2020; essi riguardano principalmente l'ambito del turismo, della cultura e dei trasporti. Rispetto a tali progetti, ne sono stati evidenziati i risultati tangibili messi in atto e la diffusione di tali all'interno della società.

In seguito alla raccolta di informazioni, considerazioni e dalle autovalutazioni svolte dai programmi stessi, sono state delineate tre principali aree di miglioramento che riguardano l'ambito del turismo in Alto Adriatico: la mobilità e i trasporti, la comunicazione e la promozione e il coinvolgimento della società nella cooperazione. Tali macroaree di miglioramento sono state nuovamente analizzate

all'interno del terzo capitolo, dove sono state raccolte le informazioni riguardanti la situazione attuale in Alto Adriatico secondo ogni area e, di conseguenza, sono state elaborate delle proposte di miglioramento. Le proposte riguardano sia i programmi Interreg che le località coinvolte nel turismo altoadriatico e hanno a che fare con la mobilità ferroviaria e marittima, con la destagionalizzazione delle destinazioni costiere, con l'avanzamento nell'uso dei social media quale importante strumento per il marketing e il branding del programma e delle località ed infine, con il coinvolgimento degli studenti e degli stakeholders nei programmi di cooperazione tramite esperienze ed eventi mirati ed innovativi. Un ultimo focus è stato rivolto alla conoscenza reciproca delle popolazioni altoadriatiche, all' "Adriaticultura", elemento imprescindibile che sta alla base della cooperazione transfrontaliera di successo.

La motivazione che ha spinto alla scrittura di queste tematiche è la forte potenzialità dell'area presa in considerazione e naturalmente la grande passione ed interesse verso il Mare Adriatico, la sua storia, le sue popolazioni ed il suo futuro. Lo strumento Interreg, tra i molteplici operanti, è quello con più potenziale e possibilità d'azione e per questo motivo necessita di essere potenziato per assistere la crescita turistica sostenibile e transfrontaliera delle zone costiere.

Nonostante sia fondamentale per ogni paese la conservazione delle proprie peculiarità e della propria unicità, l'Alto Adriatico è una zona tri confinata, dove necessariamente lo scambio e la mobilità transfrontaliera sono all'ordine del giorno. Per questo motivo l'unione, la collaborazione e la condivisione continua tra i tre paesi è fondamentale ora come in futuro, per fare dell'Alto Adriatico una macroarea modello per tutta l'Europa.

CAPITOLO I: Presentazione geografica, culturale e turistica dell'Alto Adriatico ed enti di collaborazione transfrontaliera

1.1 Presentazione geografica e caratteristiche fisiche

Questo progetto ha come obiettivo l'analisi della collaborazione transfrontaliera, dei progetti legati al turismo e dei benefici derivati nella zona geografica dell'Alto Adriatico. Per poter procedere con l'analisi è dunque necessario presentare la zona e le sue peculiarità geografiche, culturali e turistiche, perché come conseguenza del suo assetto territoriale e culturale nascono la volontà e la necessità di collaborare. Per Alto Adriatico si intendono quelle zone che si affacciano sulla costa Est e Ovest della parte settentrionale dell'Adriatico. Esse appartengono a tre diversi stati: Italia, Slovenia e Croazia. Possiamo collocare l'Alto Adriatico in quel territorio al di sopra della linea immaginaria che congiunge Ancona all'isola di Pag. (Soriani S. et al. 2003). L'Alto Adriatico non è una zona delimitata da confini statali; pertanto, nel corso dell'elaborato potranno essere prese in considerazione altre località che si trovano al di fuori delle zone appena nominate.

Le caratteristiche fisiche della costa altoadriatica sono le seguenti: è bassa e sabbiosa nella parte italiana, con varie zone lagunari, mentre si presenta alta e frastagliata in Croazia e in Slovenia con numerose isole e fiordi. A livello fisico il mare Adriatico settentrionale ha una superficie di circa 135.000 km², il suo volume è di circa 35.000 km³ e la sua profondità è di circa 260 metri. La profondità media dell'Alto Adriatico è inferiore ai 30 metri. Nella frazione altoadriatica del mare si immettono grandi quantità di acque continentali; pertanto, il mare riceve tutte le sostanze inquinanti (circa l'80%) e questo rende le acque piene di pesci e la salinità bassa (Soriani S. et al 2003).

L'Alto Adriatico è un ottimo esempio di importanza dell'economia del mare nel contesto mediterraneo: ne sono testimone i molteplici usi che vanno dai trasporti, piattaforme offshore e condotte, cavi sottomarini, ricerca, pesca, esercitazioni e turismo balneare. (Soriani S. et al 2003).

Le località marittime principali e determinanti dell'Alto Adriatico possono considerarsi Ancona, Pesaro, Senigallia, Marina di Ravenna, Chioggia, Venezia, Trieste e Monfalcone, Koper e Piran, Poreč, Rovinj, Pula, Rijeka e Zadar. Il valore di questi litorali, insieme agli altri "minori" non citati è inestimabile, poiché meta di un gran numero di visitatori e risorsa preziosa, nonché patrimonio culturale e naturale importantissimo.

1.1.2 Lo spazio geografico e culturale: storia del Mare Adriatico

Come descrivere la zona altoadriatica? Si può partire da una definizione di spazio geografico: esso in geografia “È uno spazio caratterizzato da particolari aspetti naturali, condizioni climatiche, specie di animali e vegetali” (De Vergottini et al. 2019: 345). In uno spazio geografico, l’agire di gruppi umani va a definire i territori con determinate peculiarità culturali e politiche, dalle quali poi nascono i confini. Dunque, un confine non rappresenta obbligatoriamente la linea di demarcazione che racchiude quel territorio, non corrisponde quindi perfettamente a quello che determina un unico spazio geografico. Pensando al territorio altoadriatico, esso è a livello naturale, animale e vegetale un territorio omogeneo ed è stato proprio l’agire dei gruppi umani che lo ha portato a “confinarsi”. Gli elementi fisici di uno spazio geografico rimangono fissi e danno a quello spazio una identità fisiografica che spesso si traduce anche in identità culturale. Possiamo quindi affermare che il Mare Adriatico come spazio geografico ha dato una identità culturale a tutti i suoi abitanti, che si è poi evoluta in base agli interventi umani (De Vergottini et al. 2019).

Il mare Adriatico è un mare interno, compreso tra l’Italia e la penisola Balcanica, le cui sponde distano in media circa 150km. Gli stati che si affacciano all’ Adriatico oggi sono sei: Italia, Slovenia, Croazia, Montenegro, Bosnia ed Erzegovina ed Albania, ma nel corso degli anni, gli stati politici affacciati allo stesso mare non sono sempre stati gli stessi. Nella parte settentrionale la profondità massima è di trecento metri; infatti, l’Alto Adriatico fu per un lungo periodo durante il paleolitico una grande pianura, dove gli abitanti si spostavano liberamente. Per questo motivo, l’Adriatico al tempo fu uno spazio comune e condiviso per le popolazioni che oggi abitano le due sponde.

Oggi però, “L’Adriatico è pur sempre un mare, uno spazio ‘liquido’ che si incunea all’interno dello spazio ‘solido’ e che, dunque, si interpone tra territori diversi anche fisicamente e che sono abitati da genti tra loro differenti per storia e per cultura” (De Vergottini et al. 2019: 348). L’Adriatico quindi si presenta di nuovo come elemento che unisce e separa in concomitanza con le unioni e le separazioni dei popoli delle due sponde.

La zona presa in esame, che in epoca greca era considerata semplicemente la parte settentrionale del Golfo Ionico venne poi chiamata “Mare d’Adria”, vista l’immensa importanza della città. Adria era fondamentale per la sua vicinanza a quello che diventò un sistema itinerario importante: il fiume Po e la fascia lagunare della costa veneta che arrivava fino all’Istria. La denominazione Mar d’Adria col tempo venne utilizzato per tutto il tratto marittimo che oggi chiamiamo Mare Adriatico. Durante il Medioevo, per conto dei veneziani l’intero Adriatico divenne Golfo di Venezia. L’eredità principale del periodo della Serenissima è il patrimonio architettonico che, diffuso in tutte le città

della costa “da Mar”, ha unificato culturalmente gli spazi geografici. Prima ancora dei veneziani, a dare l’impronta urbanistica alle città adriatiche delle due sponde furono i romani: dei classici esempi sono le città di Piran, Poreč e Rovinj. I romani regalarono alle sponde adriatiche i primissimi porti, che furono ovviamente costruiti con i medesimi impianti. Gli scali portuali adriatici fecero dei romani un’icona di potere economico, politico e culturale, nonché servirono per questioni di funzionalità e unione dell’Impero. Un altro elemento unificatore degli spazi adriatici furono gli impianti difensivi, questa volta opera della Serenissima: vennero costruite le fortificazioni marciiane lungo la costa da nord a sud. Un ultimo simbolo adriatico che si è propagato ed è rimasto nella lingua e la cultura dell’Alto Adriatico è il dialetto veneto, utilizzato ancora oggi nelle Comunità italiane delle città costiere, da Koper a Spalato (De Vergottini et al. 2019).

“Ciò che divide è anche, spesso, ciò che unisce” si dice dell’Adriatico. Nei casi sopraelencati si può notare come la zona altoadriatica sia stata unita da popolazioni come i romani e i veneziani, che fecero del mare un vero e proprio “ponte d’acqua”. Il Mare Adriatico fu un collegamento che favorì gli scambi e i contatti; infatti, fu anche soprannominato “la via dell’Ambra” poiché proprio grazie ad esso come collegamento, questo prezioso e magico materiale proveniente dal mar Baltico veniva trasportato nel Mediterraneo meridionale. Il mare Adriatico però ha spesso avuto una doppia valenza: da mare amico fu definito mare amarissimo, viste le infinite vicissitudini sanguinose che hanno caratterizzato il Novecento. (De Vergottini et al. 2019: 239)

1.1.3 Popolazioni e culture adriatiche

Le popolazioni che in età arcaica vivevano lungo le rive del mare erano di varia provenienza: ad Ovest Veneti ed Etruschi, Piceni e genti apule, ad Est vivevano Liburni, Iapodi e Dalmati, genti di ceppo illirico. Queste popolazioni svilupparono culture e tradizioni molto diverse tra loro, ma “profondamente inclini allo scambio, al contatto, come testimoniano oggetti e manufatti ritrovati negli strati archeologici degli insediamenti.” (De Vergottini et al. Coordinamento Adriatico 2019: 240). Gli scambi fra l’Adriatico infatti erano frequenti: avvenivano tramite empori e scali commerciali: i più importanti furono Adria e Spina. La alta frequenza di scambi favorì anche la diffusione della cultura greca urbana che in Alto Adriatico vide la sua massima fase di espansione con il controllo della potenza di Roma. Con l’avvento della dominazione romana i territori adriatici subirono la “romanizzazione”, che fece a sua volta nascere dei “paesaggi linguistici” omogenei e comuni, a partire anche dalla lingua e dai nomi che si latinizzarono. La comune organizzazione e gestione delle città entrò a far parte dei diversi spazi adriatici in tempi e modalità differenti, ma

portò alla costruzione di paesaggi urbani comuni, sia nel pubblico che nel privato. (De Vergottini et al., 2019: 288). La dominazione romana ha unificato per un lungo periodo la cultura e la politica. In seguito, al contrario, il periodo medievale ha visto il susseguirsi di varie realtà politiche differenti: i regni romano-barbarici cambiarono le carte in tavola e avviarono varie controversie nazionali e cambiamenti territoriali. La sovranità divenne estremamente frazionata e si innescarono nuovi schemi di feudalismo (Selva e Umek et al. 2013).

I principati feudali dell'Europa medievale durarono fino al 1420, quando la maggior parte dei territori furono conquistati dalla Repubblica di Venezia. La situazione politica e territoriale in Alto Adriatico era molto articolata: un "crogiuolo di etnie e culture differenti" che vennero unificate dall'agire della Serenissima. La Repubblica di Venezia vide la sua fine nel 1797 a favore dell'Impero degli Asburgo al quale passarono tre quarti della costa adriatica orientale. Il primo dominio austriaco fu breve e non incise sulle strutture amministrative. Tra il 1806 e il 1813 ci fu fase napoleonica che permise alla regione italiana di mantenere i suoi territori a scapito dell'Austria, ma quando la dominazione francese cessò nuovamente con la sconfitta di Lipsia, l'Austria propose un nuovo assetto. In seguito, con le guerre mondiali la zona Alto Adriatica venne nuovamente compromessa, con domini italiani, austriaci e successivamente jugoslavi (Selva e Umek et al. 2013: 48).

1.1.4 Storie di confine

L'area altoadriatica oggi è caratterizzata da un triplice confine transfrontaliero: Italia, Slovenia e Croazia collaborano con lo scopo di crescere insieme e superare sfide comuni, ma in passato la situazione fu totalmente diversa. Retrocedendo nella storia del Mare Adriatico, si può notare un passato burrascoso dove tali confini sopracitati sono stati importante argomento di discussione post Seconda Guerra Mondiale. L'area è stata un "laboratorio di trasformazioni geografiche e politiche" che si sono concluse con l'indipendenza della Slovenia e della Croazia nel 1991. Nonostante sia passato poco tempo, al giorno d'oggi l'aria che si respira è di integrazione e armonia. La modernità avanza e viste le peculiarità e la cultura adriatica che unisce le varie zone, si sta andando a creare una regione di confine unita e nuova in Europa. L'attenzione è posta sulla quotidianità di chi vive il confine tutti i giorni e sulle relazioni interetniche (Bufon e Minghi, 2000: 119).

La storia del confine tra l'Italia e la parte orientale (attuale Slovenia) ha avuto inizio nel sedicesimo secolo, quando la Repubblica di Venezia si è spartita con l'Impero asburgico tali zone. La parte di confine più a Nord (il segmento alpino) è stato uno dei confini più antichi e stabili in Europa; al contrario la parte Sud, quella adriatica, è stata caratterizzata da instabilità e sofferenza. Alla fine

della Prima Guerra Mondiale il confine venne ridefinito e con il trattato di Rapallo (1920) le città di Pula, Zadar, Trieste e Gorizia entrarono a far parte del Regno d'Italia. Con la Seconda guerra mondiale l'Italia aggredì la Jugoslavia nel 1941 e annesse parte della Slovenia e della Dalmazia (Bufon e Minghi, 2000).

Dopo la Seconda guerra mondiale il confine tra Italia e Slovenia fu basato su un criterio di equilibrio etnico, ma in Istria e a Trieste non c'è mai stata una netta distinzione tra popolazione romana e slava (croati e sloveni). Infatti, per Trieste fu adottata la "non soluzione" del Territorio libero di Trieste, diviso in due zone: zona A, che comprendeva Trieste comandata dalle truppe anglo-americane e la zona B, che includeva l'Istria capitanata dalla Jugoslavia. Nel 1954 fu risolta la situazione, la parte più a nord del territorio libero di Trieste fu lasciata all'Italia e la parte a sud alla Jugoslavia. Solo il Trattato di Osimo nel 1975 stabilì definitivamente il confine di stato tra Italia e Jugoslavia confermando il tracciato esistente. Sorsero nuovi problemi di questo genere con l'indipendenza dalla Jugoslavia della Slovenia e della Croazia nel 1991 che trovarono nel Golfo di Piran la soluzione per la loro separazione (Bufon e Minghi, 2000).

La scomparsa del mondo socialista e la dissoluzione della Jugoslavia portarono la Slovenia e la Croazia ad una rinascita tra rinnovamenti, nuove politiche, economia e cultura. La loro rinascita portò ad una serie di nuove relazioni tra Est e Ovest. Il confine orientale iniziò a diventare una cerniera di unione, un raccordo, soprattutto grazie al fatto che l'Unione Europea si allargò a vari stati balcanici, detti del "secondo mondo" come Slovenia e Croazia (Selva e Umek et al. 2013). La prima entrò a fare parte dell'Unione Europea nel 2004, la Croazia invece, per seconda entrò nell'Unione Europea nel 2013.

1.1.5 Integrazione della regione adriatica

Il territorio adriatico si può definire eterogeneo, esso presenta nella parte orientale stati giovani (Slovenia e Croazia) con un passato contraddistinto da varie statualità. Nonostante lo spazio geografico naturalmente interconnesso, a livello umano l'Alto Adriatico fu caratterizzato da nazionalismi atroci. L'Unione Europea, nella seconda metà del secolo scorso ha cercato di riunire i popoli nel rispetto del bagaglio di tradizioni culturali, storiche e politiche dei diversi territori. "È naturale il riconoscimento, la riscoperta e la valorizzazione di molteplici elementi compatibili". Finalmente, le convinzioni assurde che fondavano i conflitti interetnici sono cadute e le contrapposizioni ideologiche della Guerra Fredda fallite; in questo modo si è scoperto il mercato unico europeo e la sua attrattività. A partire dall'integrazione dei paesi balcanici all'Unione Europea

è iniziata la valorizzazione di varie forme di integrazione. L'Alto Adriatico e tutta l'area affacciata sul mare da est a ovest e fino al profondo sud, grazie alla sua conformazione, si è guardata davanti e ha cercato di valorizzare il proprio spazio comune, che unisce: l'Adriatico (De Vergottini et al. 2019: 14).

Per quanto riguarda le varie forme di integrazione nate, in Alto Adriatico esistono un gran numero di identità minoritarie che hanno portato alla nascita di una normativa giuridica complessa e attenta alle ispirazioni identitarie delle minoranze. Tra Slovenia e Croazia esistono 51 Comunità italiane CNI (Comunità Nazionale italiana) legate all'Unione Europea, che rappresenta la comunità nei due paesi. Queste comunità sono associazioni volontaristiche che operano in ambito culturale, sportivo e sociale e hanno il fine di promuovere la cultura, la lingua e l'identità italiana.¹ Allo stesso modo esistono in Italia la minoranza slovena e quella croata. La minoranza slovena vive nelle province di Trieste, Gorizia e Udine in Friuli-Venezia Giulia. L'area amministrativa del territorio dove si applica la legge di tutela è compresa tra 32 comuni. Le organizzazioni di riferimento sono la SKGZ (Unione Culturale Economica Slovena) e la SSO (Confederazione Organizzazioni Slovene).²

Anche i croati in Italia rappresentano una minoranza nazionale e sono concentrati in Friuli-Venezia Giulia, Veneto e Lombardia. Alcuni di loro si sono stabiliti in Italia a partire dal Medioevo; esistono poi i croati di Trieste che si sono insediati in città durante vari periodi nella storia, ma che non sono mai riusciti a farsi riconoscere come minoranza. L'Italia ha riconosciuto come minoranza storica e linguistica la comunità croata in Molise. Nel 2001 le associazioni culturali croate, insieme alle associazioni culturali dei Croati del Molise, si sono unite nella Federazione delle comunità croate in Italia, tramite la quale affermano la loro presenza sul territorio.³

1.2 Presentazione turistica: il contesto Alto-Adriatico e il confine nel turismo

In questo elaborato il focus è la collaborazione transfrontaliera dell'Alto Adriatico e l'analisi dei benefici turistici che ne derivano. È dunque necessario analizzare la situazione turistica della zona geografica-culturale anche a prescindere dalla collaborazione. L'Alto Adriatico è una delle zone che più vive di turismo ed è in posizione top nelle classifiche mondiali, ma essendo diviso in tre stati, mancano degli studi specifici attuali che analizzino la situazione turistica da un punto di vista

¹ <https://www.ita-slo.eu/it/tutte-le-notizie/news/primis-presentazione-comunit%C3%A0-minoritarie-la-comunit%C3%A0-nazionale-italiana>

² <https://www.ita-slo.eu/it/tutte-le-notizie/news/primis-presentazione-comunit%C3%A0-minoritarie-la-comunit%C3%A0-nazionale-slovena-italia>

³ <https://mvep.gov.hr/notizie/i-croati-nella-repubblica-italiana/170975>

complessivo e che considerino la zona altoadriatica come un unicum. Pertanto, l'analisi verrà suddivisa sulla base dei differenti paesi e/o sulle tipologie di turismo.

In tutta l'area altoadriatica in alta stagione e non solo, un flusso cospicuo di viaggiatori e abitanti sconfinano per ricercare spiagge, natura e/o servizi specifici per le loro vacanze o semplicemente si muovono per motivi di lavoro. L'evoluzione del mercato turistico nelle aree costiere adriatiche si è sviluppato in maniere diverse, ma in entrambi i casi le regioni affacciate sul medesimo specchio d'acqua hanno da sempre rappresentato una "top destination" nel turismo mondiale ed europeo, accogliendo spesso turisti provenienti dagli stessi bacini internazionali e diventando quindi concorrenti (De Vergottini et al. 2019).

Il focus principale in tutta l'area è il prodotto balneare e marittimo e, considerando il grande successo delle località adriatiche, molte di loro hanno raggiunto uno stadio avanzato del loro ciclo di vita (Gasparini e Zago, 2011). Nonostante ciò, milioni di turisti ogni anno soggiornano nel territorio adriatico; d'altronde il Mar Mediterraneo (di cui l'Adriatico fa parte) nel suo complesso è il mare più frequentato, seguito dal Tirreno, dal mar Ligure e dal mar Ionio, in quanto sede delle località marittime più apprezzate da turisti sia italiani che stranieri. La riviera adriatica (sul versante italiano) fu in Europa una delle prime mete turistiche riconosciute a livello internazionale e le prime attività turistiche nacquero nelle prime fasi dell'industrializzazione. Furono i ceti più alti della società a sperimentare i primi viaggi al mare e a seguire, con lo scoppio della moda delle vacanze al mare, anche i ceti borghesi e i meno abbienti riuscirono a seguire il trend. La meta prediletta era la Riviera Romagnola che, per soddisfare la crescita di domanda turistica, costruì in fretta varie infrastrutture turistiche (De Vergottini et al. 2019).

L'area altoadriatica è un'area transfrontaliera comprendente Italia, Slovenia e Croazia che da anni sta collaborando e sviluppando progetti comuni con il coinvolgimento della popolazione locale per vari settori come la protezione ambientale, la sicurezza, lo sviluppo economico, la sanità, ecc. Considerata la stabilità politica, la forza economica degli stati e delle regioni e la similitudine dei livelli di sviluppo, nell'area transfrontaliera è stata applicata la forma più avanzata di cooperazione: l'Euroregione. L'Alto Adriatico è coinvolto in due strutture euro regionali: l'Euroregione Adriatica, che comprende le regioni costiere dalla Puglia all'Albania e l'Euroregione "Senza confini" che comprende le regioni Veneto, Friuli-Venezia Giulia e la Carinzia (Gasparini e Zago, 2011).

Il territorio dell'Alto Adriatico dal punto di vista turistico è molto eterogeneo, al suo interno esistono ambienti culturali e stili di vita diversi, diversità fisico-ambientali e peculiarità regionali. È un'area contraddistinta da vari punti di forza, ma anche criticità, la più grande per il turismo balneare è la

scarsa qualità delle acque sul versante italiano, in particolar modo in Veneto ed in Emilia-Romagna. Un denominatore comune, individuato da ricerche effettuate su campioni di turisti, è la cordialità e l'ospitalità delle persone; elemento che può ricollegarsi ad una cultura condivisa e molto aperta verso il turismo (De Vergottini et al. 2019).

La gestione del turismo in un'area tri confinata talvolta può essere complicata. In generale la gestione in sé è complessa, poiché comporta il coinvolgimento e la sinergia di numerosi attori territoriali e, con l'aggiungersi delle valenze simboliche e amministrative dei confini, la situazione diventa ancora più delicata. I confini possono fungere da barriera o da cerniera in base alla disposizione dei paesi alla collaborazione. Approfondendo la questione dei confini, si può affermare che dal punto di vista turistico sono comunque necessari al mantenimento dell'identità territoriale e culturale del paese. La presenza di due o più stati confinanti in un territorio turistico comporta delle particolari strategie interne che concernono soprattutto i trasporti (Gasparini e Zago, 2011).

1.2.1 Il turismo adriatico Est-Ovest nella storia

Quando le guerre nazionaliste terminarono, i turisti di tutta Europa poterono iniziare a viaggiare anche sulle sponde orientali del Mar Adriatico, che risultavano anche attrattive per i prezzi più competitivi. Con il passare del tempo, il turismo della Slovenia e della Croazia si sviluppò in modo diverso rispetto alla vicina Italia che già da prima aveva iniziato a riempire le coste con edificazioni massicce. Il turismo italiano della Riviera Adriatica diventava sempre di più un turismo di divertimento e di grandi masse, mentre ad Est si andò sviluppando un turismo più quieto: con campeggi, percorsi naturali e visite in campagna. Il mondo turistico balcanico si rialzò lentamente da un passato turbolento, valorizzando le risorse locali, la tradizione e l'ambiente. Oggi si trovano ad Est e ad Ovest offerte turistiche simili con una evoluzione storica diversa. Da un certo punto di vista, a causa della ritardata modernizzazione dovuta dalle guerre, la Slovenia e la Croazia si sono avvantaggiate praticando una tipologia di turismo che al tempo poteva risultare antiquata, ma che ora è la direzione principale che ogni paese sta prendendo: un turismo ecologico e green. "Quello che veniva reputato uno svantaggio competitivo dovuto alla carenza di strutture, si rivela ora un vantaggio prevalente" (Galvani, 2010:27). Aldilà degli sviluppi differenti, le caratteristiche che hanno determinato il successo delle località altoadriatiche in entrambe le sponde furono la vicinanza alle aree di generazione della domanda (aree a maggior sviluppo economico come Germania, Austria, Svizzera e Italia nordoccidentale), buone infrastrutture e accessibilità e l'offerta sole, spiaggia e mare, che soddisfaceva la domanda turistica del tempo (Soriani et al. 2003).

1.2.2 Tipologie di turismo: balneare, crocieristico, wellness, culturale e naturale

Considerando l'Alto Adriatico come un unicum turistico, possiamo rilevare delle specifiche tipologie di turismo presenti in tutti e tre gli stati coinvolti, che, come detto precedentemente, si sono poi sviluppate in maniera diversa. Tra le principali offerte troviamo il turismo balneare, crocieristico, di wellness, culturale e il turismo naturale.

Per quanto riguarda il turismo balneare, le spiagge della Riviera Adriatica rappresentano uno dei principali poli turistici italiani. Come già detto, è proprio sulle spiagge della Riviera Romagnola che iniziò il vero e proprio turismo balneare. L'offerta è caratterizzata da spiagge grandi e sabbiose e da numerosi servizi ben organizzati per accogliere giovani e famiglie. Nell'immaginario turistico la zona è percepita positivamente ed ha una forte attrattiva sul mercato tedesco, che da anni occupa il primo posto per gli arrivi internazionali (De Vergottini et al. 2019). Nel 2021, per far crescere il turismo balneare e per risollevarsi dalla pandemia, le tre regioni italiane Veneto, Friuli-Venezia Giulia ed Emilia-Romagna hanno istituito una collaborazione trilaterale per promuovere una campagna di promozione turistica comune. Si tratta di un accordo triennale con un investimento annuale di 300.000 euro. Lo scopo dei promotori è di far passare un messaggio a tutto il mondo: le spiagge dell'Alto Adriatico sono straordinarie e il lavoro svolto dai professionisti del settore permette ai turisti di vivere la loro esperienza in maniera ottimale, con un prodotto di ottima qualità e nella massima sicurezza. Per l'Alto Adriatico, la Germania è il mercato di riferimento principale e l'azione è volta ai turisti che devono sentirsi tranquilli nel trascorrere le loro vacanze in tutta l'area.⁴ Passando al fronte orientale dell'Alto Adriatico, troviamo l'offerta balneare slovena e croata, connotata da spiagge spettacolari, mare limpidissimo e da una costa dalle infinite insenature. Le località turistiche coinvolte partono da Koper e si sviluppano per tutta l'Istria slovena e croata fino ad arrivare a Rijeka e alle varie isole per poi scendere nella Dalmazia fino ad arrivare a Zadar. Storicamente, le coste adriatiche orientali sono state scelte come meta anche per una maggior convenienza economica e per l'ottimo rapporto qualità prezzo. In Croazia le località marittime più frequentate sono in Istria, con città come Poreč, Rovinj e Pula, nella Baia del Quarnaro e nelle sue isole come Krk, Rab, Cres, fino ad arrivare alla Dalmazia centrale con Zadar e le sue isole come Dugi Otok e le isole Kornati. La costa croata è connotata da vari arcipelaghi ed isole; infatti, il suo sistema di trasporti marittimo inter-costiero e intra-costiero è fondamentale e ben organizzato e garantisce ogni spostamento. Tra le varie offerte esiste la possibilità di svolgere minicrociere ed escursioni

⁴ <https://www.triesteallnews.it/2021/06/turismo-fvg-veneto-ed-emilia-romagna-ancora-insieme-per-promuovere-lalto-adriatico/>

giornaliere che includono anche servizi traghetti da e per l'Italia (Galvani, 2012). La Croazia in epoca comunista ha subito vari impatti dovuti agli interventi industriali e alle costruzioni residenziali, ma, nonostante ciò, è riuscita a mantenere e preservare le peculiarità e la bellezza della sua costa e le acque limpidissime. Ciò è stato anche favorito dal fatto che sulle coste furono costruiti solo impianti sportivi che vengono tuttora sfruttati e che determinano parte del successo turistico del paese (Galvani, 2012).

Per quanto riguarda la Slovenia, l'offerta balneare è più limitata considerando le piccole dimensioni della costa, ovvero 46,6 km. In essi sono presenti 21 stabilimenti balneari naturali. Tra le località della costa slovena spiccano Piran e Portorož⁵. Secondo le ricerche di "Coordinamento Adriatico" la maggior parte dei commenti online dei turisti sono positivi e descrivono una nazione molto ben organizzata anche dal punto di vista turistico (De Vergottini et al. 2019). La Slovenia mira ad un turismo etico e responsabile e di tipo esperienziale incentrato sulla conoscenza della natura. Nella filosofia slovena il turismo deve rendere possibile lo sviluppo economico e sociale della popolazione locale, a patto che la natura venga tutelata. È un'offerta turistica per chi desidera relax e sa apprezzare le bellezze naturali (Galvani A. 2012).

Il turismo crocieristico è un settore importante del mercato turistico in Adriatico settentrionale ed è favoreggiato dai vari e importanti porti presenti: Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Koper, Rijeka e Zadar. Il turismo crocieristico ha origini molto antiche nella storia dell'Adriatico: tra le sponde i contatti e gli spostamenti erano molto frequenti. Il Mediterraneo, di cui l'Adriatico fa parte, è sempre stato un mare portato per le crociere: il patrimonio d'arte e di storia lasciato sulle città costiere e l'infinita bellezza dei "waterfront" ne hanno determinato l'inesauribile successo. Negli anni Novanta i traffici portuali sono riusciti a riaffermarsi e l'offerta crocieristica è diventata un importante fattore di sviluppo dei grandi porti, ma anche fattore rivitalizzante di porti più piccoli. Ad oggi, il mercato crocieristico rappresenta ancora una parte fondamentale del turismo adriatico ed è soprattutto sostenuto da tutte le regioni coinvolte. Infatti, i porti dell'Alto Adriatico si riuniscono in una associazione detta NAPA: North Adriatic Ports Association. Nonostante ciò, il "mare nostrum" è un'opportunità che non è ancora stata sfruttata a pieno per le crociere, essa viene utilizzata prevalentemente come corridoio per crociere con altre destinazioni (Soriani et al. 2003). Considerata l'associazione tra i porti dell'Alto Adriatico ormai consolidata da anni, sarebbe

⁵ <https://www.hoteli-bernardin.si/it/destinazioni/istria-slovena>

auspicabile una associazione di tipo croceristico a favore di un turismo marittimo condiviso tra i tre paesi altoadriatici.

L'offerta turistica di tipo wellness è presente in tutta l'area adriatica settentrionale. I Paesi che si affacciano sull'Adriatico offrono una vasta scelta per quanto riguarda la tipologia di strutture: resort Spa, hotel Spa, Medical Spa, terme ecc. In Friuli-Venezia Giulia l'offerta wellness è di buon livello, i centri di Lignano e Grado ne sono un esempio a livello di competitività elevata. Il Veneto invece ha come riferimento le terme euganee, parco termale naturale famoso in tutta Europa (De Vergottini et al. 2019). Anche le terme dell'Emilia-Romagna hanno una posizione leader nel panorama nazionale con diciannove località che si susseguono da Salsomaggiore fino al mare di Riccione⁶. La Slovenia offre quindici centri termali naturali sparsi in tutto il territorio ed è molto all'avanguardia a livello di metodologie e tecniche, infatti vanta una tradizione pluriennale. I centri sloveni attraggono molti turisti italiani, che si posizionano in classifica per primi a livello di arrivi. La promozione slovena, anche per il mondo wellness punta molto sulla valorizzazione della natura (De Vergottini et al. 2019). Anche la Croazia, meta importantissima in Adriatico, vanta una lunga tradizione nel turismo del wellness, tradizione che fonda le sue radici nell'Impero Romano e in seguito austro-ungarico⁷. In linea con le tendenze globali, infatti, l'industria croata del turismo presenta diverse tipologie di turismo del benessere quali l'eco-turismo e il turismo della salute. I centri termali principali si trovano nella parte settentrionale e centrale del paese, ma anche lungo la costa (De Vergottini et al. 2019).

Nella zona adriatica settentrionale il patrimonio culturale è molto vasto e diffuso. In questa prima analisi si osserva il patrimonio culturale dell'umanità UNESCO. L'Italia è il paese che eccelle: presenta 45 siti Unesco. Nonostante l'alto numero di siti riconosciuti, il patrimonio lungo la linea di costa orientale è abbastanza limitato: si individuano i patrimoni di Venezia, Ferrara, Ravenna, Padova e Aquileia. Nel patrimonio di Venezia è compresa anche la sua laguna e in quello di Ferrara è compreso il Delta del Po che appartiene in parte anche a Ravenna. Padova è anche considerata per l'Orto Botanico; Aquileia si inserisce in un ambiente umido importantissimo. La Croazia presenta nella zona altoadriatica un solo sito culturale patrimonio dell'umanità ed è la Basilica Eufrasiana di Poreč. La Slovenia nella sua zona altoadriatica costiera non possiede patrimonio culturale riconosciuto da UNESCO. Quando si parla di cultura si parla anche di patrimonio intangibile, in questo caso né in

⁶ <https://www.termemiliaromagna.it/turismo/>

⁷ <https://www.croazia.info/cosa-vedere-croazia/terme-croazia/>

Slovenia né in Italia nell' Alto Adriatico è registrato da UNESCO del patrimonio intangibile. La Croazia invece vanta il patrimonio intangibile del duo- cantanti artisti in scala istriana (Galvani, 2012).

Nonostante il numero basso di beni culturali patrimonio dell'umanità UNESCO registrati in Alto Adriatico, è possibile affermare che, nelle zone prese in esame, la storia della cultura dei popoli adriatici è antichissima e può essere spunto per vari itinerari culturali da seguire lungo le cittadine costiere e dell'entroterra. Le città dell'Alto Adriatico sono caratterizzate da un patrimonio culturale vasto, che parte dai beni storici e architettonici delle città stesse e arriva fino all'enogastronomia. Per citare qualche esempio, si può pensare ai resti del mondo romano e veneziano antico che caratterizzano le cittadine della costa. Un elemento intangibile che possiamo ritrovare nella cultura altoadriatica è la cultura marittima, che anch'essa potrebbe concorrere alle liste UNESCO. Il turismo culturale nelle zone dell'Alto Adriatico dovrebbe essere rafforzato ancora di più, considerando il fatto che, nell'immaginario collettivo, le zone costiere sono prevalentemente associate al turismo balneare, soprattutto in Slovenia e in Croazia.

Infine, analizzando il patrimonio naturale e quindi il turismo derivato da esso, si può notare come nelle zone costiere altoadriatiche italiane sia presente vario patrimonio naturale, ma non sempre protetto a livello mondiale. Infatti, in Alto Adriatico non è iscritto nessun sito naturale alle liste UNESCO. L'unica zona MAB (riserve della biosfera) in Adriatico è anche l'unica area marina protetta all'interno di questo circuito, ed è la riserva di Miramare a Trieste. I siti Ramsar (zone umide di importanza internazionale) in Alto Adriatico sono vari tra Friuli-Venezia Giulia, Veneto ed Emilia-Romagna (Galvani A. 2012).

Lungo la breve costa slovena esistono pochi ambienti umidi e paludosi vicino alle foci dei brevi corsi d'acqua istriani. In passato ne esistevano di più, poiché le foci venivano trasformate in saline, quando si trovavano ai margini delle città costiere (ad esempio, le saline di Capodistria, di Isola, di Strugnano, di Lucia e di Sicciole). Oggi le saline si sono conservate solamente a Strugnano e a Sicciole. Oltre a queste, come ambienti umidi ci sono le lagune di Strugnano, entrambi i laghi di Fiesse, la laguna di San Canziano a Capodistria e la foce del Risano. La Croazia possiede 4 Siti Ramsar: Crna Mlaka, Delta Neretve, Lonjsko Polje e Mokro Polje e Nature Park Kopacki (Galvani A. 2012).

Fortunatamente, in Alto Adriatico a livello locale è protetto molto patrimonio naturale: in Veneto il Delta del Po è lo spazio naturalistico di pianura più importante d'Italia ed è protetto come parco. L'unico aspetto negativo è che il parco è diviso in due spazi protetti su due regioni. In Friuli a Trieste troviamo la Riserva Marina di Miramare che rappresenta una realtà culturale, educativa e scientifica

fondamentale. L'ambiente marino di Miramare è protetto dalla riserva, dove caratteristiche geomorfologiche, fisiche e chimiche costituiscono l'insieme di biodiversità più importante delle comunità biotiche dell'Alto Adriatico. In Friuli si trovano anche la Riserva Naturale della Valle Canal Novo che è un'area lagunare con specchi d'acqua e barene, la Riserva Naturale Foci dello Stella, la Riserva Naturale della Valle Cavanata, La Riserva Naturale delle Falesie di Duino (Galvani A. 2012).

La Slovenia ha ancora tante potenzialità legate alla natura che potrebbero essere sfruttate a pieno. Il paese è ricco diversità biotica, paesaggistica e culturale, nonché di svariate ricchezze naturali e culturali. La Slovenia è uno dei paesi con la maggiore biodiversità in Europa, tanto da avere meritato l'European Diploma of Protected Areas nel 2004. Nella zona costiera troviamo il Strunjan Landscape Park che si trova sulla costa di Strunjan, ad est di Piran, dove si innalzano ripide pareti di almeno 80 metri, le più alte dell'Adriatico, scolpite dagli elementi naturali. In Slovenia troviamo inoltre il Škocjanski Zatok Nature Reserve: si tratta di un'area umida spopolata compresa tra la città, il porto di Koper e l'autostrada costiera. Il Governo sloveno sostiene che, "oltre che per la conservazione degli ecosistemi naturali e del paesaggio, queste aree siano anche progettate per il relax fisico e spirituale e l'arricchimento della popolazione e che quindi, lo sviluppo sostenibile promosso nell'area migliorerà nel lungo termine la qualità della vita della popolazione locale" (Galvani, 2012: 90).

La costa della Croazia è ammirevole sia dal punto di vista naturale che culturale. Può considerarsi l'apoteosi del turismo e delle esperienze ambientali; dalle coste è comoda la visita dei suoi parchi e delle varie isole. Le tradizioni sono rispettate attraverso festival e celebrazioni. Tra le aree naturali nei pressi della costa croata altoadriatica troviamo: Il Parco Nazionale di Brijuni e il Parco Nazionale Kornati e il Parco Nazionale di Krka, che deve il suo nome dal fiume omonimo che vi scorre all'interno. In ambito turistico vengono offerte gite su traghetti, navi o barche di una o più giornate con pranzi o pernottamenti compresi. In Croazia troviamo infine il Parco Nazionale di Paklenica e il Parco Nazionale di Velebit o Sjeverni Velebit che è in comproprietà con la Slovenia (Galvani A. 2012).

1.2.3 Riflessioni sul turismo altoadriatico

L'area altoadriatica a livello turistico è in Europa molto importante e rappresenta da vari anni una "top destination" a livello mondiale. Il turismo in Adriatico, decollato ormai da anni in Italia, ma ormai anche in Slovenia e Croazia, ha preso delle strade differenti che hanno portato al successo in tutti e tre gli stati. Numerose destinazioni costiere dell'area sono ormai conosciute ed arrivate ad una fase matura del ciclo di vita, soffrendo anche di problemi di overtourism.

Il turismo negli ultimi anni sta subendo dei profondi processi di trasformazione che riguardano la domanda, l'offerta e le dinamiche competitive. Per esempio, la segmentazione della domanda cresce sempre di più in quanto a reddito, età, consumi, abitudini, livelli di istruzione. L'offerta, quindi, deve diventare sempre più specifica e personalizzata e ciò può verificarsi tramite lo sviluppo di nuove forme di turismo o con nuovi modi di interpretare e vivere le forme tradizionali. È chiaro ormai che la componente esperienziale all'interno di una vacanza è fondamentale per coinvolgere il viaggiatore (De Vergottini et al. 2019). Nell'industria turistica c'è anche una necessità di recuperare le specificità locali: genuine, autentiche, semplici e coerenti. In questo senso le comunità locali e gli operatori possono preservare le tradizioni del loro territorio pur conciliando l'economia di scala. Lo "slow tourism" in questo contesto è stato e continua ad essere una valida risposta, perché permette di aumentare la qualità dei servizi e degli spazi di fruizione turistica recuperando l'autenticità del territorio (Gasparini e Zago, 2011: 8).

Tornando a considerare l'area altoadriatica, per il suo futuro si necessita di una programmazione regionale e un'offerta turistica integrata che presenti il territorio adriatico come prodotto turistico nella sua interezza e unicità. Non esiste ancor un sito web unico che raccolga tutta l'offerta altoadriatica, esso unirebbe in modo più efficace le informazioni disponibili nei diversi portali e l'utente potrebbe trovare in un unico ambiente virtuale le offerte disponibili nelle varie località e la possibilità di prenotazione (De Vergottini et al. 2019).

Per realizzare tutto ciò le imprese dovrebbero collaborare e aggregarsi: fare rete al fine di gestire le fasi di pianificazione turistica dell'intera area e investire sulle risorse della costa e dell'entroterra. Delle possibili azioni da intraprendere sono il recupero dell'identità territoriale con la valorizzazione del patrimonio culturale e ambientale e il recupero dei legami con la storia, tenendo conto anche delle diversità presenti. Infatti, ogni località deve comunque mantenere le proprie specificità al fine di preservare l'identità territoriale e anche per diversificare il prodotto. È necessario, per la realizzazione di ciò, collaborazione e coordinamento tra i vari stakeholders pubblici, privati, regionali e sovraregionali. Tramite la gestione unificata si potrà arrivare alla realizzazione e al riconoscimento di un unico brand del territorio altoadriatico, che si farebbe conoscere non solo a livello nazionale, ma anche internazionale e che annullerebbe di conseguenza la competizione tra le diverse aree (De Vergottini et al. 2019). È importante anche ricordare che l'immagine e la percezione dell'Europa come un insieme di destinazioni non può che giovare alla competitività del turismo e può generare benefici economici (Gasparini e Zago, 2011).

Nel corso del tempo, queste riflessioni turistiche riguardo l'Alto Adriatico come unicum territoriale sono state già presentate in varie occasioni; la letteratura turistica è ormai colma ed esplorata, infatti quello che serve è la vera azione e la vera messa in pratica della teoria sovrascritta. Nello specifico, nel prossimo capitolo verranno esposti i principali risultati derivati dai molteplici progetti di collaborazione transfrontaliera e verranno individuate le principali complicazioni nel decollo delle teorie strategiche per il turismo integrato altoadriatico.

1.3 Collaborazione transfrontaliera Italia-Slovenia-Croazia e potenzialità dell'area

Di nuovo, per affrontare il tema della cooperazione transfrontaliera in ambito turistico e culturale nell'area alto adriatica si dovrà fare riferimento alla particolare area presa in esame. Essa è un'area geografia eterogenea e frammentata, caratterizzata da un passato condiviso e da una vicinanza di cultura e valori, da numerose turbolenze e confini elastici, che finalmente hanno trovato forma nel 1991 con l'indipendenza di Slovenia e Croazia dalla Jugoslavia. Da quel momento i due paesi hanno preso strade diverse, hanno costruito la loro stabilità sociale ed economica e, considerato l'equilibrio che sono riusciti a raggiungere, oggi possono permettersi di collaborare e di riesumare il loro passato condiviso per permettere all'enorme cultura che si è costruita di rimanere viva, di essere rispettata e consacrata, nel rispetto dei confini odierni e delle identità presenti nell'area.

Dopo le grandi guerre, la regione altoadriatica è diventata un "vero laboratorio di studi contemporanei sulle trasformazioni geopolitiche" (Bufon e Minghi, 2000: 119). È possibile affermare che lo spazio Alto Adriatico può raggiungere coesione e unità, nonostante la sua frammentazione culturale e politica. In un contesto così complesso, sono le policy di cooperazione ed integrazione gli strumenti fondamentali per collaborare e migliorare di conseguenza la competitività delle regioni. Queste opportunità devono essere colte e gestite da azioni coordinate, soprattutto perché la dispersione/frammentazione delle risorse finanziarie, economiche e politiche è uno dei maggiori problemi in questo contesto. Con lo scopo di migliorare i rapporti e cooperare, è stato introdotto il libero scambio regionale, l'Unione europea si è ampliata e son quindi caduti i veti doganali. Tutto ciò ha favorito l'inizio di diverse dinamiche di collaborazione imprenditoriale e cooperazione economico-finanziaria con lo scopo di semplificare la gestione dei flussi di merci e persone in Europa. Nella relazione tra le regioni costiere del Nord Adriatico molte istituzioni, governatori e leader politici stanno diventando gli "ambassador" di nuove relazioni (Lollis, 2012).

La volontà di cooperare deriva dal superamento dei conflitti che furono causati dalla precedente divisione di spazi culturali, economici, sociali ed amministrativi che in realtà sono simili. Esistono dei

processi paradossali tra le terre di confine: “Maggiori sono i conflitti creati dai partiti politici di una regione economica, culturali e amministrativa che in passato era omogenea, maggiori sono a lungo andare le opportunità per un’area così tanto divisa di svilupparsi e diventare una regione transfrontaliera integrata” (Bufon e Minghi, 2000: 126).

Si sono venute a creare in questo ambito iniziative strategiche di integrazione logistica e di mercato, gestite da attori privati e non, così come azioni volte a rispondere a rischi comuni delle comunità coinvolte negli accordi. C’è quindi una distinzione tra le politiche di integrazione volute dall’Unione Europea e quelle più spontanee attuate da parte degli attori a livello locale. Il rapporto tra le due parti è comunque reciproco, dal momento che le iniziative locali hanno spesso bisogno del coordinamento comunitario, così come le iniziative volute dall’UE necessitano della collaborazione delle realtà locali (Lollis, 2012).

Lo spazio adriatico è quindi una opportunità fondamentale di connessione, può essere un link per i flussi commerciali e turistici, nonostante presenti segni di debolezza: ha una posizione marginale rispetto ad altri contesti marittimi regionali, soprattutto quando si parla del settore marittimo. Nell’ambito altoadriatico si rilevano essenziali opportunità di integrazione in ambito turistico, logistico, industriale e di comunicazione economico-finanziaria fra le differenti regioni adriatiche. Da una collaborazione funzionale tra le regioni altoadriatiche possono giovare tutti i settori a partire dal turismo, con la condivisione di informazioni, best practice, conoscenze e competenze oltre che per i consumatori, in particolare nell’ambito dei servizi di ospitalità e benessere, poiché per il consumatore ci sarebbe una possibilità di scelta tra le offerte. Un fattore altrettanto strategico per lo sviluppo dell’area è legato agli investimenti sulle piattaforme logistiche. Per tutte queste motivazioni è importante raggiungere un’integrazione forte stabilendo un ambiente stabile, sano e omogeneo, soprattutto dal punto di vista giuridico (De Vergottini et al. 2019).

1.3.1 Enti e strumenti di cooperazione: Interreg

Si elencano e si esaminano i principali strumenti di collaborazione transfrontaliera utilizzati in ambito europeo nel settore altoadriatico. Partiamo quindi dai vertici della collaborazione transfrontaliera: gli strumenti europei e governativi: Interreg, Gect ed Euroregioni ed Eusair.

Interreg è uno strumento fondamentale dell’Unione Europea che opera per la cooperazione tra i confini finanziando vari progetti. L’obiettivo di Interreg è di far collaborare insieme gli stati confinanti per affrontare le sfide comuni, trovando soluzioni condivise in vari settori: salute, ambiente, ricerca, istruzione, trasporti, energia sostenibile e altro ancora. Interreg è uno dei due

obiettivi della politica di coesione dell'Unione Europea ed è finanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR). Dispone di un budget di 10,1 miliardi di euro investiti nei vari programmi di cooperazione che si occupano della gestione del finanziamento dei progetti. Interreg ha tre tipi di programmi: transfrontaliero, transnazionale e interregionale.

Interreg è diviso in periodi, il più recente è il quinto periodo 2014-2020 (Interreg V); da poco è stato approvato il programma 2021-2027 Interreg VI. La nuova politica di coesione dell'UE e gli obiettivi stabiliti nella strategia Europa 2020 hanno ispirato Interreg per una nuova organizzazione, con il fine di ottenere un impatto maggiore e un uso ancora più efficace degli investimenti. Gli elementi chiave della riforma sono la concentrazione, la semplificazione e l'orientamento ai risultati.

Nei programmi transfrontalieri riguardanti l'Alto Adriatico troviamo quello di Interreg Italia-Slovenia e Interreg Italia-Croazia, che appartengono al focus dell'elaborato e infine Interreg Slovenia-Croazia. Nei programmi transnazionali di nostro interesse troviamo: Interreg Adrion⁸.

Programma Interreg Italia-Croazia



Figura 1 <https://www.italy-croatia.eu/cooperation-area>

È lo strumento finanziario che sostiene la cooperazione tra i due stati europei Italia e Croazia, entrambi affacciati sul Mare Adriatico. Il programma permette agli attori regionali e locali di condividere conoscenze ed esperienze, di mettere in atto azioni pilota comuni, di controllare ed analizzare nuove politiche, prodotti e servizi e di investire insieme con nuovi modelli di business. Le reti di cooperazione sono già state rafforzate da precedenti progetti finanziati grazie ai programmi IPA Adriatic CBC, SEE e MED 2007-2013 e forniscono una solida base per ulteriori ampliamenti e

⁸ <https://interreg.eu/about-interreg/>

consolidamenti.

Gli obiettivi transfrontalieri comuni sono:

- Rafforzare l'innovazione blu
- Miglioramento delle condizioni di qualità ambientale e l'adattamento ai cambiamenti climatici
- Protezione del patrimonio culturale e naturale
- Sviluppo sostenibile dei trasporti

La dotazione totale del programma è di 236,5 milioni di euro, di cui circa 201 milioni di euro provengono dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR). L'area di cooperazione Italia-Croazia è un modello blu e verde, per il suo bacino marino e i paesaggi insieme alle zone urbane. Il Mare Adriatico è un bene centrale per tutto il territorio ed è in condivisione tra più paesi: ciò richiede maggiori sforzi per la realizzazione degli obiettivi comuni di integrazione economica, educativa e del lavoro. Il Mare Adriatico rappresenta inoltre una piattaforma naturale per la cooperazione che si basa su contatti commerciali antichi che si riflettono poi nel patrimonio culturale condiviso. L'intera area del Programma, che comprende parti del territorio italiano e croato, si estende su 85.562 km² e. In totale, la zona di cooperazione transfrontaliera è costituita da 33 territori statistici NUTS III (25 province in Italia e 8 contee in Croazia).⁹

Programma Interreg Italia-Slovenia



Figura 2 <https://www.ita-slo.eu/it/programma/area-programma>

Il programma Interreg Italia-Slovenia opera per una crescita dell'area transfrontaliera intelligente, sostenibile e inclusiva come previsto dalla strategia Europa 2020. La sua dotazione finanziaria è di 90 milioni di euro che utilizza per la crescita, l'innovazione, la qualità della vita e la sostenibilità ambientale, anche attraverso il miglioramento dell'efficienza della pubblica amministrazione. Il Programma 2014-2020, in continuità con il precedente, ha finanziato 87 progetti nei settori della competitività, ricerca e innovazione, tutela e valorizzazione delle risorse culturali e naturali e servizi

⁹ <https://www.italy-croatia.eu/>

transfrontalieri. Da poco è uscito il programma 2021-2027. L'obiettivo generale di Interreg V-A Italia-Slovenia è quello di "promuovere l'innovazione, la sostenibilità e la governance transfrontaliera per creare un'area più competitiva, coesa e vivibile". Il programma Interreg V-A Italia-Slovenia tra il 2017 e il 2019 ha finanziato 43 progetti standard e 10 progetti strategici. Due in particolare sono stati i progetti di successo: "Isonzo-Soča" e "Salute-Zdravstvo" approvati nel 2017. Questi progetti unici sono stati attuati nel quadro dell'investimento territoriale integrato dell'area transfrontaliera del GETC denominata "GECT GO / EZTS GO", che comprende i comuni di Gorizia, Nova Gorica e Šempeter-Vrtojba. L'area in cui opera il Programma comprende una superficie di 19.841 km² con una popolazione totale di circa 3 milioni di abitanti. L'intera area comprende 5 regioni statistiche italiane, cosiddette NUTS 3 in Friuli-Venezia Giulia e Veneto con la sola provincia di Venezia e 5 regioni statistiche slovene¹⁰.

Programma Interreg Slovenia-Croazia

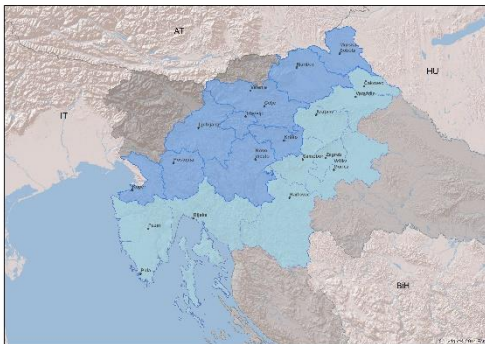


Figura 3 <http://www.si-hr.eu/en2/programme/about-the-programme/>

La collaborazione transfrontaliera tra Slovenia e Croazia è iniziata già nel 2003, grazie a vari strumenti di cooperazione dell'Ue quali PHARE/CARDS, Il programma trilaterale di vicinato e IPA CBC. Questi strumenti hanno favorito le condizioni di cooperazione e hanno messo le basi per i rapporti futuri. Infatti, con l'adesione della Croazia all'Unione Europea nel 2013 si è aperto il nuovo periodo di cooperazione 2014-2020 con opportunità e nuove sfide. La cooperazione tra Slovenia e Croazia in Interreg è volta a promuovere una zona di frontiera sostenibile, sicura e dinamica con particolare attenzione alle risorse naturali e culturali della zona frontiera. La direzione generale segue la strada verso lo sviluppo sostenibile; infatti, l'obiettivo primario è quello di fornire soluzioni innovative per preservare e gestire la qualità dell'ambiente e la sua particolare identità, tutto ciò

¹⁰ <https://www.ita-slo.eu/>

tramite una cooperazione istituzionale più semplice. Il programma Interreg 2021-2027 uscirà a breve. Il programma di cooperazione comprendere 17 regioni NUTS tre Slovenia e Croazia.¹¹

Programma Interreg Adrion



Figura 4

<https://www.adrioninterreg.eu/index.php/about-program/programme/towards-the-new-adrion-a-view-ahead-on-the-next-programming-period-2021-2027/>

Il programma Interreg Adriatico-Ionio (ADRION) è un programma transnazionale europeo che opera per promuovere la cooperazione e la solidarietà tra otto Stati partner: Albania, Bosnia-Erzegovina, Croazia, Grecia, Italia, Montenegro, Serbia e Slovenia. Il suo obiettivo principale è quello di essere un motore politico e innovatore della governance, promuovendo l'integrazione europea tra gli Stati partner, sfruttando le loro ricche risorse naturali, culturali e umane, nonché rafforzando la coesione sociale e territoriale nella regione adriatica e ionica. Nella regione adriatica e ionica vi sono notevoli differenze: da un lato esistono regioni altamente competitive, leader mondiali nella ricerca e nello sviluppo con eccellenti strutture di ricerca.

Dall'altro lato l'area adriatico-ionica ha un gran numero di territori con scarse prestazioni economiche, capacità di ricerca limitate e bassa produttività. Inoltre, i collegamenti di trasporto tra gli Stati partner, così come i collegamenti di trasporto tra le zone costiere e interne soffrono di squilibri sulle due coste dei mari. Nonostante ciò, il ricco patrimonio naturale e culturale rende la regione adriatica e ionica una delle destinazioni turistiche più attraenti del mondo. Situato al crocevia tra il Mediterraneo, l'Europa orientale e l'Asia, ha una posizione geografica strategica e un enorme potenziale di crescita nel sistema dei trasporti. Adrion è gestito da un programma di cooperazione, composto dai rappresentanti di ciascuno degli stati partner. Il programma di cooperazione è strutturato in assi prioritari e relativi risultati attesi, definiti a seguito di un attento esame delle esigenze e delle opportunità della regione adriatica e ionica. I principali risultati sono

¹¹ <http://www.si-hr.eu/en2/>

stati forniti nel documento di analisi territoriale, che comprendeva anche un'analisi SWOT. Altri due documenti hanno contribuito allo sviluppo del programma di cooperazione: la valutazione ex ante e la valutazione ambientale strategica. Con riferimento alla geografia della cooperazione territoriale europea, il programma di cooperazione ADRION è stato elaborato tenendo conto anche degli insegnamenti tratti nel precedente periodo di programmazione 2007-2013 dal programma transnazionale dell'Europa sudorientale e dall'IPA Adriatic Cross-Border programme¹².

1.3.2 GECT, Euroregione Adriatico-Ionica ed EUSAIR

I Gruppi Europei di Cooperazione Territoriale (GECT) sono stati creati per favorire la cooperazione transfrontaliera, transnazionale e interregionale tra gli Stati membri o le loro autorità regionali e locali. I GECT permettono agli stati partner di implementare progetti comuni, condividere conoscenze e migliorare il coordinamento della pianificazione territoriale. L'obiettivo di un GECT consiste nel facilitare e promuovere la cooperazione territoriale tra i suoi membri con lo scopo di rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale dell'UE.

I compiti di un GECT possono comprendere specifici atti di cooperazione territoriale tra i membri, con o senza il sostegno finanziario dell'Unione. Al GECT può essere affidata l'attuazione dei programmi cofinanziati dall'Unione europea, a titolo del Fondo europeo di sviluppo regionale, del Fondo sociale europeo e/o del Fondo di coesione, o di altri progetti di cooperazione transfrontaliera che possono o meno ricevere finanziamenti dell'UE¹³.

Per parlare di cooperazione nell'area altoadriatica si necessita fornire la definizione di Euroregione. Essa è il risultato del processo di integrazione europea. Le Euroregioni sono entità o gruppi di regioni che vogliono formare uno spazio transfrontaliero integrato in vari settori: economica, cultura, educazione, trasporti e ambiente. Nel territorio europeo esistono più di 70 euroregioni. Sono tre i tipi di Euroregione: il primo è l'Euroregione transfrontaliera che svolge funzioni di cooperazione fra aree confinarie contigue. Il secondo tipo è l'Euroregione delle reti funzionali, dove cooperano attori distanti e legati da reti di risorse e da scambio di connessioni in un'area più ampia. Il terzo tipo è l'Euroregione delle macro-infrastrutture, composta da molte regioni unite da interessi transfrontalieri, e si concentra sul miglioramento della centralità del locale, attraverso macro-infrastrutture nei trasporti, tecnologie e macro-organizzazioni per funzioni sociali complesse come scuole, ospedali, grandi imprese (Gasparini e Zago, 2011).

¹² <https://www.adrioninterreg.eu/>

¹³ <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/it/sheet/94/gruppi-europei-di-cooperazione-territoriale-gect->

Di seguito un elenco di Gruppi GECT costituiti con partecipazione italiana (il primo gruppo merita la citazione anche se non riguarda l'area presa in analisi).

- GECT "Comune di Gorizia (I), Mestna občina Nova Gorica (SLO) e Občina Šempeter-Vrtojba (SLO)"

Gli obiettivi di questo GECT sono l'organizzazione, la realizzazione e l'ammodernamento delle infrastrutture, dei sistemi e servizi di trasporto, mobilità e logistica dell'area. Tutto questo tramite la gestione comune dei servizi di trasporto, la gestione dei nodi logistici intermodali, lo sfruttamento delle risorse energetiche locali e l'elaborazione di un piano energetico metropolitano. Il GECT prevede anche piani di intervento congiunto anche per altri settori con lo scopo di migliorare la coesione economica e sociale.

- Il Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale (GECT) "Euregio Senza Confini"

È un ente di diritto pubblico che ha sede a Trieste con autonoma personalità giuridica e autonomia economica e gestionale. Fu fondato dalla Regione Friuli-Venezia Giulia, dalla Regione del Veneto e dal Land Carinzia e ha lo scopo di favorire, facilitare e promuovere tra i suoi componenti la cooperazione transfrontaliera, transnazionale e interregionale nell'Unione europea (UE), attuando progetti comuni per lo sviluppo di tutti i suoi territori e delle popolazioni di confine coinvolte. In questo modo vengono rafforzati la "coesione economica e sociale" ed "i legami economici, sociali e culturali tra le popolazioni" contribuendo allo sviluppo dei rispettivi territori¹⁴.

L'Euroregione Adriatico Ionica (EAI) è un'associazione internazionale fondata il 30 giugno 2006 a Pula (Croazia) per la promozione della cooperazione transnazionale e interregionale tra le regioni e gli enti locali del bacino adriatico ionico. L'associazione conta 33 membri (autorità regionali e locali provenienti da Italia, Croazia, Grecia, Bosnia-Erzegovina, Montenegro e Albania). Tutti i membri sono unità territoriali auto governative e la maggior parte di loro sono NUTS2. L'EAI rappresenta un modello per la cooperazione transfrontaliera e la cooperazione interregionale finalizzato a promuovere uno sviluppo coordinato e integrato tra le regioni della zona. Dal 2006, l'EAI si è impegnata a garantire gli interessi dei suoi membri e lo sviluppo comune di tutta la zona. Inoltre, l'associazione sostiene i membri, in particolare quelli coinvolti nel processo di adesione

¹⁴ <https://www.affariregionali.it/attivita/aree-tematiche/attivita-internazionale/gruppi-europei-di-cooperazione-territoriale-gect/gruppi-gect-costituiti-con-partecipazione-italiana/>

europea, nel creare iniziative comuni e nel preparare gli attori regionali ad essere qualificati nell'attuazione della politica di coesione e con gli strumenti finanziari europei¹⁵.

La Strategia UE per la Regione Adriatico Ionica (EUSAIR) è una strategia macroregionale adottata dalla Commissione europea e approvata dal Consiglio europeo nel 2014. La strategia EUSAIR copre un'area di 70 milioni di cittadini e comprende 9 Stati di cui 4 Stati membri Ue (Croazia, Grecia, Italia, Slovenia) e 5 paesi non-Ue (Albania, Bosnia-Erzegovina, Montenegro, Serbia e Macedonia del Nord). L'obiettivo generale della Strategia EUSAIR è "promuovere una prosperità economica e sociale sostenibile nella regione mediante la crescita e la creazione di posti di lavoro e il miglioramento della sua attrattività, competitività e connettività, preservando al tempo stesso l'ambiente e assicurandosi che gli ecosistemi costieri e marini restino sani ed equilibrati". La Strategia è importante come strumento interno di coesione e di politica estera. Le aree di reciproco interesse sono 4 e rappresentano i pilastri su cui si fondano le priorità d'azione nell'Action plan EUSAIR¹⁶:

- Crescita blu (Acquacoltura e pesca, tecnologie blu, servizi marini e marittimi)
- Connettere la regione (Trasporti marittimi, connessioni intermodali hinterland, reti energia)
- Qualità ambientale (Biodiversità marina, inquinamento marittimo, habitat transnazionali terrestri e biodiversità)
- Turismo sostenibile (Prodotti e servizi turistici diversificati, qualità, management turistico, turismo accessibile)

Nel corso del tempo si sono venute a creare iniziative dall'aspirazione locale tramite istituzioni e attori locali da cui sono risultati progetti ed enti come NAPA, IAI, Seenet, AIC Forum e OICS. Alcuni di questi strumenti di cooperazione, nel corso degli anni, si sono fusi con gli strumenti di cooperazione europei.

1.3.3 NAPA, IAI, AIC Forum e Seenet

La NAPA, "North Adriatic Ports Association" venne creata nel Marzo 2010 ed è un eccellente esempio di integrazione transfrontaliera. I porti che aderiscono all'associazione sono quelli di

¹⁵ <https://www.adriaticionianeuroregion.eu/aie-it/il-piu-grande-network-di-autorita-locali-e-regionali-nel-bacino-adriatico-ionico/?lang=it>

¹⁶ <https://www.adriaticionianeuroregion.eu/uncategorized-it/eusair-the-european-union-strategy-for-the-adriatic-and-ionic-region/?lang=it>

Ravenna, Venezia, Monfalcone, Trieste, Koper (Slovenia) e Rijeka (Croazia), che oltre ad essere ben collegati con l'entroterra grazie alle reti Ten-T 1 e 638, con il loro potenziale rappresentano una fonte di ricchezza per l'Europa. Il loro operato mira a creare sinergie, sfruttare le risorse comuni e investire nei collegamenti con l'entroterra, ma l'obiettivo principale è quello di creare un unico nodo di reti europee dei trasporti attraverso il Corridoio V40 e il Corridoio Baltico-Adriatico. La loro posizione geografica è strategica sia per i traffici del Mediterraneo e anche per i traffici internazionali poiché fanno parte della rotta più economica che parte dall'estremo Oriente fino all'Europa, passando per il canale di Suez. I collegamenti con l'estremo oriente si stanno infatti intensificando grazie ai vantaggi economici, ambientali e di transit time. Italia, Slovenia e Croazia sono gli unici tre paesi che si sono associati per collaborare in ambito marittimo e portuale: il loro obiettivo è quello di sviluppare i traffici marittimi e assicurare un'integrazione transfrontaliera territoriale sostenibile (De Vergottini et al. 2019).

Il porto di Venezia è tra i principali dell'Adriatico soprattutto per il traffico passeggeri, è infatti il primo porto crocieristico del Mediterraneo oltre che terminal delle autostrade dei mari del Mediterraneo orientale. Esso, infatti, rappresenta il collegamento principale dell'Europa centrale con il Nord Africa e il Medio Oriente. Venezia è inoltre l'unico porto in Italia che possiede di uno scalo fluviale lungo il fiume Po.

Il porto di Trieste è un importante hub internazionale per i traffici di tutti i tipi diretti verso l'Europa centrale e dell'Est. Oltre a ciò, gestisce traffici regolarmente con Cina, India ed Estremo Oriente. Un punto di forza per il porto di Trieste è la connessione diretta con la linea ferroviaria Pontebbana che è la tratta terminale più diretta del corridoio Adriatico-Baltico.

Il porto di Ravenna è il porto principale dell'Emilia-Romagna e costituisce un "core port" dei network TEN-T. Grazie alla sua posizione strategica ha sviluppato importanti traffici commerciali con il Mediterraneo orientale e il Mar Nero oltre che con Medio e l'Estremo oriente. Il porto ospita cantieri navali, terminal polivalenti, terminal cargo per rinfuse e un terminal cargo containerizzato. Ci sono anche un grande terminal passeggeri e crociere e le più grandi marine del Mare Adriatico. Ci sono linee di traghetto regolari per Catania, Brindisi, Igoumenitsa¹⁷.

Il porto di Koper ha una posizione strategica perché in Alto Adriatico collega collegare l'Europa centrale e orientale con il mar Mediterraneo, e l'Estremo Oriente attraverso il canale di Suez. Il porto oltre a servire Slovenia, Italia e paesi balcanici, serve anche i paesi che non hanno sbocchi diretti sul

¹⁷ <http://www.port.ravenna.it/porto-di-ravenna-en/>

mar Mediterraneo, quali Austria, Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia, Germania e Polonia grazie ai collegamenti con la rete stradale e ferroviaria europea¹⁸.

Il porto di Rijeka è situato nel golfo del Quarnaro, si estende in sei aree diverse e, oltre a essere il porto più importante della Croazia, è un rilevante centro commerciale, industriale e culturale. Lo scalo è un impianto portuale ambivalente che permette di gestire qualsiasi tipo di carico. La sua ottima posizione geografica rende il porto un naturale sbocco sul mare, in grado di servire non solo Croazia, Serbia e Bosnia Erzegovina, ma anche i Paesi dell'Europa centro-orientale, come Austria, Ungheria, Slovacchia, Ucraina, Polonia, Repubblica Ceca e la parte meridionale della Germania attraverso collegamenti ferroviari¹⁹.

L'Iniziativa Adriatico-Ionica (IAI) è un'organizzazione internazionale presentata dal governo italiano, il quale ha sempre cercato di porsi come "sistema Paese" nelle relazioni con l'area Adriatica. Fu creata dopo la firma del Trattato di Ancona (2000) al termine della "Conferenza sullo sviluppo e la sicurezza nel mare Adriatico e nello Ionio". Il trattato prevedeva il rafforzamento della cooperazione regionale per promuovere la stabilità politica ed economica come base per il processo di integrazione europea, riferito nel caso all'allargamento dell'UE nei Balcani occidentali (De Vergottini et al. 2019).

I paesi coinvolti nella IAI sono affacciati sul mar Adriatico e Ionio: Albania, Bosnia-Erzegovina, Grecia, Italia, Montenegro, Serbia e Slovenia. Nel 2001 con la legge n. 84 del 21 marzo, l'Italia si è proposta come figura principale per la ricostruzione e pacificazione dell'area balcanica. Nello stesso anno con la Dichiarazione di Ravenna, è nata UniAdrion, una collaborazione tra le università e i centri di ricerca dei paesi partecipanti che ha lo scopo di rafforzare la cooperazione internazionale e rafforzare il progresso della cultura e la scienza, oltre che la ricerca nei paesi adriatico-ionici. Dal 2015, la IAI ha iniziato un processo di riorganizzazione delle sue strutture per favorire la cooperazione ed evitare sovrapposizioni con l'organismo Eusair²⁰.

Nel 2001 è nato il forum delle Camere di commercio dell'adriatico e dello Ionio (AIC forum) il grazie alle Camere di commercio di Ancona e Spalato. Il forum funge da rete transnazionale, senza scopo di lucro, con lo scopo di unire le Camere di commercio dei Paesi costieri del bacino adriatico e ionico: Italia, Croazia, Bosnia-Erzegovina, Montenegro, Slovenia, Grecia ed Albania. Il forum mira a

¹⁸ <https://www.portsofnapa.com/>

¹⁹ <https://trail.unioncamereveneto.it/infrastrutture/porto-di-rijeka/>

²⁰ <https://www.uniadrion.net/>

rafforzare le sinergie e le opportunità per lo sviluppo socioeconomico dell'area in ambiti primari come agricoltura, ambiente, imprenditoria femminile, pesca e acquicoltura, trasporti, turismo (De Vergottini et al. 2019). Il Forum AIC è uno dei maggiori collaboratori della strategia EUSAIR, concretizzando la coesione territoriale, la protezione ambientale, lo sviluppo economico, sociale e sostenibile²¹

Seenet fu una rete di enti locali italiani e del Sud-est europeo che crearono un programma triennale (2003-2006) di cooperazione decentrata con lo scopo di fortificare le competenze di governance dei territori e di incoraggiare lo sviluppo locale sostenibile. Il fulcro del programma fu la collaborazione a lungo termine tra le due sponde del mare Adriatico, lo sviluppo di politiche territoriali innovative e l'integrazione dei paesi del sud-est Europa nell'Unione europea. SeeNet sviluppò i suoi interventi in azioni orizzontali e verticali mirate. Le azioni verticali, ispirate dalle linee di sviluppo di Europa 2020 furono la valorizzazione del turismo culturale: la Regione Veneto per esempio attuò il progetto per la promozione e valorizzazione congiunta dei beni culturali, ambientali e storici tra Istria e Varaždin, mentre la Regione Toscana è attuò un progetto per lo sviluppo del turismo culturale delle città di Mostar, Sarajevo e Skopje. Tra le azioni verticali ci furono anche il sostegno alle PMI con la cooperazione imprenditoriale e la pianificazione territoriale e dei sistemi sociali. Tra le azioni orizzontali di Seenet ci fu l'associazionismo tra enti locali. Ora Seenet non opera più, ma ha contribuito moltissimo allo sviluppo della cooperazione adriatica (De Vergottini et al. 2019).

L'OICS, Osservatorio Interregionale Cooperazione Sviluppo nacque nel 1991 come strumento comune per le regioni e province autonome in materia di cooperazione e internazionalizzazione dell'economia. È un'associazione privata di enti pubblici senza fini di lucro con la partecipazione di "soci osservatori" come il Ministero degli Affari Esteri (MAE), l'Unione delle Province Italiane (UPI), l'Associazione Nazionale dei Comuni d'Italia (ANCI) e l'Assemblea delle ONG italiane. Lo statuto dell'OICS prevede molti compiti quali:

- Favorire la cooperazione internazionale di Regioni, Province autonome ed Enti locali, sul loro territorio e nei paesi in via di sviluppo, con economia in transizione e nel Sud e l'Est del mondo
- Prestare assistenza e favorire la comunicazione dei programmi e progetti di cooperazione
- Affiancare le regioni nei processi di internazionalizzazione economica;
- Promuovere ricerche e scambiare dati e informazioni

²¹ <https://www.forumaic.org/>

- organizzare eventi
- raccogliere dati su opportunità e richieste per gestire la cooperazione decentrata e l'internazionalizzazione economica;
- promuovere, studiare e realizzare anche in collaborazione programmi di cooperazione e di internazionalizzazione
- organizzare interventi di emergenza e di aiuto umanitario per la promozione della pace, dello sviluppo economico territoriale e sociale, dei diritti umani e delle pari opportunità
- migliorare il flusso di immigrati, rifugiati e richiedenti asilo e la loro integrazione e valorizzarne l'opportunità di aiuto per lo sviluppo dei paesi di origine.

Infine, l'OICS collabora con le regioni e le provincie autonome nella progettazione, implementazione, valutazione e monitoraggio delle iniziative di cooperazione e di internazionalizzazione e ne favorisce l'armonizzazione insieme alle altre organizzazioni sub-governative²².

²² <http://www.oics.it/>

CAPITOLO II: Programma Interreg V, analisi di una selezione di progetti altoadriatici Italia-Slovenia e Italia-Croazia

In seguito alla ricapitolazione dei principali enti e strumenti di cooperazione transfrontaliera, nel presente capitolo si entra in profondità all'interno dell'operato di Interreg attraverso i suoi progetti; esso ad oggi è tra gli strumenti di cooperazione più conosciuti ed efficaci, nonostante presenti varie aree di miglioramento. Il focus rimane sulla zona altoadriatica e dunque sui progetti europei di Interreg Italia-Slovenia e Italia-Croazia, poiché sono i programmi che da più vicino operano nell'area fulcro di questo elaborato. Nello specifico, l'analisi verterà sui progetti conclusi nell'ultimo periodo 2014-2020, poiché sono i più recenti e quelli in cui i risultati possono essere analizzati in maniera più efficace.

Come anticipato in precedenza, Interreg che è un'iniziativa comunitaria del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR), opera dal 1990 e si occupa della collaborazione transfrontaliera nell'Unione Europea con lo scopo di abbattere i confini nazionali per l'integrazione delle varie regioni europee. L'operato di Interreg si suddivide in periodi di attuazione che durano circa 6 anni; attualmente il periodo di programmazione più recente è Interreg V 2014-2020. Recentemente (Settembre/Ottobre 2022) sono stati attivati i programmi di Interreg VI 2021-2027, ma non sono ancora stati implementati progetti dal momento che i bandi per le candidature sono appena stati pubblicati.

I progetti Interreg sono basati su degli assi prioritari, che mutano in base alle regioni in cui viene svolto il programma e alle loro peculiarità e necessità. Gli assi prioritari a loro volta sono basati su obiettivi specifici (OS), diversi per ogni macroarea. I progetti sono pensati, proposti ed implementati dai partner ed hanno una durata specifica che varia dai 3 ai 5 anni²³. I progetti selezionati in questo capitolo e gli approfondimenti effettuati sono tutti volti ad esaminare l'operato che riguarda la zona altoadriatica transfrontaliera e il suo sviluppo, pertanto in alcuni progetti, che prevedono la partecipazione di altre località, alcune informazioni possono essere state omesse per motivi di coerenza con il focus. L'analisi dei progetti che segue in questo capitolo sarà effettuata sulla base delle azioni concretizzate dal lavoro dei partner e dall'"eco" che hanno saputo sviluppare e propagare. Dopo la descrizione di ogni progetto segue una parte di "commento", che intende raccogliere riflessioni e accorgimenti sull'operato, con lo scopo finale di raccogliere il materiale necessario per elaborare le opportunità di miglioramento in ambito cooperativo. Lo scopo finale di

²³ <https://interreg.eu/about-interreg/>

questa sezione è infatti quello di fotografare la situazione collaborativa, turistica e culturale della zona altoadriatica per avanzare delle riflessioni circa il suo potenziale in vari campi e le sue aree di miglioramento.

2.1. Interreg Italia-Slovenia V

Partiamo ora dall'analisi dell'operato e dei progetti di Interreg **Italia-Slovenia V**, i cui assi prioritari sono i seguenti

- Asse prioritario 1: Promozione delle capacità d'innovazione per un'area più competitiva: € 18.703.189,00

Risultato atteso: Accresciuta cooperazione tra i soggetti chiave del sistema d'innovazione, rafforzati cluster transfrontalieri d'innovazione e reti durature transfrontaliere nei settori chiave dell'area ammissibile, riflessi su livelli di risultati tangibili (prodotti e /o servizi sviluppati congiuntamente)

- Asse prioritario 2: Cooperazione per la realizzazione di strategie e piani d'azione per la riduzione delle emissioni di carbonio: € 11.689.493,00

Risultato atteso: Adozione e attuazione di strategie a basse emissioni di carbonio che incoraggino il risparmio energetico e promuovano l'uso di sistemi di trasporto alternativi e l'utilizzo di fonti di energia alternative.

- Asse prioritario 3: Protezione e promozione delle risorse naturali e culturali: € 27.275.484,00

Risultato atteso: Valorizzazione e promozione delle risorse naturali e culturali dell'area di cooperazione al fine di attrarre la domanda di turismo sostenibile; Rafforzata gestione degli ecosistemi e promosso ripristino della biodiversità attraverso infrastrutture verdi e servizi ecosistemici; Innovazione ottimizzata nella gestione dei rifiuti e delle risorse idriche così come nella qualità dell'aria attraverso la sperimentazione e la realizzazione di tecnologie verdi

- Asse prioritario 4: Rafforzare la capacità istituzionale e la "governance" transfrontaliera: €15.585.991,00

Risultato atteso: Rafforzamento della cooperazione transfrontaliera tra i cittadini e le diverse autorità pubbliche nell'area programma

Attualmente il Programma Interreg V-A Italia-Slovenia ha finanziato 46 progetti standard, 10 progetti specifici e 2 progetti ITI²⁴(ITI:L'investimento Integrato Territoriale è "un nuovo strumento attuativo che consente di riunire le risorse di più assi prioritari di uno o più programmi operativi per

²⁴ <https://www.ita-slo.eu/it/progetti>

la realizzazione di interventi multidimensionali e intersettoriali e si caratterizza per la previsione di un regime di gestione ed attuazione integrato)²⁵.

I progetti all'interno del sito ufficiale di Interreg Italia-Slovenia sono suddivisi sulla base dell'asse prioritario di riferimento e tutte le informazioni riguardanti l'operato si trovano sulla pagina principale del progetto, che è molto orientata ai risultati ottenuti. Per la presente ricerca sono stati selezionati cinque specifici progetti da analizzare, poiché essi rappresentano al meglio e allo stesso tempo sia i successi ottenuti nell'area dell'Adriatico settentrionale e sia le aree di miglioramento, nonché le questioni legate al turismo e alla cultura, fulcro di questa ricerca. I progetti che saranno analizzati sono: Interbike II, Mobitour, Crossmoby, Primis e Tartini.

2.1.2 Interbike II, Sviluppo delle connessioni multimodali lungo la ciclovía Adriabike

Asse prioritario 2 – n° partner 5 – durata: Settembre 2017 → Dicembre 2020

I partner del progetto sono: Centro regionale di sviluppo Capodistria come leader, Mestna občina Koper, Comune di Monfalcone, GAL Venezia Orientale, Regijska razvojna agencija ROD Ajdovščina.

Interbike II appartiene all'asse prioritario 2 e riguarda l'ambito dei trasporti, della sostenibilità nel turismo e nella quotidianità dei residenti e della cultura altoadriatica. Il progetto ha come obiettivo l'incoraggiamento nell'uso della bici e l'abbandono degli spostamenti in auto per favorire la mobilità sostenibile e ridurre l'impatto del traffico sull'ambiente.

Azioni: I partner del progetto hanno introdotto 3 servizi multimodali bici-bus e bici-barca lungo la ciclovía Adriabike (da Granjska Gora a Ravenna) che collega le Alpi all'Adriatico; essa fu il risultato del progetto Interbike I. I servizi multimodali hanno coinvolto un percorso bici-bus tra Capodistria, Trieste, Monfalcone, Cormons e Grado tra il 2018 e il 2019, un collegamento bici-barca sperimentale sul fiume Lemene nell'agosto 2019 e un ulteriore collegamento bici-barca tra Bibione e l'oasi naturalistica di Valvecchia a Caorle sempre nel 2019.

Una seconda azione è stata la realizzazione della piattaforma web Bike-Alpeadria²⁶, nella quale si possono trovare degli itinerari ciclabili a lunga percorrenza e altri percorsi identificati in progetti passati, come per esempio l'itinerario Adriabike. Le soluzioni di percorso studiate per il progetto sono 5 e in particolare 4 riguardano la zona altoadriatica costiera:

1 Sentiero verde smeraldo. In bici dalle Alpi Giulie al Golfo di Trieste

²⁵ http://quaderni.tecnostruttura.it/glossario/investimento_territoriale_integrato_iti/

²⁶ <https://www.bike-alpeadria.eu/>

2 Il cammino della Laguna di Venezia (parte) Da Piran a Maranska Laguna

3 Parenzana Da Trieste a Poreč lungo il tracciato dell'ex ferrovia

4 Ciclovía Alpe Adria (parte) Da Trbiž via Vidmo fino a Gradež

Con il progetto Interbike è stato creato del materiale promozionale come depliant, volantini, mappe e un libro, pubblicato dal Comune di Monfalcone: "Con la bici nel cuore". Per quanto riguarda la promozione del progetto sono stati realizzati 3 video presenti su YouTube con immagini e riprese degli itinerari. I partner del progetto hanno organizzato delle formazioni sulla cooperazione e sui nuovi servizi per gli operatori turistici della zona. Sono state applicate varie installazioni di materiale segnaletico per gli itinerari ciclabili e installate delle colonnine per la ricarica di biciclette, barche, carrozzine elettriche e smartphone.

L'azione più significativa che ha caratterizzato il progetto è avvenuta nel 2020: i partner Centro regionale di sviluppo Capodistra, Mestna občina Koper, Comune di Monfalcone, GAL Venezia Orientale, Regijska razvojna agencija ROD Ajdovščina hanno firmato un accordo di cooperazione con lo scopo di migliorare la pianificazione territoriale e dei trasporti transfrontaliera nella mobilità sostenibile e nel turismo²⁷.

Commenti: Il progetto Interbike II è un'ottima iniziativa per l'incoraggiamento ad una mobilità più sostenibile, sia a livello turistico, sia per la vita residenziale. Al giorno d'oggi le esperienze legate al mondo della natura e del benessere fisico sono la chiave per il futuro e il progetto ha centrato in pieno questa filosofia; infatti, dal punto di vista prettamente turistico ha una attrattività elevata e presenta la zona come un unicum.

Ciò che si può notare in tale progetto è la mancanza delle regioni Veneto ed Emilia-Romagna all'interno dei tour ciclistici realizzati. Il programma Interreg V Italia-Slovenia non coinvolge l'Emilia-Romagna in questa quinta edizione, ma la Regione Veneto è compresa con la sola provincia di Venezia, che avrebbe potuto essere integrata in questi percorsi. Probabilmente l'intento del progetto era quello di sviluppare in maniera più approfondita gli itinerari nella zona del confine fisico, ma l'itinerario "Il cammino della Repubblica di Venezia" in tal caso perde di significato, se la sua conclusione è la Laguna di Marano e non quella di Venezia.

Il progetto ha prodotto buoni risultati, secondo il report dell'Agenzia per la coesione territoriale è stato considerato un "progetto Faro" del programma 2014-2020 in termini di rilevanza e

²⁷ <https://www.ita-slo.eu/it/INTER%20BIKE%20II>

sostenibilità²⁸. Il partner VeGAL ha prodotto un documento di sintesi dove vengono riassunti i successi delle due edizioni di Intebike e messi in luce i successi della ciclabilità e del turismo; i principali sono: la creazione di un'associazione "Adriabike Hotels" tra agriturismi e hotel della zona, l'arrivo nel territorio di Tour Operator come Funactive, Girolibero e Eurobike e in generale un influsso positivo nell'ambito degli operatori privati che hanno iniziato ad investire sulle offerte cicloturistiche (offerte anche nei cataloghi), seguito da una cresciuta partecipazione dei comuni in altri progetti simili²⁹.

Le aree di miglioramento del progetto possono essere individuate nel nome della nuova piattaforma, che può creare confusione con l'itinerario Adriabike creato dal progetto Interbike I e la sponsorizzazione che non è sempre stata adeguata. Il materiale promozionale, come i tre video che sono stati caricati su Youtube³⁰, ha una durata troppo elevata e risulta poco accattivante e, oltre che in quel contesto, non compare in nessun'altra piattaforma o social media, nemmeno sulla piattaforma ufficiale. In generale la promozione del progetto sembra vincolata alle piattaforme dei partner e non sembra comparire nelle piattaforme private o nei profili social turistici che ad oggi sono tra gli strumenti più funzionali (es: visit Koper, visit Grado ecc).

2.1.3 Mobitour: Mobilità sostenibile delle aree turistiche litorali e dell'entroterra transfrontaliero

Asse prioritario 2 – n° partner 6 – durata: Ottobre 2017 → Ottobre 2020

I partner del progetto sono Javni zavod Park škocjanske jame come leader, Občina Piran, Holding Kobilarna Lipica d.o.o., Comune di Lignano Sabbiadoro, Istituto di sociologia internazionale di Gorizia, Comune di Caorle.

Mobitour appartiene all'asse prioritario 2 e anch'esso riguarda l'ambito dei trasporti e della mobilità sostenibile turistica. È un progetto di tipo funzionale ed ha a che fare con il percorso di analisi altoadriatica, poiché i suoi due obiettivi principali riguardano l'approccio ad una nuova cultura della mobilità e il collegamento del litorale da Piran a Caorle con il retroterra del Carso.

L'obiettivo complessivo di Mobitour è la promozione transfrontaliera di modelli di mobilità urbana multimodale sostenibile tra le zone turistiche dell'area, con lo scopo di invogliare all'uso di mezzi di trasporto alternativi e incentivare l'attrattività turistica oltre che a diminuire l'inquinamento.

²⁸ https://www.agenziacoessione.gov.it/wp-content/uploads/2022/09/Progetti_Faro_Trasporti-e-mobilit%E2%80%A6.pdf

²⁹ http://coopterritoriale.regione.veneto.it/Italia-Slovenia/wp-content/uploads/2019/11/GOZZO.INTERBIKE.II_.pdf

³⁰ <https://www.youtube.com/watch?v=HeHXj8boma4>

Le località sulla costa coinvolte nel progetto sono Caorle, Lignano e Portorož e nell'entroterra carsico l'Equile di Lipica e il Parco Škocjanske jame, mentre il target group è costituito dalle persone che vivono in zone meno accessibili e rurali, le persone con mobilità ridotta, i cittadini meno coinvolti in azioni pilota e i turisti.

Azioni: In queste zone sono stati acquisiti veicoli elettrici (e-bike, macchina elettrica o mini van) e sono state installate stazioni di ricarica in parcheggi smart. Nell'ambito del progetto è stata anche costruita una centrale di produzione elettrica da energia solare che sostiene i punti di ricarica. Oltre a ciò, sono stati creati tre Piani Urbani di Mobilità Sostenibile detti PUMPS e due piani di mobilità sostenibile, per il beneficio dei turisti, i residenti delle città, le amministrazioni locali e le piccole e medie imprese. Infine, sono nate delle attività di informazione e sensibilizzazione sul cambiamento climatico e la mobilità sostenibile³¹.

I risultati del progetto sono stati l'aumento nell'uso dei mezzi di trasporto, l'adozione dei PUMPS da parte dei comuni coinvolti e l'aumento dell'attrattività e accessibilità delle destinazioni turistiche, comportando quindi un'offerta turistica integra e una qualità della vita migliore.

Commenti: Il progetto è stato un ottimo strumento, soprattutto di funzionalità, per quanto riguarda i collegamenti tra le città del litorale e la loro attrattività, poiché essendo ben collegate e fornite i turisti sono più invogliati a visitarle. Oltre a ciò, esso risponde perfettamente alla domanda mondiale di sostenibilità e riduzione di emissione di carbonio. La chiave del successo può essere considerata l'alto coinvolgimento degli enti locali, dei cittadini e dei turisti, ottenuta grazie all'organizzazione di sondaggi e gruppi di discussione. In particolare, nella fase iniziale del progetto sono stati organizzati sei incontri che hanno coinvolto l'attività partecipativa di portatori di interesse come autorità locali, operatori dei trasporti e associazioni locali che hanno individuato le principali sfide della mobilità sostenibile e le principali esigenze di residenti e turisti. Nella fase successiva, tramite un questionario sono stati condotti dei sondaggi ai fruitori di servizi di mobilità sostenibile come turisti, residenti e operatori economici: in totale sono stati svolti 628 questionari grazie ai quali sono stati identificate le loro principali esigenze.

Il progetto ha prodotto una piattaforma innovativa per la raccolta e la condivisione di informazioni su percorsi e itinerari, per il coinvolgimento attivo degli stakeholders e la sensibilizzazione della cittadinanza³².

³¹ <https://www.ita-slo.eu/it/mobitour>

³² <https://www.aiccre.fvg.it/2020/04/20/mobilita-sostenibile-delle-aree-turistiche-litorali-e-dellentroterra-transfrontaliero-mobitour/>

Come per Interbike II, Mobitour ha coinvolto solamente il Friuli-Venezia Giulia e il Veneto nordorientale nella collaborazione con la Slovenia, lasciando scoperta la possibilità di integrare l'offerta nel veneziano meridionale. Ciò significa che il progetto ha perso un grande potenziale di crescita e successo, che il collegamento con Venezia avrebbe sicuramente determinato.

Si collega a Mobitour l'analisi di un ulteriore progetto di tipo funzionale con focus sui trasporti: Crossmoby.

2.1.4 Crossmoby, Pianificazione della mobilità e servizi di trasporto passeggeri, sostenibili e transfrontalieri, all'insegna dell'intermodalità

Asse prioritario 2 – n° partner 8 – durata: Settembre 2018 → Febbraio 2022

I partner del progetto sono Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia - Direzione Centrale infrastrutture e territorio - Servizio trasporto pubblico regionale e locale come leader, Università Ca' Foscari di Venezia, Veneto Strade SpA - Servizio Relazioni pubbliche, Infomobilità, Finanziamenti comunitari e rapporti con enti, Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Centro regionale di sviluppo Capodistria, Posoški razvojni center, Comune Ilirska Bistrica, Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale "Euregio Senza Confini r.l."

Crossmoby appartiene all'asse prioritario 2 e riguarda la pianificazione della mobilità e i servizi di trasporto passeggeri, sostenibili e transfrontalieri, all'insegna dell'intermodalità; è molto legato al precedente progetto presentato, ma nel profondo ha una filosofia diversa e alternativa. Innanzitutto, i partner sono più numerosi e coinvolgono due stakeholders veneti come l'Università Ca' Foscari di Venezia e Veneto Strade SpA: la collaborazione risulta dunque più completa.

L'obiettivo del progetto è rendere più sostenibile la mobilità transfrontaliera e creare nuovi approcci nella pianificazione della mobilità per favorire gli spostamenti, concretizzando risultati tangibili per i cittadini dell'area e non solo.

Azioni: I risultati si sono concretizzati con la riattivazione delle linee ferroviarie transfrontaliere con asse Venezia-Trieste-Ljubljana e con la cooperazione tra gli stakeholders dei due paesi nella realizzazione dei PUMPS (Piani Urbani di Mobilità Sostenibile)³³. La filosofia del progetto è stata anche ribadita da un collaboratore presente durante la presentazione del programma 2021-2027 a Trieste, che spiegò come nel progettare non sia sempre necessario dover risolvere un problema, ma è importante anche creare nuove opportunità. La creazione di nuove linee di trasporto

³³ <https://www.ita-slo.eu/it/crossmoby>

transfrontaliere possono infatti dare l'opportunità alla popolazione di percepire Ljubljana come una città "dietro l'angolo" e come un luogo dove potersi recare in giornata e viceversa per Trieste e Venezia agli occhi dei lubianesi. Questo determina la vera filosofia del progetto: dare l'opportunità ai cittadini e ai turisti di sentirsi collegati e vicini, di cambiare mentalità. Il progetto, grazie alla continua promozione delle attività pilota offerte al pubblico, ha avuto grande visibilità, aumentando di conseguenza quella generale del programma Interreg V.

Commenti: Interreg Italia-Slovenia necessitava di un progetto di questo calibro: la questione dei trasporti tra i due paesi è un problema prioritario; infatti, anche durante la presentazione del programma 2021-2027 svoltasi a Trieste a Settembre 2022, quando ai partecipanti è stato chiesto di comunicare cosa si aspettassero dalla nuova programmazione, oltre a "semplificazione", la parola più ripetuta fu "trasporti". La mancanza di collegamenti diretti tra l'Italia e la Slovenia è un'enorme ed inspiegabile lacuna, soprattutto se comparata al collegamento ferroviario tra l'Italia e altri paesi confinanti: sono disponibili soluzioni con o senza cambio che collegano Venezia alla Svizzera (Zurigo) e all'Austria/Germania (Vienna e Monaco). Nonostante il progetto Crossmoby abbia trovato una parziale soluzione al collegamento tra le città confinanti, tutt'ora nel sito di Trenitalia non è possibile acquistare un treno da Venezia o Trieste che vada a Ljubljana. Secondo la notizia pubblicata sul sito di Trenitalia sarebbe possibile acquistare il biglietto, ma il servizio al momento non è disponibile³⁴. Il progetto Crossmoby è un ottimo punto di partenza per ovviare alla mancanza tra i due paesi, ma il lavoro da svolgere è ancora tanto e il trasporto pubblico transfrontaliero dovrebbe essere il focus principale della collaborazione, per risolvere il problema, ma soprattutto per creare opportunità. Crossmoby è stato nominato tra i "progetti faro" dal documento redatto dall'Agenzia per la coesione territoriale per rilevanza e sostenibilità ed è infatti stato protagonista di numerosi eventi e ricerche³⁵. "Sfide transfrontaliere nella pianificazione della mobilità e nell'offerta di servizi di trasporto passeggeri intermodali" è il nome del primo evento pubblico organizzato dal progetto strategico dove si è discusso dei principali temi del progetto. Lo "sharing" del progetto è tra i più forti, tanto da meritare menzioni in vari siti web, tra cui "Osservatorio Balcani e Caucaso Transeuropa"³⁶, il cui articolo mette in risalto il paradosso di centinaia di chilometri di confine italo-

³⁴ https://www.trenitalia.com/it/treni_regionali/friuli_venezia_giulia/scopri_la_sloveniacontrenitalia.html

³⁵ https://www.agenziacoesione.gov.it/wp-content/uploads/2022/09/Progetti_Faro_Trasporti-e-mobilitaE2%80%A6.pdf

³⁶ <https://www.balcanicaucaso.org/aree/Slovenia/Italia-Slovenia-il-treno-e-gli-autobus-transfrontalieri-214140>

sloveno e nessun collegamento ferroviario diretto per anni o ancora l'articolo su Triesteallnews³⁷ che vanta il successo della linea con 5000 passeggeri nell'arco di 4 mesi.

Il progetto è stato anche presentato a Bruxelles durante il workshop "Interreg Italy-Slovenia CAP&COM pilot actions to foster a greener Europe" organizzato nell'ambito della settimana europea delle Regioni e delle Città.

2.1.5 Primis, Viaggio multiculturale tra Italia e Slovenia attraverso il prisma delle minoranze

Asse prioritario 3 – n° partner 10 – durata: Gennaio 2019 → Agosto 2022

I partner del progetto sono l'Unione Italiana come leader, ATS PROJEKT, Regione del Veneto - Direzione Relazioni Internazionali, Comunicazione e SISTAR - Unità Organizzativa Cooperazione Internazionale, CAN Costiera, Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia – Direzione centrale cultura e sport, Unione Regionale Economica Slovena, RRA Zeleni kras, d.o.o., Turistino Gostinska Zbornica Slovenije (TGZS), Fondazione Centro Studi Transfrontaliero del Comelico e Sappada, GAL Venezia Orientale.

Si passa ora al fronte culturale dei progetti che appartengono quindi all'asse prioritario 3: protezione e promozione delle risorse naturali e culturali. Tra i vari progetti spicca Primis che ha lo scopo di valorizzare il patrimonio linguistico, culturale e naturale dell'area del programma in modo da poterlo proporre come valore aggiunto per il turismo culturale sostenibile. L'area coinvolta nel programma Interreg Italia-Slovenia è da sempre multiculturale e multilinguistica: vi sono presenti la minoranza italiana e slovena oltre ad altre comunità linguistiche come i cimbri, i ladini e i friulani. Tale caratteristica dell'area la rende unica e il progetto vuole valorizzare questa diversità dandone una nuova percezione per tutti³⁸.

Azioni: Per realizzare gli obiettivi sono stati creati quattro centri multimediali di informazione e divulgazione delle caratteristiche della comunità, è nata una piattaforma digitale con guida e sono stati promossi vari eventi legati all'argomento con target specifici. Oltre a ciò, è stato affiancato un investimento per il recupero di una parte di Palazzo Gravisi-Buttorai a Koper; il palazzo che è di proprietà dell'Unione italiana è diventato sede di attività formative e didattiche. Le diversità e le minoranze linguistiche e culturali possono essere attrattive per i turisti più responsabili, interessati

³⁷ <https://www.triesteallnews.it/2018/12/treno-crossmoby-pizzimenti-oltre-5000-passeggeri-per-udine-trieste-lubiana/>

³⁸ <https://www.ita-slo.eu/it/primis>

all'autenticità ed è giusto che vengano valorizzate, diventando così nuovi prodotti turistici basati sul patrimonio culturale.

Con queste azioni i risultati sono stati l'aumento dell'attrattività dell'area e la maggiore capacità di comunicazione del valore da parte degli attori operanti.

Il partenariato è stato guidato dall'Unione degli italiani di Koper ed è composto da vari stakeholders provenienti da tutta l'area del programma. Il progetto, che avrebbe dovuto concludersi ad Agosto 2022, ha avuto un buon successo, lo si può vedere dalla newsletter sul sito Interreg ricca di contenuti e novità, a partire dalla presentazione e lo studio sulla tutela delle minoranze, le novità sul recupero del palazzo, il piano di comunicazione del progetto fino agli studi sulle peculiarità dell'artigianato, dell'agricoltura e dell'enogastronomia delle minoranze. Nella sezione newsletter è stato anche condiviso il piano strategico di comunicazione molto dettagliato, con regole e obiettivi specifici, che probabilmente ha dettato la riuscita del progetto.

Commenti: Primis è un'ottima idea di valorizzazione della cultura dell'area transfrontaliera italo-slovena ed è anche stato gestito in maniera ottimale: rispetto ad altri progetti Interreg ha avuto una divulgazione e coerenza maggiore nel suo sviluppo. Le pagine social sono aggiornate e attive e l'idea di coinvolgere i giovani come ambasciatori turistici è stata funzionale e innovativa, anche se non si trovano testimonianze del loro operato.

Il nome Primis in rete riecheggia in vari siti dai quali è possibile vedere come il progetto sia stato divulgato anche tramite vari eventi, come per esempio nel Novembre 2021 quando nella MIB School of Management di Trieste sono state svolte delle formazioni in marketing turistico e promozione del territorio dove sono state presentate le tendenze turistiche mondiali, introdotto il brand "I feel Slovenia" e i modelli di turismo sostenibile. È stato organizzato anche un evento "Alla scoperta della friulanità nel Veneto Orientale" ripetuto in varie occasioni in scuole di vario livello³⁹.

La promozione delle minoranze culturali e linguistiche quali valore aggiunto per l'offerta turistica è un'idea ottima e non scontata, ma soprattutto coraggiosa. Le minoranze hanno sempre dovuto lottare per essere ascoltate e considerate e l'idea di proporle come attrattiva turistica delinea un pensiero del turismo interessato, responsabile e lento: caratteristiche chiave per il successo.

Anche in questo caso la Regione Veneto non è stata molto considerata, avendo essa una sola comunità di minoranza. La domanda che sorge spontanea è perché non siano stati organizzati dei tour fisici alla scoperta delle piccole città dove queste minoranze vivono e alla scoperta dei loro sapori e delle tradizioni; probabilmente fu a causa della pandemia Covid-19. Purtroppo, il progetto

³⁹ <https://www.regione.fvg.it/rafvfg/cms/RAFVG/cultura-sport/progetti-bandi-europei/FOGLIA8/#id5>

Primis, anche se un progetto turistico di altissimo potenziale non è pubblicizzato nei principali portali turistici della zona, come per esempi "I feel Slovenia" portale ufficiale del turismo sloveno, brand del paese, nonché tema di collaborazione con il progetto.

2.1.6 Tartini, turismo culturale all'insegna di Giuseppe Tartini

Asse prioritario 3 – n° partner 6 – durata: Ottobre 2017 → Agosto 2020

I partner del progetto sono: Občina Piran come capofila, Združenje "Skupnost Italijanov Giuseppe Tartini" Piran, Festival Ljubljana, Conservatorio di Musica Giuseppe Tartini, Segretariato Esecutivo dell'Iniziativa Centro Europea, Università degli Studi di Padova, Dipartimento di studi linguistici e letterari. I partner del progetto arrivano tutti da background culturali e musicali.

Il progetto appartiene all'asse prioritario 3 e mira a conservare, sviluppare e promuovere l'eredità culturale del violinista Giuseppe Tartini. Il personaggio nacque a Piran e morì a Padova e oltre ad essere uno dei più importanti compositori nella storia della musica, si dedicò anche a scienza e tecnologia. Questo personaggio affascinante è un "patrimonio condiviso tra due nazioni", nello specifico tra le città di Piran e Padova. L'obiettivo del progetto era raccogliere il suo lascito e renderlo fruibile al mondo intero promuovendo il territorio transfrontaliero della vita del musicista, grazie ad un tour turistico.

Le azioni svolte hanno rispettato gli obiettivi: è stato creato un sito web multilingue in cui si può trovare la sua eredità in formato digitale, il percorso turistico musicale Tartini Route e una sezione dedicata ai bambini Tartini Junior⁴⁰.

Per la promozione del progetto è stato lanciato il brand "Discover Tartini" che funzionò per rilanciare la memoria del grande compositore grazie agli archivi digitali e alla nuova offerta turistica regalata a Piran e Padova che comprende tour ed eventi musicali. Oltre a ciò, Casa Tartini a Piran è stata rinnovata con la creazione di uno spazio polifunzionale.

Il successo del progetto è stato significativo: c'è stata una campagna mediatica nazionale in Italia e in Slovenia a favore della promozione del progetto e, oltre a ciò, i partner hanno deciso di sottoscrivere un accordo di associazione, per impegnarsi insieme nello sviluppo dei risultati raggiunti e nella valorizzazione dell'eredità culturale di Tartini⁴¹.

⁴⁰ www.discovertartini.eu

⁴¹ <https://www.ita-slo.eu/it/tartini>

Commenti: il progetto Tartini è uno dei più significativi esempi di successo di Interreg: le pagine social sono attive e presentano vari followers, che nel periodo più propizio sono stati circa 2000. Il sito ufficiale risulta continuativo e ben aggiornato e lo sharing del progetto è denotabile. Si può notare anche la precisa architettura del progetto divisa in gestione, comunicazione e sviluppo di contenuti specifici. Dal punto di vista turistico è infatti un progetto eccellente, in quanto è stato disegnato un vero e proprio brand con target esteso. Il progetto e i suoi eventi sono stati ricordati in oltre 60 occasioni grazie a numerosi media, tra i principali “Radio Capodistria” e “La voce del popolo”, nonché presentati in molteplici articoli online⁴². Il progetto ha previsto anche vari eventi di scambio culturale tra studenti delle scuole di Padova e Piran, che si sono viste confrontarsi sugli studi e sulle ricerche riguardo al compositore, vivendo così un vero momento di scambio transfrontaliero, utile per la loro consapevolezza sociale e crescita umana.

Proprio per questo motivo, il progetto in quanto a collaborazione transfrontaliera è da considerare ottimo, poiché ha collegato direttamente due località turistiche in due paesi diversi, Piran e Padova, unite dalla vita di un personaggio affascinante ed eclettico che le ha segnate, e ora anche da un itinerario virtuale e fisico che i turisti della musica potranno svolgere. Questo è un vero esempio di progetto turistico transfrontaliero: rispetto ad altri progetti in cui si è lavorato in gruppo ma solo dentro i propri confini, il progetto Tartini ha saputo unirsi e condividere in maniera eccellente.

2.1.7 Riflessione sui progetti Interreg Italia-Slovenia

I progetti del programma sono vari e ben organizzati; la loro presentazione nel sito è orientata al risultato e questa caratteristica denota la loro riuscita e la loro reale percettibilità. Ciò che si può notare dai vari progetti è che spesso manca la giusta promozione degli stessi e in generale del programma Interreg. Lo scopo del programma è la cooperazione transfrontaliera e non la promozione di un brand, ma se i progetti fossero promossi in maniera diversa, probabilmente sarebbero integrati nelle offerte turistiche delle località e più persone potrebbero usufruire dei risultati. Dal campione dei cinque progetti presi in esame risulta che siano stati promossi praticamente solo dai partner e non dai principali portali turistici dell’Italia e della Slovenia come ad esempio: “Slovely” e “Slovenia.info”.

Il mondo del pubblico dovrebbe abbracciare quello del privato per garantire la giusta condivisione della collaborazione effettuata e degli eccellenti progetti messi in atto. Dall’analisi dei progetti risulta anche che essi siano pensati e attuati tra partner sloveni e italiani, ma che poi i risultati

⁴² <https://comunitapirano.com/sezioni/tartini/>

rimangano tendenzialmente limitati ai propri confini (senza che i cittadini sappiano che tale risultato proviene dallo strumento Interreg). Un'ultima riflessione può essere rivolta all'attuazione dei progetti sulle aree di cooperazione; come si può notare dalla selezione analizzata, essi spesso si concentrano su Friuli-Venezia Giulia e Slovenia, senza considerare il Veneto con la sua Provincia di Venezia. Questa decisione può portare la Provincia di Venezia a sentirsi disconnessa e lontana dalla Slovenia, che invece potrebbe diventare una destinazione e una risorsa "dietro l'angolo". La zona costiera della Slovenia è ancora poco conosciuta dal Veneto e il programma di cooperazione Interreg potrebbe influenzare questa tendenza per promuovere una maggiore collaborazione e conoscenza, andando quindi a dirottare i turisti provenienti dal Veneto verso la costa slovena anziché verso la Croazia, meta principalmente prediletta.

La scelta di analizzare i progetti Interreg è stata dettata dall'enorme potenziale che possiede questo strumento, potenziale che dovrebbe essere sfruttato al massimo con la creazione di una forte brand identity, che faccia di Interreg un marchio che garantisca sicurezza, qualità, sostenibilità e autenticità nell'esperienza vissuta dal turista o dal residente che fruisce del servizio.

2.1.8 Programmazione 2021-2027 e aree di miglioramento identificate

Il nuovo programma Interreg Italia-Slovenia 2021-2027 prevede la concentrazione dei temi; dunque, gli 11 obiettivi tematici del 2014-2020 sono stati ridotti a 5 obiettivi di policy: un'Europa più intelligente, un'Europa più verde e libera da CO₂, un'Europa più interconnessa, un'Europa più sociale e un'Europa più vicina ai cittadini.

La missione del programma è quella di migliorare la cooperazione transfrontaliera per giovare la qualità della vita della popolazione, tutelando il patrimonio culturale e naturale in modo da neutralizzare il clima nell'area del programma e crescendo in maniera sostenibile, innovativa e inclusiva.

In particolare, per il periodo 2021-2027 sono state identificate delle sfide, dalle quali in questa ricerca vengono estrapolate le aree di miglioramento per il settore turismo e trasporti, focus di questo elaborato. Dalla nuova programmazione ci si aspetta una maggiore promozione delle minoranze culturali e linguistiche e un supporto maggiore dell'offerta formativa bilingue nell'area. Tra gli obiettivi c'è anche quello della digitalizzazione per l'accesso al patrimonio naturale e culturale e la promozione del patrimonio attraverso le industrie creative per un turismo più sostenibile e accessibile. Nel nuovo periodo non dovrà mancare la sinergia con GO 2025, evento strategico per lo sviluppo dell'area di confine. Tra le aree di miglioramento si è anche indentificato il bisogno di una

miglior governance e nel concreto di un maggior coinvolgimento della società civile nella cooperazione e nella consapevolezza dell'operato del programma, il miglioramento del settore dei trasporti marittimi e sostenibili e il superamento di ostacoli amministrativi e delle barriere linguistiche. Il nuovo programma ha visto anche un'analisi dell'approccio al partenariato e alla comunicazione identificando la necessità di coinvolgere maggiormente giovani e studenti, scuole e professori e di aumentare l'uso del social media come canale di comunicazione.

Tra le novità del programma troviamo anche la nascita di un fondo per i piccoli progetti che verranno realizzati su piccola scala in modo da creare un clima di fiducia. Invece tra i progetti strategici che verranno sviluppati: Adrio Cycle tour, Poseidone e Carso Classico l'approccio generale è quello di sviluppare un turismo lento e sostenibile capitalizzando i risultati dei progetti passati⁴³.

2.2 Interreg Italia-Croazia V

Si analizza ora l'operato di Interreg Italia-Croazia che, visto il confine marittimo tra le aree del programma, può essere considerato un programma transfrontaliero marittimo. È stato adottato nel 2015 con una dotazione finanziaria FESR di circa 201.357.220,00 euro. Gli assi prioritari sono i seguenti 4, suddivisi ulteriormente in obiettivi specifici:

- Asse Prioritario 1: Innovazione Blu (OT 1)

OS 1.1: migliorare le condizioni per l'innovazione nei settori rilevanti dell'economia blu all'interno dell'Area di Programma.

- Asse Prioritario 2: Sicurezza e Resilienza (OT 5)

OS 2.1: migliorare il monitoraggio dei cambiamenti climatici e la pianificazione delle misure di adattamento per affrontare gli effetti specifici all'interno dell'Area di Programma.

OS 2.2: aumentare la sicurezza dell'Area di Programma da calamità naturali e artificiali (IP 5b);

- Asse Prioritario 3: Ambiente e Patrimonio culturale (OT 6)

OS 3.1: fare del patrimonio culturale e naturale una leva per uno sviluppo territoriale sostenibile e più equilibrato.

OS 3.2: contribuire a proteggere e ripristinare le biodiversità

OS 3.3: migliorare le condizioni di qualità ambientale delle zone marittime e costiere mediante l'uso di tecnologie e approcci sostenibili ed innovativi

- Asse Prioritario 4: Trasporto marittimo (OT 7)

⁴³ https://www.ita-slo.eu/sites/default/files/versione_ITALIANO_IP_ITA-SLO_clean__final_05082022.pdf

OS 4.1: migliorare la qualità, la sicurezza e la sostenibilità ambientale dei servizi e dei nodi marini e costieri promuovendo la multi-modalità all'interno dell'Area di Programma (IP 7c).

Per l'area del programma il mare è una risorsa fondamentale e di conseguenza la crescita blu è in prima linea e deve essere potenziata sotto vari aspetti: massimizzando il suo impatto con risultati concreti, rimanendo complemento delle altre linee d'intervento dell'UE e seguendo le priorità della strategia Europa 2020 e il programma EUSAIR e della Politica Marittima Integrata e tutti gli altri programmi di collaborazione come SEE, MED ed IPA CBC del periodo 2007-2013⁴⁴.

Interreg Italia-Croazia V ha finanziato 96 progetti suddivisi (anche nel sito ufficiale) secondo l'asse prioritario di appartenenza. Nello specifico in questo elaborato sono stati scelti cinque progetti riguardanti gli assi 3 e 4, che sono i più rilevanti per quanto riguarda il turismo, tematica fondamentale per lo sviluppo dell'area transfrontaliera. I progetti selezionati sono Arca Adriatica, Remember, Recolor, Mimosa e Icarus che rappresentano i successi del programma e allo stesso tempo le aree di miglioramento necessarie per svilupparsi al meglio.

2.2.1 Arca Adriatica: La protezione, la promozione e la valorizzazione turistica del patrimonio marittimo adriatico

Asse prioritario 3 – n° partner: 10 – durata: Gennaio 2019 → Giugno 2021

I partner del progetto sono: Primorje-Gorski Kotar County come leader, il Comune di Malinska - Dubasnica, l'Ente turistico del Quarnero, l'ecomuseo "Casa di Batana", il Comune di Cervia, il Comune di Cesenatico, l'Istituto Agronomico Mediterraneo Di Bari (CIHEAM IAMB), il Comune di San Benedetto del Tronto, l'Università Ca 'Foscari di Venezia e il Comune di Tkon.

Il progetto Arca Adriatica ha preso ispirazione dalle esperienze dei due progetti di Interreg Slovenia-Croazia: Mala Barka e Mala Barka 2 ed ha come obiettivo quello di sviluppare un prodotto turistico comune che rispecchi i valori condivisi di sostenibilità sociale ed ecologica e che miri a valorizzare e conservare il patrimonio marittimo del territorio transfrontaliero. Il progetto ha una grande vocazione turistica in quanto prevede lo sviluppo di destinazioni turistico-culturali tramite un piano di azione comune, che prevede la creazione di centri di eccellenza e formazione sull'artigianato del mare. Inoltre, il progetto prevede la nascita di musei della marineria e il restauro di imbarcazioni antiche che si avvarranno dello storytelling digitale per essere valorizzate. Tutte queste azioni

⁴⁴ <https://www.regione.veneto.it/web/programmi-comunitari/cte-italia-croazia>

saranno promosse da una campagna promozionale costituita da tour educativi. Il progetto si è avvalso di un piano strategico specifico che ha previsto ogni dettaglio come, per esempio, anche la creazione di una visual identity e di uno storytelling comune e che ha portato quindi al successo⁴⁵. Azioni: Nello specifico le località coinvolte nel progetto hanno tutte restaurato delle imbarcazioni storiche e applicato dei cartelli segnaletici turistici nei luoghi di patrimonio marittimo, oltre che aver creato centri di eccellenza e d'interpretazione. Nel Quarnaro, l'Università di Rijeka ha redatto un documento con le descrizioni tecniche e i dati delle barche sistemate e sono stati organizzati dei corsi di costruzione di imbarcazioni. A Malinska Dubasnica, nell'isola di Krk è stata organizzata "Homo na jidra" una regata di barche tradizionali, a Rovinj sono stati organizzati workshops, un'accademia sulle antiche conoscenze e l'artigianato marittimo, sui fondali roviginesi e sulla dieta marittima. Una delle località che più ha giovato di questo progetto è Cervia, che accanto allo sviluppo del progetto ha strutturato un rinnovamento turistico della città: è stato creato uno storytelling e degli slogan per il brand destination come: "Cervia, città di mare". Inoltre, la città ha creato centri di promozione, organizzato una festa sul patrimonio marittimo, applicato la segnaletica e organizzato il materiale per il museo dei piccoli porti adriatici. Venezia ha contribuito al progetto anche con la pubblicazione di vari articoli scientifici, tra i quali un documento "Story on maritime heritage", con masterplan e actionplan ed ha organizzato workshops e corsi⁴⁶.

Commenti: Arca Adriatica è stato un progetto di grande successo anche grazie alla preziosissima esperienza dei progetti Mala Barka e Mala Barka 2 che hanno influito nell'organizzazione impeccabile. Il progetto ha arricchito l'offerta turistica con tanti risultati tangibili, di cui l'esempio di Cervia è il più impattante con la creazione del suo brand e storytelling. Promuovere l'eredità e il patrimonio marittimo comune è il punto di partenza necessario per la collaborazione tra Italia e Croazia, partendo da ciò che unisce. Il recupero della tradizione marittima e la creazione di un prodotto turistico unico incentrato nella cultura adriatica dovrebbe essere una costante in tutte le località dell'Alto Adriatico e un'organizzazione unica e strategica come tale sarebbe la chiave del successo. Arca Adriatica rappresenta un ottimo esempio di come in varie località adriatiche siano state effettuate attività simili e sia stato promosso un patrimonio marittimo condiviso, ma la domanda che sorge spontanea è dove sia la vera condivisione nel progetto oltre a quella vissuta dai partner che hanno collaborato. Ogni località ha ampliato la sua offerta e valorizzato il suo

⁴⁵ <https://www.italy-croatia.eu/web/arcaadriatica>

⁴⁶ https://www.italy-croatia.eu/documents/281799/0/D+2.2.1_LP_Final+conference+%281%29.pdf/05752287-c44b-bd26-aac6-44d82a40ca9a?t=1649767823808

patrimonio, ma il progetto avrebbe potuto anche andare oltre al proprio confine e sponsorizzare lo scambio transfrontaliero.

A questo proposito è fondamentale anche sottolineare la nascita di EAT “Excellence Adriatic Tourism” che potrebbe dare una risposta alla domanda appena posta. EAT è un’organizzazione che unisce privati e associazioni no-profit del settore turistico che insieme mirano a creare nuove iniziative turistiche per la promozione del patrimonio marittimo e della cultura marinara dell’Adriatico tramite pacchetti turistici⁴⁷. Con simile intento è nato a Venezia un Promotional Center, frutto di un accordo tra il Dipartimento di Studi Umanistici di Ca’ Foscari e la società Ve.La S.p.a. che ha visto protagonisti vari workshops dedicati alla cultura marittima. In questo progetto lo scambio transfrontaliero ha visto protagonisti, oltre ai partner, una dozzina di giornalisti esperti nel settore turistico sia croati che italiani, che hanno partecipato ad un educational tour tra Cervia e Cesenatico, con l’obiettivo di far vedere loro le eccellenze della città legate al mare e di portarli a promuovere tramite articoli e servizi l’esperienza che hanno vissuto. Sarebbe stata ancora più d’impatto un’esperienza simile, ma in tutte le località coinvolte dal progetto, in modo da sponsorizzare anche uno scambio “interno”⁴⁸.

2.2.2 Remember: REstoring the MEmory of Adriatic ports sites.Maritime culture to foster Balanced tErritorial growth

Asse prioritario 3 – n°partner 10 – durata Gennaio 2019→ Giugno 2021

I partner del progetto sono: l’Autorità del sistema portuale del mare adriatico centrale come leader ad Ancona, l’Autorità del sistema portuale del nord adriatico, il porto di Ravenna, l’Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale Porti di Trieste e Monfalcone, Kluster Intermogalnod Pijevoza, l’Autorità portuale di Dubrovnik, l’autorità portuale di Zadar, l’istituzione pubblica RERA S.D a Spalato, il museo nazionale di Zadar e l’Università politecnico delle Marche.

Remember è un progetto che mira a valorizzare il patrimonio culturale marittimo dei porti in Italia e Croazia attraverso la nuova piattaforma digitale Adrijo (Adriatic Ports Cultural Network). I porti selezionati sono otto: Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Rijeka, Dubrovnik, Zadar e Split. La parola Adrijo è l’unione tra Adriatico e “Jadransko” (in croato) e rappresenta la volontà di presentare la dimensione adriatica in maniera unica come un singolo ecosistema geografico per condividere

⁴⁷ <https://www.farodiroma.it/concluso-il-progetto-arca-adriatica-nasce-eat-per-promuovere-il-patrimonio-marino-delladriatico-e-della-tradizione-marinara/>

⁴⁸ <https://www.ravennatoday.it/cronaca/progetto--arca-adriatica-12-giornalisti-italiani-e-stranieri-in-tour-tra-le-bellezze-di-cervia.html>

storia, espressioni ed esperienze. Uno degli obiettivi del progetto è anche quello di aumentare l'attrattività dei porti e dell'ambiente attorno ad essi, per raggiungere una nuova consapevolezza sul ruolo che hanno nello sviluppo economico, sociale e culturale delle comunità. Il lavoro per il raggiungimento degli obiettivi è stato diviso in varie mansioni come: la preservazione del patrimonio tangibile e intangibile, lo studio sulla conoscenza e l'usabilità di tale patrimonio culturale transfrontaliero, la creazione del network e gli strumenti di comunicazione⁴⁹.

Azioni: I partner del progetto hanno collezionato contenuti culturali e li hanno realizzati come prodotti digitali da caricare nella piattaforma, oltre ad aver svolto studi per la preservazione del patrimonio tangibile. La promozione del patrimonio tangibile è stata promossa anche grazie alla creazione di esibizioni permanenti, nuovi dispositivi tecnologici e itinerari turistici come parte integrante del museo virtuale. In generale, ciò che ha realizzato Adrijo, è raccontare e descrivere un mare tramite i suoi porti e le loro storie, attività che comporta la riscoperta e la valorizzazione dei legami storici e la riqualificazione del ruolo del porto tramite un solo sistema: la piattaforma.

La piattaforma Adrijo è divisa in tradizioni e culture, storie e patrimonio e a sua volta in altre sottocategorie che hanno a che fare con i miti, il lifestyle adriatico, l'economia, le rotte e le culture marinare. È presente, inoltre, una sezione dedicata anche ad ogni porto, dove vengono raccontate la storia, le vicende più importanti e i successi: innovazioni, specializzazioni ed eccellenze. Si parla anche di stile di vita e relazioni tra il porto e la città in termini di operosità, accoglienza e valorizzazione del patrimonio. Nelle varie località adriatiche il "fil rouge" che le collega sono i porti: patrimonio tangibile ora finalmente valorizzato insieme ai monumenti cittadini⁵⁰.

Commenti: il progetto è completamente in linea con il pensiero che vede la cultura marittima dell'Adriatico come ponte culturale e come patrimonio condiviso. La piattaforma Adrijo raccoglie le culture dei vari porti in maniera ottimale e a livello grafico è accattivante e piacevole, oltre che chiara e ordinata. Il portale è funzionale anche per una eventuale promozione turistica delle destinazioni e soprattutto della macro-destinazione. Adrijo è stato protagonista di numerosi eventi: il progetto è stato presentato all'evento di lancio della programmazione Italia-Croazia 2021-2027, nominato per un premio come miglior progetto all' European Sea Ports Organisation (ESPO) a Valencia e promosso al Museum Connection 2022 di Parigi e in numerosi altri eventi legati al turismo sostenibile marittimo e non. Particolare attenzione al progetto Remember è stata data durante la conferenza internazionale sul patrimonio culturale come leva per lo sviluppo sostenibile delle città

⁴⁹ <https://www.italy-croatia.eu/web/remember>

⁵⁰ <https://www.adrijo.eu/it/>

portuali, dove importanti personaggi della scena adriatica hanno espresso le loro congratulazioni rispetto al progetto, integrando ciò che già è stato espresso da Adrijo con parole sull'importanza del mare Adriatico, che fu culla di molteplici popolazioni e punto di incontro e di partenza per una fiorente economia⁵¹. Durante l'evento vari interventi sono stati indirizzati all'impegno congiunto nella promozione della cultura adriatica identitaria, che oltrepassa i confini e si fonda sulle relazioni. Le parole usate non sono scorrette, ma ciò che si può affermare al cospetto è che per una cultura delle relazioni completa la strada è ancora lunga. Adrijo, infatti, promuove l'area altoadriatica solo verso l'esterno e non anche verso le stesse località, che vedono rinnovata la propria offerta turistica, ma non vedono in maniera tangibile la collaborazione con altri porti, se non quella virtuale della piattaforma. Per ovviare a questa mancanza la soluzione potrebbe essere la promozione di uno scambio turistico interno in primis, per poi proporsi all'esterno, oltre che con la collaborazione dei partner, anche con gli attori privati che operano nel turismo.

2.2.3 Recolor: Reviving and Enhancing artworks and Landscapes Of the adriatic

Asse prioritario 3 – n° partner 8 – durata: Gennaio 2019 → Giugno 2022

I partner del progetto sono: Regione Emilia-Romagna (Direzione generale della conoscenza, lavoro e impresa) come leader, Politecnico di Šibenik, Comune di Campobasso, Città di Cividale del Friuli, Consorzio sviluppo di Montefeltro, Università di Bologna Alma Mater Studiorum, Città di Labin, Città di Zadar.

Il progetto Recolor ha come obiettivo principale quello di esaltare il potenziale turistico dei paesaggi naturali e urbani di Croazia e Italia non ancora completamente inclusi e utilizzati dai classici itinerari turistici. Il progetto ha lo scopo di contribuire alla diversificazione del prodotto turistico e dei servizi attraverso le opere d'arte meno conosciute, nuovi itinerari specifici e nuove offerte, promuovendo la destagionalizzazione e forme di turismo sostenibile. Il progetto nel sito ufficiale è raccontato dalle varie newsletter, nelle quali la n° 6 riassume i principali successi⁵².

Azioni: Nella città di Zadar è stata conservata e restaurata la scultura della sfinge, sono stati applicati pannelli informativi e totem nell'area della penisola (faro) dove i "barkajoli" svolgono la loro professione di trasportatori. Inoltre, sono stati presentati i risultati del progetto, organizzata una tavola rotonda di dialogo e un evento pubblico dedicato alla sfinge. Nel progetto è stata coinvolta

⁵¹ <https://www.vivereancona.it/2020/11/25/progetto-remember-il-patrimonio-culturale-come-leva-per-lo-sviluppo-sostenibile-delle-citt-portuali/861615/>

⁵² <https://www.italy-croatia.eu/web/recolor>

anche la città di Brodarica, nei dintorni di Zadar per la quale è stato realizzato un video promozionale volto a creare nuove rotte turistiche e a valorizzare ciò che questa piccola realtà ha da offrire.

Il progetto ha previsto anche dei rinnovamenti per la “regione storica” di Montefeltro tra le Marche, l’Emilia-Romagna, la Toscana e la Repubblica di San Marino dove è stato redatto un piano promozionale turistico e di comunicazione. Il piano è diventato realtà grazie alla creazione di rotte culturali e destinazioni da visitare, accompagnate da un kit digitale che permette di visionare i dipinti di Leonardo da Vinci e Piero della Francesca che ritraggono i paesaggi che si stanno visitando; azione volta a costruire una consapevolezza sul valore dei paesaggi tra i turisti e i locals. Il Progetto Montefeltro è stato anche accompagnato dalla produzione di materiale promozionale.

Nella città di Labin il focus si è rivolto al parco Dubrova che ora può essere visitato anche tramite una virtual walk, che permette di inoltrarsi anche nella città. A Šibenik il progetto si è focalizzato sull’organizzazione del mercato verde per rivitalizzare la piazza di Mala loza, sulla realizzazione di workshops di pittura e vari eventi dedicati alla cultura e all’intrattenimento.

Nella città di Cividale del Friuli è stata creata una stanza immersiva per la visita del Monastero di Santa Maria in Valle con ricostruzioni 3D dell’evoluzione del tempio e un tour virtuale dell’ipogeo celtico e il cortometraggio “Hic sunt isti Longibardi” realizzato con una istituzione educativa locale. Inoltre, è stato creato un balcone virtuale all’interno del palazzo “Ex Monte Pietà” in piazza Paolo Diacono dal quale si può osservare il cambiamento del paesaggio nel corso dei secoli⁵³.

Commenti: Recolor dimostra come il contributo di Interreg possa essere tangibile tramite i risultati concreti nelle località coinvolte, nonostante in questo caso fossero molto diverse: le località croate sono caratterizzate da un turismo balneare di massa, mentre quelle italiane sono principalmente città dell’entroterra da valorizzare per la destagionalizzazione delle località costiere. Una priorità comune era quella di costruire una solida comunicazione e un forte coordinamento tra la cultura e il turismo, sia nel pubblico che nel privato e il paesaggio d’arte ha funzionato come metodo comune per il raggiungimento di obiettivi differenti. In questo caso Interreg ha permesso l’incremento dell’offerta turistica delle città e ne ha aumentato il valore. In particolare, per Labin e Zadar è stata attuata una riqualificazione urbana, per Montefeltro e Campobasso una riqualificazione delle aree interne e per Šibenik e Cividale del Friuli la diversificazione dell’offerta culturale. In generale, ciò che ha caratterizzato il progetto è stato un approccio partecipativo all’organizzazione dell’offerta turistica, pratica che non sempre è messa in atto nei progetti Interreg (Castiglioni et al. 2021).

⁵³ <https://www.italy-croatia.eu/documents/283710/1358545/D2.3.1+Newsletter+No.6+-+EN.pdf/5a711106-9f26-def4-e1f5-d718312b36c9?t=1663436892504>

Per esempio, un'azione importante è stata svolta dalla città di Campobasso, che in occasione di un evento cittadino ha permesso a sette travel bloggers di visitare il centro storico tramite degli itinerari creati ad hoc alla scoperta delle bellezze della città. Una delle città che più ha beneficiato del progetto, nonostante l'azione pilota sia stata fatta a Montefeltro, è stata proprio Campobasso, che da anni porta avanti un percorso di valorizzazione delle risorse turistiche anche grazie al progetto EXCOVER; l'assessore alla cultura ha cercato di integrare il più possibile i due progetti per non sovrapporli e rischiare ripetizioni. L'esito del progetto si può dunque definire un modello da cui prendere esempio, in particolare il percorso svolto dell'Emilia-Romagna⁵⁴.

Sarebbe auspicabile, prendendo esempio dal progetto Recolor, attuare queste pratiche in più località tra i due confini e spingerle ad una collaborazione ancora più strategica, con una promozione reciproca che possa fruttare turismo condiviso, itinerari turistici oltreconfine e soprattutto senso di appartenenza tra i cittadini delle località coinvolte.

2.2.4 Mimosa: Maritime and multimodal sustainable passenger transport solutions and services

Asse prioritario 4 – n° partner 18 – durata Gennaio 2020→ Giugno 2023

I partner del progetto sono: CEI (Central European Initiative), Regione Friuli-Venezia Giulia, Fondazione ITL, Regione Abruzzo, Regione Puglia, Ministro regionale dello Sviluppo e dei fondi UE, Agenzia regionale di sviluppo di Primorje-Gorski Kotar County, Porto di Split, Autorità portuale di Rovinj, LIRA Agenzia di sviluppo delle pubbliche istituzioni, ZadarPa, HZPP operatore ferroviario, Facoltà degli studi marittimi di Rijeka, Autorità portuale dell'adriatico centrale, Autorità portuale di Šibenik, Regione DNR, IDA Agenzia di Sviluppo istriana, Dipartimento di Management Ca' Foscari Venezia

Il progetto Mimosa mira a cambiare l'approccio alla mobilità transfrontaliera dei passeggeri, dal momento che il livello di connessioni di trasporto è molto basso, attraverso soluzioni multimodali e tecnologie intelligenti con lo scopo finale di ridurre l'impatto sull'ambiente. Mimosa vuole ridurre l'utilizzo di automobili private lungo le aree transfrontaliere. Per mettere in pratica il progetto sono stati effettuati numerosi studi, come analisi di segmentazione, di comportamento e di domanda del mercato. Le analisi si sono concentrate sul settore ferroviario e nautico e i dati sono stati raccolti in

⁵⁴ <https://colibrimagazine.it/campobasso/la-conclusione-dei-progetti-excover-recolor-comune-campobasso-continua-nel-percorso-valorizzazione-delle-risorse-turistiche/>

un archivio sui servizi di trasporto pubblico; dati necessari a migliorare la qualità, la sicurezza e la sostenibilità⁵⁵.

Azioni: In Friuli-Venezia Giulia durante l'estate 2021 è stato sperimentato il servizio di trasporto marittimo Grado-Lignano. Nel Porto di Šibenik sono state installate delle stazioni di attesa con illuminazione notturna a LED, dotate di ricarica per dispositivi, servizio Wi-Fi gratuito e contenuti multimediali sullo schermo. La contea di Dubrovnik Neretva si è dotata di cinque Acqua Lifter da spiaggia per la città di Korčula e altri quattro comuni; tale investimento permette alle persone con disabilità un migliore accesso alla spiaggia. Nella città di Konavle nel Giugno 2022 è stato inaugurato un centro ciclistico dove si possono trovare 19 set di servizi per le bici e 20 rastrelliere che ora si trovano sparse nell'intera contea, azione che permetterà ai visitatori di accedere in maniera più semplice a tutta l'offerta del territorio. La Regione Friuli-Venezia Giulia ha inoltre implementato un servizio intermodale transfrontaliero che permette di collegare Trieste a Poreč. Un ulteriore out-put di successo del progetto Mimosa è la smartcard "Via Istra" dedicata ai visitatori e ai residenti della contea istriana: la carta promuove l'uso dei trasporti pubblici e la multi-modalità che combina più tipi di trasporto, aggiungendo al pacchetto la possibilità di visitare centri culturali e storici con prezzi agevolati⁵⁶.

Commenti: Il progetto è comparabile a Crossmoby di Italia-Slovenia e, come tale, è essenziale svilupparlo ulteriormente nei programmi futuri. In realtà, Mimosa è un progetto ancora in itinere, poiché verrà concluso a fine Giugno 2023. I risultati ottenuti finora comunque sono ottimi, ma non prevedono ulteriori linee di trasporto transfrontaliere che comprendano regioni come il Veneto, l'Emilia-Romagna e le regioni meridionali croate. È stato svolto un ottimo lavoro soprattutto con il percorso endolagunare che collega Lignano a Grado e con la card via-Istra che ha reso l'Istria una meta all'avanguardia e smart, con servizi tali da potersi paragonare a una capitale europea con un notevole valore aggiunto⁵⁷.

È importante precisare che i lavori del progetto sono stati indirizzati anche all'accessibilità delle varie stazioni e allo sharing dell'intermodalità come strumento di mobilità tra i cittadini nelle varie città. Per quanto riguarda le linee di collegamento transfrontaliere, comunque, la Regione Abruzzo ha

⁵⁵ https://www.italy-croatia.eu/documents/2143550/3793970/MIMOSA_newsletter_1_FINAL_IT.pdf/e6fede92-bef0-f5e7-c2c1-37bd54776a3b?t=1625056121541

⁵⁶ https://www.italy-croatia.eu/documents/2143550/3793970/Newsletter+4_IT.pdf/f0f887e4-d0e5-9820-78e8-2924d360b578?t=1664186738980

⁵⁷ <https://www.istra-istria.hr/it/articoli/regione-istriana-novita/13669/a-breve-sara-disponibile-la-tessera-intelligente-via-istra-che-offre-molti-vantaggi-per-gli-amanti-dellistria-e-i-suoi-visitatori/>

come compito lo studio della fattibilità di un collegamento marittimo con alcuni porti della Croazia; quindi, ci si augura di raggiungere qualche risultato entro il termine del progetto. Riconsiderando la filosofia del progetto Crossmoby, anche in questo caso è importante ricordare che non sempre è necessario agire per risolvere un problema (come hanno cercato di fare i partner del progetto MIMOSA analizzando le richieste della domanda), ma si possono anche progettare delle nuove opportunità, che in questo caso si realizzerebbero in nuovi collegamenti. Riflettendo sulla mobilità in Adriatico, quante persone (residenti e turisti) usufruirebbero di linee marittime o ferroviarie che collegano Italia e Croazia nel periodo estivo e non solo? Migliaia di persone ogni anno trafficano le strade di confine per recarsi nelle località istriane e dalmate. Più collegamenti marittimi tra Italia e Croazia sarebbero la semplice soluzione per ridurre il traffico e quindi l'inquinamento, oltre che essere un metodo per recuperare a livello culturale la cultura dei viaggi lungo l'Adriatico che da tempo sta andando perdendosi. Tale offerta sarebbe ovviamente integrata con auto o bici green elettriche a ridotto consumo, per far spostare in loco i turisti o qualsiasi tipologia di viaggiatore. La connessione potrebbe essere strategica e di successo, poiché collegherebbe città altamente attrattive e permettere il flusso delle idee tra i residenti e il passaparola tra i turisti, che avrebbero la possibilità di spostarsi all'interno della macroarea adriatica percependola come un vero unicum turistico, obiettivo che ha sempre caratterizzato i programmi Interreg. Il progetto MIMOSA, dunque, porta con sé grande potenziale e aspettative, di cui si auspica la realizzazione entro la fine del progetto o nel prossimo periodo di programmazione da poco inaugurato.

2.2.5 Icarus: Intermodal Connections in Adriatic-Ionian Region to Upgrowth Seamless solutions for passenger

Asse prioritario 4 – n° partner 10 – durata Gennaio 2019 → Marzo 2022

I partner del progetto sono ITL Istituto per trasporti e Logistica come leader, ARAP Agenzia Regionale per attività di produzione, Regione Friuli-Venezia Giulia, Venice International University, Ferrovie croate trasporto passeggeri, Intermodal transport Cluster, Regione Emilia-Romagna Direzione generale per la cura del territorio e dell'ambiente, CEI Central European Initiative, Agenzia di sviluppo istriana, Città di Venezia

Il progetto Icarus punta a migliorare le connessioni di trasporto intermodale e a facilitare i trasporti tra le località costiere e l'entroterra, promuovendo un lifestyle senza automobile. Il progetto può essere definito come una vera e propria lotta contro l'uso massivo delle automobili private per i vari problemi che causano, che possono essere frenati da soluzioni basate su tecnologie innovative. Il

focus del progetto è anche filosofico: ciò a cui aspira è anche il cambiamento del comportamento delle persone nella mobilità, portandole a percepire la mobilità come un servizio piuttosto che come un qualcosa che si effettua personalmente. I tre punti cardine del progetto sono: le ICT, il cambiamento nel comportamento e la mobilità come servizio⁵⁸.

Azioni: sono state testate delle soluzioni multimodali tramite sette azioni pilota come l'armonizzazione degli orari, la disponibilità di car/bike sharing, soluzioni tecnologiche per le informazioni, sistemi di pagamento intelligenti, pianificazione di viaggio dinamica e servizi transfrontalieri intermodali.

IDA, l'agenzia di sviluppo istriana ha trasformato 21 km della vecchia linea ferroviaria da Rovinj a Kanfanar in un percorso ciclabile che permette di godere della bellezza dell'entroterra istriano. Nel 2020 i partner del progetto hanno prodotto tre documenti dove sono stati analizzati gli strumenti tecnologici disponibili al momento per il trasporto pubblico e gli spostamenti intermodali e il cambiamento nel comportamento dei passeggeri, per studiare ed elaborare poi strategie per attuare dei cambiamenti.

La regione Friuli-Venezia Giulia ha installato delle rampe per le biciclette in nove stazioni da Cervignano a Tarvisio per meglio collegare le località con il percorso ciclabile della Parenzana. È stato lanciato il servizio intermodale bike+bus da Trieste a Poreč per meglio collegare i percorsi ciclistici dell'Alpe Adria e della Parenzana. Il sistema ferroviario croato ha migliorato l'integrazione nei sistemi di prenotazione e acquisto dei biglietti per i passeggeri che viaggiano con la bici. Nella regione Primorsko Goranska è stata implementata un'app per promuovere l'intermodalità e il trasporto pubblico integrato. Tutto ciò si può trovare anche nel sito www.icarus-mobility.com, che contiene informazioni sul trasporto pubblico croato e su soluzioni di viaggio. In Emilia-Romagna sono stati migliorati i servizi di biglietti integrati per connettere la costa con l'entroterra e si è continuato a promuovere un cambio di comportamento. Nella regione istriana è stato firmato un accordo tra IDA e le ferrovie croate per l'aggiustamento dei vagoni destinati al trasporto della bicicletta e inoltre, sono stati organizzati eventi per la promozione di questo lifestyle di mobilità intermodale. Nella città metropolitana di Venezia sono state installate delle soluzioni di bike sharing e sono stati migliorati gli strumenti ICT per ottimizzare i dati e le informazioni connesse con la mobilità tramite un "punto d'entrata" per collegare le esistenti opportunità di prenotare e acquistare biglietti con le informazioni per i ciclisti. Infine, in Abruzzo sono state migliorate le

⁵⁸ <https://www.italy-croatia.eu/web/icarus>

connessioni tra la costa e l'entroterra tramite nuove soluzioni ICT che offrono informazioni, e biglietti integrati, anche per raggiungere la costa croata⁵⁹.

Durante una conferenza un collaboratore del progetto ha ribadito come il cambio di mentalità sia necessario per raggiungere un nuovo significato di trasporto sostenibile. Ciò si potrà raggiungere solo grazie a nuove regole e policy, azione che non è semplice da accettare dai cittadini, ma che potrà accadere solo se verranno coinvolti.

Commenti: Icarus è un progetto legato al precedente Mimosa, ma con la particolarità di una filosofia sottostante interessante e innovativa. L'unicità di Icarus sta nel promuovere un cambiamento di mentalità nei turisti e nei cittadini delle località coinvolte, a favore della percezione della mobilità come un servizio. La missione è stata compiuta sia tramite azioni tangibili che hanno migliorato le connessioni e sia tramite una serie di webinar (ancora disponibili in registrazione su Youtube) dedicati alla ciclabilità e alla promozione dell'intermodalità.

Una delle azioni più innovative del progetto è stata la cosiddetta ETP (Enlarged Transfer Program) che ha previsto l'allargamento del coinvolgimento con delle istituzioni non partner del progetto, per istruirle e informarle riguardo ai traguardi raggiunti e alle innovazioni studiate, in modo da aiutare tali istituzioni nello sviluppo di "light plans" a favore della mobilità sostenibile anche per le loro piccole realtà⁶⁰. Il progetto è stato considerevolmente utile e ha portato buoni risultati a livello locale, ma a livello transfrontaliero si può aspirare a traguardi ancora più alti. Tra il confine marittimo di Italia Croazia c'è bisogno di un trasporto unico, chiaro e facile.

Icarus ha centrato in pieno il bisogno di cambiare il pensiero dei viaggiatori, potrebbe essere integrato da più servizi di mobilità transfrontaliera, non solo legati alle località e i suoi entroterra, ma anche al passaggio dei confini (come lo è stato per la linea Trieste- Poreč). C'è bisogno di creare questa opportunità e cavalcare l'onda del momento, ovvero il cambiamento di comportamento turistico nei viaggiatori post-Covid, che tendono ad organizzare ancora vacanze vicino casa per sentirsi sicuri e scoprire o riscoprire zone in prossimità che in passato non avevano valutato. Oltre a ciò, è importante anche ricordare le tipologie di turismo che da anni esistono e caratterizzano il confine come, per esempio, il turismo del benessere, di cui fa parte anche quello medico e il travel shopping: quel movimento che caratterizza lo spostamento di numerosi viaggiatori balcanici

⁵⁹ https://www.italy-croatia.eu/documents/299521/0/ICARUS+Newsletter+%234_compressed+%281%29.pdf/9f124df0-8fc8-52c4-8fc4-7984fe7cea71?t=1658735166417

⁶⁰ https://www.univiu.org/images/aauniviu2017/TeDIS/tedis_project/ICARUS_FINAL_PUBLICATION_stampa.pdf

(sloveni, croati, serbi etc) che viaggiano verso l'Italia (in particolare Venezia) per acquistare prodotti di lusso.

2.2.6 Riflessione sui progetti Interreg Italia-Croazia

I cinque progetti analizzati in ambito turismo e trasporti del programma Interreg V Italia-Croazia rappresentano alcuni tra i più importanti progetti che hanno coinvolto le località dell'Alto Adriatico, focus di questo elaborato, e ne hanno toccato i temi essenziali: il turismo e la cultura. Dal sito Interreg Italia-Croazia emerge come i progetti siano molto numerosi e come tanti in realtà siano simili. In particolare, l'asse di priorità 3 è il più numeroso poiché presenta 41 progetti. Da essi emerge come ci sia una effettiva volontà di cambiare, sia valorizzando il patrimonio culturale e sia migliorando la situazione dei trasporti; non sempre però questa volontà è stata trasformata completamente in realtà poiché sono stati implementati vari servizi di trasporto multimodali, ma pochi che siano transfrontalieri. Anche per Interreg Italia-Croazia spesso succede che i progetti siano portati avanti dalle singole località ma che il tutto poi si fermi dentro i confini nazionali. Sono stati analizzati i progetti Arca Adriatica e Remember perché, oltre ad essere stati di grande successo e organizzati molto bene, hanno come fulcro la valorizzazione della cultura adriatica condivisa, ma la domanda che sorge spontanea è se la popolazione che fruisce dei servizi e delle nuove offerte è cosciente del fatto che il servizio è anche presente oltre confine. I progetti inoltre sono sponsorizzati solo all'interno delle pagine Interreg e dei siti dei partner, oltre che agli eventi a cui hanno partecipato, ma non si trovano all'interno dei principali portali turistici. In generale, sarebbe auspicabile aumentare la collaborazione tra pubblico e privato, spingere il brand Interreg con più promozione e farlo rientrare nei principali portali turistici o di presentazione delle città per dar luce ai meravigliosi progetti. Infine, una riflessione può essere rivolta all'idea di attuare meno progetti, che siano più mirati e meno simili tra di loro, per rendere il focus meno dispersivo e più concreto, concentrandosi principalmente sulla questione dei mezzi di trasporto.

2.2.7 Programmazione 2021-2027 e aree di miglioramento identificate

Il periodo di programmazione Interreg V è arrivato al termine e il nuovo programma da pochi mesi è già uscito con tante novità. La presentazione si è svolta proprio a Venezia nei giorni 24 e 25 Ottobre 2022. Tra le principali novità ci saranno delle nuove tipologie di progetto: progetti su piccola scala,

l'uso di "Jems" (una nuova piattaforma per la presentazione delle proposte progettuali) e delle "SCOs" (opzioni di costo semplificate).

Gli assi prioritari sono stati tutti confermati e ne è stato aggiunto uno volto a ridurre gli ostacoli tra i confini, migliorando le capacità istituzionali. Tra i maggiori problemi riconosciuti nell'asse prioritario 3, riguardo alla sostenibilità dei trasporti marittimi e multimodali, c'è la mobilità regionale e locale che è legata al settore privato e a mancanza di autostrade connesse, linee ferroviarie dirette, voli fissi e connessioni marittime. È stata riconosciuta la arretratezza delle connessioni e dei nodi multimodali, problemi per cui si lavorerà negli anni a venire. L'obiettivo è quello di ridurre la congestione del traffico e l'uso di auto private. Le connessioni sono da migliorare anche dal punto di vista digitale: digitalizzando varie operazioni e introducendo gli strumenti anche all'interno di vari settori, come nei porti. Per quanto riguarda l'asse prioritario 4 di turismo e cultura, i maggiori problemi identificati sono la troppa dipendenza dell'economia locale sui flussi turistici stagionali, il numero insufficiente di offerte turistiche integrate tra la costa e la periferia, gli impieghi turistici stagionali di bassa qualità e instabili, la mancanza di strategie promozionali e marketing territoriale che coinvolgano gli stakeholders locali e il benessere dei residenti e infine, la mancanza di strumenti digitali e servizi che assicurino l'accesso al patrimonio culturale alle persone più vulnerabili. Nel programma è previsto il lavoro per raggiungere uno sviluppo territoriale integrato, una diversificazione e delocalizzazione del flusso turistico tramite rotte alternative e infine, la gestione coordinata dell'area tramite la sponsorizzazione costa a costa del proprio patrimonio e la promozione congiunta volta a rafforzare la posizione dell'Adriatico nel turismo mondiale⁶¹.

2.2.8 Conclusioni: successi e aree di miglioramento dei progetti

Nel presente capitolo sono stati analizzati alcuni dei più importanti e significativi progetti dei programmi Interreg V Italia-Slovenia e Italia-Croazia. Tali progetti hanno a che vedere con il settore dei trasporti e del turismo all'interno dell'area altoadriatica. La domanda che ci si pone è: cos'hanno portato questi progetti al turismo?

Sicuramente i progetti analizzati hanno ampliato l'offerta turistica delle località e la hanno integrata con proposte sostenibili e green, che mirano ad un turismo lento e a bassa emissione. In Italia e Slovenia grazie ai progetti Interbike II, Mobitour e Crossmoby è stata promossa un'ideologia di viaggio senza la propria auto privata, alla scoperta del patrimonio naturale e culturale dell'area

⁶¹ https://www.italy-croatia.eu/documents/4208634/5145597/INTERREG_Italy_Croatia_Programme_2021_2027-2.pdf/b5164d62-8395-df4c-deb6-3d00cbd2bd64?t=1669370447035

transfrontaliera e di siti alternativi ed inesplorati. Grazie invece ai progetti Primis e Tartini, anche in questo caso è stata ampliata l'offerta turistica ed è stato promosso un modo di visitare acculturante e inclusivo, alla scoperta delle specificità sociali e culturali del territorio. In Italia e Croazia grazie al progetto Arca Adriatica è stato valorizzato il patrimonio marittimo adriatico ed è stata ampliata l'offerta di varie località costiere, valorizzando il prodotto turistico più importante e delicato: il mare. Lo stesso traguardo è stato raggiunto con Remember, progetto che ha permesso di valorizzare, anche in maniera digitale, un prodotto turistico che già esisteva: quello dei porti. Il progetto Recolor in ambito turistico ha permesso anche in questo caso di valorizzare e "ricolorare" parte del prodotto turistico che non era stato sufficientemente incluso nell'offerta o tralasciato. Per quanto riguarda invece i progetti Mimosa e Icarus, essi hanno influito nel settore trasporti dell'area altoadriatica, cercando di permeare nella popolazione e nei turisti un'idea alternativa di spostamento tramite servizi multimodali e sostenibili a bassa emissione di carbonio.

In generale i progetti analizzati in entrambi i programmi sono molto simili e compatibili e hanno portato in entrambe le zone ampliamento dell'offerta turistica, valorizzazione di quella esistente e nuovi servizi di trasporto multimodali. Entrambe le aree soffrono degli stessi problemi in quanto a scarsità di trasporti transfrontalieri su terra e marittimi, congestionamento del traffico da auto private e alta stagionalità del turismo.

I progetti analizzati dei due programmi presentano varie aree di miglioramento comuni: la promozione e la comunicazione, la similarità e la pluralità dei progetti, la breve durata e l'effimerità, la scarsa collaborazione tra il settore pubblico e il privato e lo scarso coinvolgimento e consapevolezza della società civile per quanto riguarda i progetti e il programma Interreg in generale.

Nonostante i vari piani di comunicazione e promozione svolti e implementati all'interno dei progetti, il loro eco e successo rimane tendenzialmente sempre all'interno dei canali ufficiali di Interreg e dei partner progettuali. L'obiettivo di Interreg è quello di favorire la cooperazione, ma il budget e l'influenza che il programma ha e può avere non è affatto indifferente e dovrebbe essere sfruttato in maniera migliore, per esempio tramite la promozione congiunta con altre pagine e siti influenti o con una campagna pubblicitaria generale rivolta a vari target. Si può anche notare come in entrambi i programmi transfrontalieri i progetti siano molto numerosi e spesso simili; pertanto, per i programmi futuri si potrebbe pensare ad una differente allocazione delle risorse e organizzazione dei progetti: sponsorizzandone un numero minore, ma con un budget più alto e una durata più lunga. Un quesito fondamentale riguarda anche la continuazione dei progetti dopo il periodo di

scadenza: questo fattore dipende molto dalla tipologia di progetto, poiché alcuni hanno una conclusione e fin dalla loro nascita sono destinati ad avere una fine, ma altri necessiterebbero di essere portati avanti (come i siti creati e le pagine create) e spesso si protraggono su base volontaria dei partner (risorsa poco affidabile e a breve durata).

È legato alla questione della promozione e comunicazione, lo scarso coinvolgimento e la scarsa conoscenza dei progetti e del programma da parte della società, mancanza significativa che riguarda i residenti delle località coinvolte, come anche i turisti, per i quali Interreg dovrebbe essere un marchio di riconoscimento per le attività di turismo sostenibile e consigliato.

Oltre alla scarsa conoscenza dei programmi nella collaborazione tra Italia-Slovenia e Italia-Croazia, spesso risultano scarse anche le conoscenze del territorio e della cultura oltreconfine da parte dei residenti stessi. Ogni progetto analizzato ha portato a dei risultati simili in località separate da un confine, ma non ha portato alla consapevolezza dei locali di ciò. Probabilmente i cittadini hanno accolto le novità con entusiasmo, ma non conoscendo il fine ultimo di queste azioni; ciò potrà accadere solo se il programma verrà promosso in maniera migliore e se i cittadini verranno coinvolti maggiormente. Oltre a ciò, c'è bisogno di aumentare la collaborazione e le interazioni tra il settore pubblico e il privato, perché entrambi hanno bisogno l'uno dell'altro e perché solo con il coinvolgimento di entrambi si potrà arrivare ad una diffusione totale.

La questione principale nell'area altoadriatica rimane comunque quella dei trasporti: l'area di confine tra Croazia, Slovenia e Italia presenta una forte lacuna di collegamenti e questo ostacola la cooperazione poiché cooperare e collaborare significa anche scambiarsi idee, viverci e conoscersi bene. Spesso, anche dai programmi Interreg, l'area altoadriatica vuole essere descritta e vuole proporsi come un unicum o una macroarea turistica, idea ottima ma utopica se prima i residenti stessi non si conoscono bene e soprattutto non hanno tante possibilità di collegarsi.

È chiaramente da tenere in considerazione che i progetti Interreg analizzati siano stati svolti in un periodo storico molto particolare, ovvero a cavallo tra il 2018 e il 2022 dove la pandemia da Covid 19 ha messo in difficoltà moltissimi settori, come il turismo e i trasporti e quindi ha probabilmente ostacolato tanti traguardi.

È auspicabile, dunque, per il nuovo periodo di programmazione la presa di coscienza dell'importanza della promozione e della comunicazione del programma Interreg e la conseguente sponsorizzazione adeguata, la riduzione dei progetti per renderli più efficaci e concretizzabili, l'approfondimento della conoscenza della popolazione adriatica tramite programmi di scambio e l'implementazione di nuovi servizi di trasporto.

CAPITOLO III: Alto Adriatico e Interreg: aree di miglioramento, opportunità turistiche e possibili soluzioni

3.1 Potenzialità e opportunità dell'Alto Adriatico: aree di miglioramento

Sulla base dell'analisi svolta sui principali progetti dei programmi Interreg V Italia-Slovenia e Italia-Croazia e delle conseguenti riflessioni a riguardo, il presente capitolo è a proporre delle idee di miglioramento per il programma e per la valorizzazione turistica dell'area in considerazione: l'Alto Adriatico. La connessione esistente tra i programmi di cooperazione transfrontaliera e il turismo è forte, poiché, come si è potuto notare, i progetti implementati hanno fatto emergere l'importante patrimonio naturale e culturale che rappresenta la zona adriatica settentrionale in entrambe le sponde. Da Est a Ovest, lungo la linea di costa le località turistiche sono state valorizzate e colmate di nuove offerte turistiche quali itinerari, centri di promozione, piattaforme digitali e percorsi multimodali. Nonostante l'area focus sia fortemente diversificata (bassa e sabbiosa in Italia e alta e frastagliata in Slovenia e Croazia), essa rappresenta un potenziale unicum territoriale di successo e le opportunità di cooperazione potrebbero diventare una forza motrice del loro sviluppo turistico.

I tre stati che la condividono l'area altoadriatica, che per lungo tempo hanno vissuto episodi di frammentazione e divisione, dall'entrata di Slovenia e Croazia nell'Unione Europea hanno sperimentato i programmi di cooperazione transfrontaliera: principalmente Interreg Italia-Slovenia e Italia-Croazia, che hanno portato ad una sempre più forte unione e soprattutto ad una condivisione di pratiche e progetti congiunti, con il fine di fortificarsi come macroarea europea e risolvere sfide comuni. Il processo di integrazione e di condivisione attuato dagli stati partner e concretizzato dai progetti Interreg è un'operazione complicata e strutturata, dettata soprattutto da budget, scadenze e complessa organizzazione.

La presente ricerca ha come focus l'analisi della collaborazione transfrontaliera in ambito turistico e culturale nella zona dell'Alto Adriatico tramite lo strumento Interreg; pertanto, le riflessioni e le proposte di miglioramento che saranno esplicitate in questo capitolo saranno talvolta espresse in maniera unica e non più suddivise sulla base dei programmi Italia-Slovenia e Italia-Croazia. Chiaramente c'è la consapevolezza delle peculiarità, differenze e specifiche necessità che riguardano i tre paesi e i due programmi di cooperazione analizzati, ma l'intento finale è quello di avanzare proposte sperimentali che considerino la zona come un unicum turistico, mantenendo le ispirazioni identitarie e le particolarità che ogni paese deve giustamente conservare.

Riassumendo, ciò che è emerso dall'indagine svolta sui più importanti progetti dei programmi V di Interreg e dall'autovalutazione effettuata dagli stessi in sede di presentazione del nuovo periodo di programmazione 2021-2027 è che:

- **1:** Nei settori del **turismo e dei trasporti** va necessariamente potenziata la mobilità locale, regionale e transfrontaliera, via terra e via mare, mantenendo il focus sulla promozione dell'intermodalità e della sostenibilità
- **2:** Nell'ambito del programma Interreg va aumentata la **promozione e la comunicazione** dello stesso e dei progetti implementati, nonché delle località coinvolte dai progetti tramite strategie promozionali e marketing territoriale
- **3:** Nell'ambito del programma occorre un incremento del **coinvolgimento della società civile** sia in termini di partecipazione che di consapevolezza

Tali considerazioni, esplicitate dagli stessi programmi, coincidono con le riflessioni ottenute in questo elaborato in seguito all'analisi dei progetti, dove incontriamo le stesse tre aree di miglioramento. In aggiunta a questa capitolazione si aggiunge al punto n° 3 la necessità di una maggiore **conoscenza reciproca** tra popoli delle due sponde altoadriatiche. Si analizzano dunque, tema per tema, la situazione attuale e la potenzialità che le proposte che verranno avanzate potrebbero avere nell'area.

3.2 Turismo e trasporti: situazione attuale

L'Alto Adriatico, considerato quindi come zona transfrontaliera che coinvolge le località costiere che vanno da Ancona fino a Zadar, è collegato tramite autostrade, ferrovie, percorsi marittimi e voli aerei.

Il trasporto tramite auto privata è senza dubbio il più semplice e veloce; infatti, risulta tendenzialmente il più adoperato per chi sceglie di recarsi oltreconfine, con il conseguente aumento di traffico stradale e forte inquinamento. Un ostacolo nel passaggio delle frontiere altoadriatiche è sicuramente la vignetta autostradale slovena, un contrassegno obbligatorio che attesta il pagamento del pedaggio. Essa è da procurarsi per utilizzare le autostrade slovene, ma spesso porta i residenti di confine e i turisti a scegliere percorsi alternativi o a incorrere al pagamento di multe salate poiché sprovvisti.

Oltre alle auto private, su gomma viaggiano anche alcuni autobus che collegano le zone altoadriatiche tramite linee come Nomago o Union Ivkoni, ma la linea di autobus principale che collega il maggior numero di destinazioni è il verde Flixbus, consigliato anche nei portali ufficiali della Slovenia (Slovenia.info)⁶² e della Croazia (Croazia.info)⁶³. Le linee Flixbus, oltre a connettere le principali città di Italia, Slovenia e Croazia, collegano in maniera ottimale le città costiere della zona altoadriatica e permettono dunque uno spostamento comodo e low-cost, ma talvolta con lunghi tempi di percorrenza. I vettori Flixbus connettono principalmente la zona presa in esame a partire da Ancona fino a Venezia, da cui partono due tratte principali che, destinate a Rijeka o Pula, passano per numerose città costiere come Trieste, Koper, Portorož e Rovinj. Diversa risulta invece la connessione con Zadar e i suoi dintorni, raggiungibile con un cambio a Rijeka o più semplicemente con altri mezzi di trasporto marittimi⁶⁴.

Il trasporto ferroviario nell'area altoadriatica settentrionale, come già sottolineato nel capitolo precedente, è abbastanza carente: si ribadisce, rivalutando l'articolo di Osservatorio Balcani e Caucaso, che per sette anni non è stato presente alcun collegamento transfrontaliero tra Italia e Slovenia e Italia Croazia, fino all'arrivo dei progetti di Interreg Fortis e Crossmoby nel 2018, che hanno dato delle parziali soluzioni al problema con un servizio purtroppo spesso interrotto o garantito con cambio. L'autore Paolo Rumiz, noto scrittore triestino esperto dell'area balcanica, lascia intendere di queste lacune nel suo libro "Come cavalli che dormono in piedi", dove ripercorre il percorso dei militari trentini e giuliani che in guerra andando verso il fronte usufruivano della linea ferroviaria transfrontaliera; linea che lui stesso non poté prendere perché non era più in funzione⁶⁵. La situazione è ben chiara all'Europa che infatti, nel 2020, ha visto 27 paesi firmare una dichiarazione dove veniva richiesta un'"agenda europea per i servizi ferroviari internazionali per i passeggeri", motivo per il quale il 2021 è stato nominato Anno europeo delle ferrovie. Inoltre, entro il 2030 dovrebbero essere terminati i principali assi del TEN-t (Transeuropean transport network), policy europea che mira all'implementazione di reti ferroviarie, strade, rotte marittime, porti, aeroporti e interporti nel territorio europeo. Dalla seguente immagine possiamo vedere come la zona presa in

⁶² <https://www.slovenia.info/it/itinerari-suggeriti/arrivo-in-slovenia-e-in-giro-per-la-slovenia/in-slovenia-con-l-autobus>

⁶³ <https://www.croaziainfo.it/autobus.html>

⁶⁴ <https://www.flixbus.it/tratte-autobus>

⁶⁵ <https://www.balcanicaucaso.org/aree/Slovenia/Italia-Slovenia-il-treno-e-gli-autobus-transfrontalieri-214140>

esame sarà parzialmente coperta dai nuovi corridoi di comunicazione che verranno implementati entro il 2030⁶⁶.

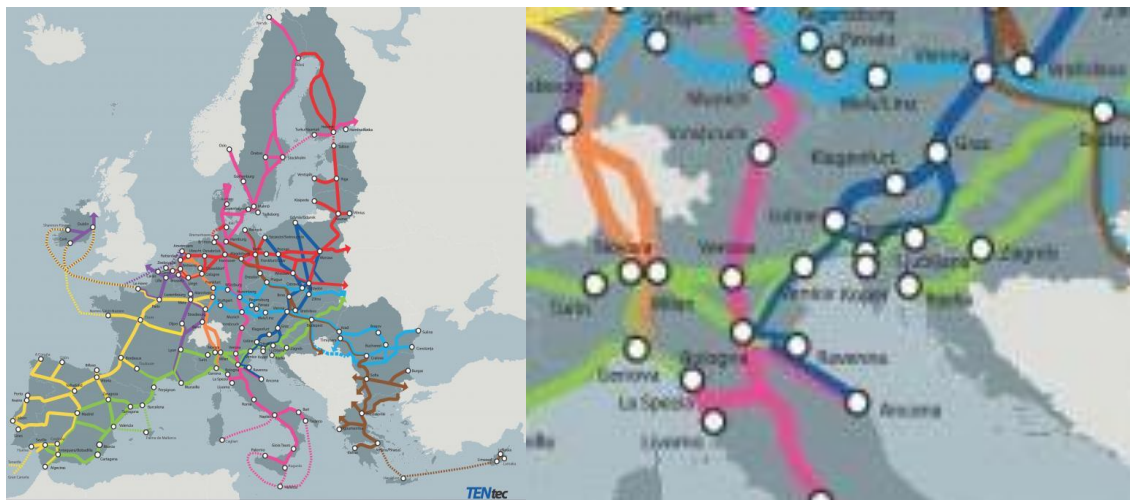


Figura 5 https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en

Dunque, la questione ferroviaria e i collegamenti transfrontalieri sono argomenti estremamente complessi che non dipendono solamente dalle regioni coinvolte nella cooperazione, ma spesso come in questo caso dall'Unione Europea e i suoi progetti. Ciò comunque non esclude il fatto che il programma Interreg, con le sue potenzialità di programma comunitario europeo possa, nel piccolo delle sue regioni, apportare dei cambiamenti significativi.

Si passa al fronte marittimo dei trasporti in Alto Adriatico, dove in primo luogo è fondamentale citare nuovamente la collaborazione trilaterale stretta nel 2010 da Italia, Slovenia e Croazia: la NAPA (North Adriatic Ports Association): associazione che riunisce i porti di Trieste, Venezia, Ravenna, Koper e Rijeka con lo scopo di creare sinergie, sfruttando le risorse comuni e investendo nei collegamenti con l'entroterra. La NAPA fa anche parte dell'armonizzazione dei trasporti compresa nel già citato progetto di policy europea TEN-t (Trans-European transport network) e in questo frangente collabora nello sviluppo dei corridoi del Mediterraneo e del Baltico-Adriatico. C'è da chiarire che la NAPA riguarda principalmente il trasporto di merci all'interno della zona focus; quindi, non coinvolge il settore del turismo o comunque in generale del trasporto passeggeri.

Per quanto riguarda quindi la mobilità marittima in Alto Adriatico al momento non sono presenti linee transfrontaliere pubbliche di linea, ma solo linee turistiche. Tra l'Italia e la Slovenia, con

⁶⁶ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en

frequenza variabile in base alla stagione, operano due linee principali: Venezia lines che collega Venezia e Piran una volta alla settimana (solo d'estate) e Liberty lines che collega Trieste a Piran due volte a settimana⁶⁷. Tra l'Italia e la Croazia invece troviamo più collegamenti marittimi, essendo la Croazia un paese principalmente allungato sul mare. A partire da Nord i collegamenti vedono specialmente Trieste, Venezia, Cesenatico, Pesaro e Ancona collegate a varie località croate, perlopiù in Istria e nel Quarnaro come Umag, Poreč, Rovinj, Lussino, Pula e in Dalmazia con Zadar e le sue isole fino a Split, con frequenza che varia dalle 2 alle 8 volte a settimana in base alle tratte. Le compagnie che offrono questi percorsi sono varie, per esempio Snav, Liberty Lines, Venezia lines, Atlas Kompas, Gomo Viaggi e Jadrolinija, che è la principale linea di navigazione croata. Tutte le linee citate operano nella maggior parte dei casi durante la stagione estiva, per una fruizione prettamente turistica⁶⁸.

Infine, si espongono i principali collegamenti aerei nella zona altoadriatica; le distanze sono abbastanza brevi, dunque, non sono molti i voli che collegano i tre paesi. Dall'Italia alla Slovenia e viceversa, infatti, dove è in funzione solo l'aeroporto di Lubiana, non esistono voli diretti, nemmeno dalla capitale⁶⁹. Si segnala l'esistenza in passato (2007) di un volo diretto Roma-Lubiana effettuato dalla compagnia slovena Adria Airways che ad oggi non è più in funzione⁷⁰. Dall'Italia alla Croazia e viceversa c'è qualche collegamento in più, in particolare, secondo i principali siti d'informazione, si trovano voli diretti, ma non tra le zone altoadriatiche. Le mobilità dirette sono garantite principalmente durante la stagione estiva da Venezia, Roma e Milano a località come Zagreb, Split e Dubrovnik e talvolta a Zadar, Pula, Rijeka o in casi eccezionali con Brac, Malj Losinj e Osijek. Durante la bassa stagione è molto difficile trovare voli diretti dall'Italia alla Croazia⁷¹. Nell'insieme si può affermare che il collegamento aereo tra le località dell'Alto Adriatico, ma anche tra Italia, Slovenia e Croazia in generale sia scarso.

3.2.1 Proposte: linea ferroviaria Italia-Slovenia-Croazia

Sulla base delle informazioni appena fornite riguardo la situazione attuale della mobilità transfrontaliera in Alto Adriatico è importante ricordare che i cambiamenti riguardo i mezzi di trasporto sono dei processi spesso lunghi e che non dipendono solamente dall'agire di attori privati

⁶⁷ https://www.directferries.it/traghetti_da_italia_per_slovenia.htm

⁶⁸ <https://www.croazia.info/traghetti-croazia/>

⁶⁹ <https://www.slovenia.info/it/itinerari-suggeriti/arrivo-in-slovenia-e-in-giro-per-la-slovenia/in-slovenia-con-l-aereo>

⁷⁰ <https://www.avionews.it/it/item/1071626-adria-airways-ripristina-il-volo-roma-lubiana.html>

⁷¹ <https://www.vacanzaincroazia.it/come-arrivare-in-croazia/>

o pubblici, ma anche da specifiche leggi e normative nazionali e/o europee, pertanto ogni proposta avanzata nel seguente capitolo è puramente teorica e dovrebbe essere approvata da uno studio di fattibilità e infine, qualora venisse messa in pratica, avrebbe carattere puramente sperimentale. Sul fondamento della situazione appena analizzata e soprattutto dall'esperienza dei precedenti progetti del programma Interreg V Italia-Slovenia e Italia Croazia, sono a proporre dei suggerimenti per lo sviluppo della mobilità transfrontaliera dell'area focus.

Per il futuro e lo sviluppo delle località altoadriatiche il potenziamento dei trasporti e delle interconnessioni è fondamentale. Escludendo il trasporto tramite auto privata e il trasporto in aereo che sono altamente inquinanti e quindi non conformi agli obiettivi dei programmi, rimangono da potenziare i collegamenti ferroviari e marittimi, dal momento che i collegamenti tramite autobus sono ben gestiti. Rispetto ai collegamenti ferroviari, come già parzialmente tentato dal progetto Interreg Crossmoby, l'ideale sarebbe collegare in maniera diretta la città di Trieste (porta d'Italia al mondo balcanico) ad alcune città strategiche in Slovenia e Croazia: con Ljubljana e Zagreb in un asse "interno" e in un secondo asse "costiero" con Rijeka, Zadar, Split e Dubrovnik. Si specifica che nell'asse costiero non sono citate le principali località istriane poiché sono facilmente raggiungibili da Trieste tramite mezzi di trasporto su ruote o marittimi. Le nuove connessioni citate permetterebbero a moltissimi cittadini di circolare in maniera comoda e sostenibile all'interno dello spazio condiviso e soprattutto permetterebbe agli stessi di riscoprire le città nominate come "vicine e facilmente raggiungibili" creando un nuovo ideale di vicinanza e un nuovo potenziale turistico. In questo modo sia i cittadini che i viaggiatori prenderebbero in considerazione queste località come mete dove recarsi per lavoro, studio e svago. È importante ricordare che questi collegamenti avrebbero anche carattere funzionale, dal momento che un numero cospicuo di studenti e lavoratori pendolari ogni giorno varcano il confine italiano per recarsi a lavoro, maggiormente a Trieste e Gorizia e viceversa e che moltissimi italiani si spostano nella zona di confine quotidianamente per motivazioni di svago e necessità⁷².

3.2.2 Proposte: destagionalizzazione e aumento dei collegamenti marittimi

I collegamenti marittimi nella zona focus, come già anticipato, sono carenti e prettamente a scopo turistico; l'implementazione di nuove linee di trasporto da costa a costa sarebbe una soluzione al sempre più crescente traffico che caratterizza strade di confine durante l'alta stagione. Le stagioni

⁷² <https://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2016/05/15/news/i-pendolari-di-confine-costretti-al-lavoro-nero-1.13477851>

infatti sono un elemento imprescindibile da cui dipende il funzionamento dei servizi di trasporto marittimo: tendenzialmente essi sono attivi solamente durante i mesi estivi, motivo comprensibile vista la forte domanda turistica. Sarebbe auspicabile l'annessione di servizi di trasporto anche durante le restanti stagioni. L'idea consisterebbe innanzitutto nel destagionalizzare il percorso in traghetto, offrendo le rotte già esistenti in estate anche durante tutto l'anno, magari in periodi specifici come il fine settimana o in occasioni speciali come le festività compreso il Natale e la Pasqua, dove i fattori di attrazione potrebbero essere i mercatini e gli altri eventi organizzati per i festeggiamenti. Questo processo di destagionalizzazione dovrebbe essere accompagnato da una campagna mediatica di promozione e comunicazione volta a promuovere le mete protagoniste delle rotte come mete attrattive per visite culturali, naturali o per eventi specifici. In questo modo le località coinvolte aumenterebbero la loro attrattiva turistica, poiché verrebbero maggiormente valorizzate e risulterebbero comode da raggiungere e ideali per una visita di qualche giorno.

Un altro passo in avanti che si può mettere in pratica è l'aumento delle località coinvolte dalle linee marittime transfrontaliere. Al momento in Alto Adriatico le località coinvolte sono principalmente Trieste, Venezia, Cesenatico, Pesaro e Ancora, ma il servizio potrebbe essere implementato anche in altre località "minori". Le rotte sono perlopiù coperte nell'area di Trieste e di Ancona; quindi, potrebbero essere aggiunte delle rotte coinvolgendo di più la Regione Emilia-Romagna e la Regione Veneto a partire da città strategiche come Rimini, Ravenna, Chioggia e Caorle verso le più vicine città slovene e croate che allo stesso modo non sono collegate all'Italia come Izola, Strunjan, Vrsar, Umag e Novigrad. Tali novità porterebbero a fortificare le relazioni tra i due paesi e a risaltare la loro attrattiva turistica sia verso l'esterno; quindi, ai turisti che non arrivano dalle zone altoadriatiche, sia verso l'interno ovvero ai residenti delle zone coinvolte.

L'idea di collegare più mete in Alto Adriatico è stata proposta anche dal progetto Interreg Italia-Croazia SUTRA, che oltre ad altri propositi, ha quello di implementare una connessione marittima tra la città di Caorle e quella di Poreč. Nell'ambito di questo progetto anche il Comune di Chioggia ha partecipato realizzando un sistema di bikesharing e iniziando i lavori per la sistemazione della banchina che sarà "necessaria e propedeutica" alla nascita nei prossimi anni di una linea di navigazione che metta in collegamento la città con la costa croata⁷³.

Il progetto ha scadenza a Marzo 2023 e si auspica l'implementazione futura di tali linee, che possono a loro volta essere d'ispirazione e modello per le altre città altoadriatiche. Sarebbe inoltre ideale,

⁷³ <https://www.chioggia.org/index.php?area=84&menu=3&page=311&idnotizia=951&lingua=4>

dopo un periodo di prova e sperimentazione, che la gestione delle linee transfrontaliere tra Italia, Slovenia e Croazia avvenisse in maniera unitaria: tramite un portale che evidenziasse le rotte e gli operatori che le eseguono o ancor meglio che uno stesso operatore effettuasse tutte le rotte.

3.2.3 Proposte: minicrociera progetto ADRIJO

Per concludere la presente sezione di proposte e riflessioni sui trasporti in Alto Adriatico, sono a ricordare la fondamentale importanza che le connessioni marittime hanno caratterizzato in passato l'Alto Adriatico, a partire dall'epoca romana fino alla Repubblica della Serenissima che aveva unito in sé tante città che oggi appartengono a tre stati diversi. I progetti di Interreg hanno in numerose occasioni ribadito l'importanza della cultura del mare condivisa tra le popolazioni dell'Adriatico, in particolare il progetto Remember ha valorizzato la cultura del mare e dei porti di otto città adriatiche. A partire dal materiale raccolto nella piattaforma Adrijo, appunto, potrebbe nascere un vero e proprio tour fisico via mare all'insegna delle otto città portuali introdotte dal progetto. Il tour potrebbe considerarsi una vera e propria minicrociera sul mare Adriatico all'insegna del mare, con un fil rouge storico e culturale e un focus sul porto: elemento alle volte trascurato dal turismo, poiché antiestetico e di poco interesse, ma che ha una valenza storica imprescindibile.

3.3 Promozione e comunicazione Interreg e località coinvolte dai progetti, situazione attuale

I programmi di cooperazione Interreg Italia-Slovenia e Italia-Croazia hanno come obiettivo la coesione territoriale delle zone transfrontaliere e lo sviluppo delle stesse in vista delle sfide comuni da affrontare. I progetti che vengono implementati hanno il compito di concretizzare gli obiettivi di policy del programma e dunque hanno un'importante responsabilità e potenziale. È stata riscontrata, nella fase di passaggio dai programmi 2014-2020 ai 2021-2027, la necessità di migliorare la promozione e la comunicazione del programma Interreg, dei progetti attuati e di riflesso delle località coinvolte dai progetti, che dal punto di vista turistico possono servirsi dei risultati ottenuti per incrementare la loro forza.

La comunicazione della cooperazione è stata definita, in sede dell'evento COMUNICARE Interreg⁷⁴, un potenziale inesplorato, dal momento che, nonostante esistano strategie di comunicazione, personale specializzato e vari strumenti a disposizione, essa non ha ancora sfruttato a pieno tutte le sue possibilità. In particolare, è emerso che:

⁷⁴ <https://www.youtube.com/watch?v=zF0abvCC2nE&t=12574s>

- La newsletter progettuale è uno strumento ancora poco utilizzato per la divulgazione delle informazioni
- Nella condivisione delle informazioni sui social media non viene adeguata la comunicazione al target o addirittura al social adatto. In generale i social media sono comunque ancora poco sfruttati
- La visibilità del programma Interreg è bassa in Europa (solo il 75% dei cittadini europei è a conoscenza dei programmi di cooperazione e di questi, solo l'86% ha sentito parlare di Interreg)
- Risultano ridotte le azioni di comunicazione verso i moltiplicatori di informazione (stampa, siti di news del settore, blogger)

Ad ogni modo, queste considerazioni si riferiscono in generale a tutti i programmi Interreg con partecipazione italiana. I due programmi focus Italia-Slovenia e Italia-Croazia sono stati citati entrambi in maniera positiva per quanto riguarda l'alta percentuale di spesa per la comunicazione rispetto al budget totale dei progetti, la produzione di prodotti di comunicazione come gadget, volantini, stampe per Italia Croazia e la registrazione di buone performance sul sito di Italia-Slovenia. Nonostante ciò, l'analisi dei progetti selezionati nello scorso capitolo ha evidenziato varie aree di miglioramento e ancora, sulla base di quanto condiviso durante l'evento COMUNICARE Interreg, per i due programmi transfrontalieri in analisi si vede necessaria una modernizzazione nell'uso dei social media e un uso più potenziato dei moltiplicatori di informazione con lo scopo finale di migliorare la visibilità del programma e di rendere giustizia ai progetti.

3.3.1 Social Media

Nello specifico, durante il confronto⁷⁵ si è discusso dei fondamenti della comunicazione e di strategie da adottare: nell'uso dei social media, la base è la diversificazione dei contenuti e la segmentazione dei target utenti. Ciò significa che è importante selezionare la piattaforma più adatta per le varie tipologie di comunicazione e in base a quella deve modificarsi anche il contenuto. Facebook, per esempio, è caratterizzata da un'audience senior; quindi, sono più indicati i contenuti con immagini sul testo, con un titolo e con la possibilità di interagire. Instagram, che risulta ancora troppo poco utilizzato, è moderno, giovane e basato sulla componente visual: in questo contesto è opportuno fare utilizzo di stories e reels, dirette, Q&A, sondaggi e challenge. Twitter è stato definito un social d'élite, contraddistinto da immediatezza e rapidità, quindi ideale per dichiarazioni ufficiali e per il

⁷⁵ <https://www.youtube.com/watch?v=zF0abvCC2nE&t=12574s>

lancio di nuovi prodotti e programmi. Per concludere gli esempi, YouTube è ideale per diffondere contenuti multimediali, che devono necessariamente essere leggeri e accattivanti. Oltre a tutto ciò è consigliabile anche la non sincronizzazione dei vari social, ma l'utilizzo in maniera separata, con adattamenti ad-hoc a seconda della piattaforma.

Dalle ricerche degli esperti della Regione Puglia, gestori dell'evento sulla comunicazione, Instagram è ritenuto il social meno utilizzato dai programmi Interreg italiani, ma allo stesso tempo quello con ottimo potenziale poiché più frequentato dai giovani. Indagando nelle pagine social delle zone focus di questo elaborato, si può notare come la pagina Instagram di Interreg Italia-Slovenia possa essere migliorata, tramite contenuti più interattivi, una ricerca di aumento dei followers e il conseguente maggiore coinvolgimento di tali. Tutto ciò dovrebbe naturalmente essere coordinato da una figura professionale adeguata, il social media manager, che secondo i propositi dei nuovi programmi 2021-2027 dovrebbe essere introdotto nei team di progettazione. Interreg Italia-Croazia non presenta una pagina Instagram, mancanza che si auspica venga colmata nel nuovo periodo di programmazione appena inaugurato. I social a questo proposito potrebbero essere un buono strumento per raccogliere le informazioni e le pagine social dei progetti, che ad oggi si trovano (se esistono) disperse nella rete e sono difficili da identificare, oltre che non sempre nominate allo stesso modo. Un utente esterno può disorientarsi tra tutti i progetti e i vari periodi di programmazione e i social in questo frangente possono intervenire per spiegare meglio come funzionano i programmi e dare un ordine complessivo.

3.3.2 Moltiplicatori di informazione

Oltre alla questione dei social, è fondamentale porre l'attenzione anche sull'eco generato dal programma e dai progetti, ovvero la divulgazione delle informazioni riguardo le azioni effettuate e i risultati generati. Come visto in precedenza i progetti analizzati non sempre hanno raggiunto una diffusione importante, con la conseguente effimerità e svalutazione del lavoro eseguito. Per ovviare a ciò sarebbe importante porre l'attenzione sui moltiplicatori di informazione, strumenti validissimi per propagare i risultati e farsi conoscere maggiormente. Per i due programmi dell'area focus c'è la necessità di stringere più accordi con agenzie, giornali, siti di news del settore, blogger e soprattutto, nell'ottica dei progetti turistici e culturali, con i principali portali d'informazione turistica delle località. Nei progetti analizzati di Interreg Italia-Slovenia e Italia-Croazia, la mancanza più rilevante e su cui si dovrà lavorare è proprio quella della menzione dei progetti Interreg nei principali portali

turistici delle località e dei paesi: *I feel Slovenia* e *Croazia piena di vita*. La comparsa nei seguenti portali avrebbe portato una importantissima visibilità ai progetti Interreg e ad una maggior fruizione dei servizi implementati da essi.

3.3.3 Valorizzazione delle località coinvolte: Cervia come best practice

Le due azioni di correzione social e moltiplicatori di informazione possono portare i due programmi Interreg altoadriatici ad una migliore visibilità e di conseguenza ad una maggior influenza nelle scelte quotidiane dei cittadini e dei visitatori delle località coinvolte dai progetti. Visto il numero cospicuo di progetti che creano e valorizzano prodotti turistici come itinerari, centri museali, piattaforme culturali ed eventi, tutti realizzati con obiettivi di ecosostenibilità e rispetto all'ambiente, Interreg potrebbe diventare un brand assicuratore di qualità, sostenibilità e modernità della scelta. Per questo motivo il brand dovrebbe richiamare l'attenzione dei visitatori e dei fruitori dei servizi per la sua riconoscibilità e sicurezza, come per esempio succede con il brand UNESCO nei pensieri dei viaggiatori.

Dal punto di vista delle municipalità coinvolte dai progetti, quindi, l'ideale sarebbe avvalersi maggiormente dell'opportunità di visibilità internazionale e di crescita che regala un brand come Interreg. Si tratta dunque di creare una rete di sviluppo permanente tra le città e i programmi di cooperazione che permetta la crescita di entrambe. Un ottimo modello di crescita della località grazie anche ai progetti di Interreg è quello della città di Cervia che ha convertito il progetto Arca Adriatica nel suo potenziale di sviluppo.

Cervia, oltre che mettere in pratica gli ordinari protocolli di promozione e comunicazione, ha sfruttato il progetto Arca Adriatica per sviluppare un'azione di marketing e branding territoriale attraverso l'integrazione delle iniziative progettate dal progetto con novità inerenti al turismo. Per esempio, è stato creato lo slogan: *Cervia. Città di mare* e lanciata l'App *Immagina Cervia* che permette ai visitatori di scaricare nel proprio smartphone materiali d'informazione sulla città, itinerari e chicche sulla storia marittima di Cervia con il fine di regalare agli utenti un'esperienza basata sullo storytelling⁷⁶. Cervia si è anche pubblicizzata tramite spot promozionali e show tv turistici su canali tv famosi come Rayplay. Accanto a ciò, comunque la città ha svolto un piano di rigenerazione delle infrastrutture, che è iniziato già anni prima grazie ad altri fondi a disposizione.

⁷⁶ <https://ecomuseocervia.it/files/usr/pubblicazioni/ti-racconto-una-cosa-2021-arca-adriatica.pdf>

3.3.4 Proposte: Interreg Influencer

Sulla base delle riflessioni appena svolte e delle specifiche aree di miglioramento individuate nei programmi focus dell'elaborato, di seguito alcune specifiche proposte di innovamento che potrebbero essere messe in atto nell'ambito della programmazione Interreg di Italia-Slovenia e Italia-Croazia, con lo scopo di rafforzare la diffusione del programma, dei progetti e valorizzarne i risultati. Si è precedentemente parlato della crescente importanza del mondo social in ambito promozione e comunicazione e dunque, sulla base di ciò, si propone l'inserimento, oltre della figura del social media manager, di un'ulteriore figura professionale all'interno dei due programmi transfrontalieri focus: l'Interreg influencer.

Tale figura professionale, ibrida e innovativa per i programmi di cooperazione transfrontaliera, si occuperebbe di promuovere Interreg e i relativi progetti, condividendo con i suoi followers contenuti digitali piacevoli e accattivanti, con lo scopo di informare gli utenti sull'operato dei progetti e di influenzarli positivamente nel visitare le località coinvolte e fruire dei servizi realizzati. L'influencer in questione sarebbe una persona esperta in creazione di contenuti digitali come testi, foto, video e animazioni e con forti doti comunicative e conoscenze sia sul programma di cooperazione sia sulle destinazioni visitate. La figura in questione avrebbe il compito di lavorare in sede con l'Autorità di gestione del programma, ma soprattutto in itinere alla scoperta dei risultati ottenuti dai vari progetti sponsorizzati e per conoscere i numerosi stakeholder coinvolti in ogni città. L'Interreg Influencer potrebbe essere una parziale soluzione alle lacune di comunicazione e promozione riscontrate nei programmi e grazie alle varie tecniche utilizzate all'interno del mondo social, sarebbe in grado di generare un'audience di followers e di mettere in luce al grande pubblico i principali risultati dei programmi di cooperazione. Con l'integrazione di questa nuova figura professionale si potrebbe prendere in considerazione l'idea di cessare la creazione di profili social per ogni progetto implementato, metodo che non ha portato grandi risultati a livello di followers e interazioni e che porta l'utente a "perdersi" tra i numerosi progetti del programma, con la conseguente svalutazione.

Sarebbe conveniente identificare in questa nuova e ibrida figura professionale una persona giovane (tra i 18-35 anni), carismatica, esperta in materia e con forti doti di comunicazione (testuale, visiva ed emozionale)⁷⁷. Per queste motivazioni un'ulteriore proposta sarebbe quella di ricercare queste figure soprattutto all'interno delle Università delle località del programma, magari attraverso dei

⁷⁷ <https://www.unicusano.it/blog/didattica/master/content-creator-cosa-fa/>

bandi di collaborazione o delle proposte di stage curricolari ed extracurricolari, con lo scopo di reclutare figure esperte, appassionate e giovani. Un'altra soluzione potrebbe essere il reclutare queste nuove figure tramite il progetto IVY Interreg Volunteer Youth, il programma di Interreg che permette ai giovani di vivere nuove esperienze internazionali e di contribuire ai programmi di cooperazione europea.

A sostegno di questa possibile novità, si segnala la proposta introdotta nel sito di WeBalkans, lo sportello unico che raccoglie tutti i progetti europei e i programmi attivi nei Balcani occidentali. Da poco è stata chiusa una Call che ricercava sei giovani vloggers per svolgere un viaggio di 42 giorni con sei itinerari alla scoperta delle possibilità e delle bellezze che si trovano nei Balcani occidentali. Il progetto si chiama "Stories are made of us" e avrà inizio con la primavera 2023. I giovani selezionati, accompagnati da altri Content Creator europei, andranno poi a condividere tramite contenuti video e audio le loro esperienze, per influenzare le nuove generazioni dei Balcani e ispirarle facendo vedere loro le opportunità dei loro paesi. Nel loro percorso faranno anche visita ad altri progetti europei e andranno ad incontrare personaggi importanti e nel frattempo condivideranno scenari naturali, patrimonio culturale ed importanti punti di riferimento delle zone⁷⁸.

3.4 Coinvolgimento, consapevolezza e conoscenza reciproca: situazione attuale

A partire da quanto emerso dai progetti analizzati nel capitolo precedente e da quanto discusso durante l'evento COMUNICARE Interreg⁷⁹, un'area su cui lavorare durante il periodo 2021-2027 per i programmi Interreg è il coinvolgimento del grande pubblico, dunque della società in generale nell'operato del programma e dei progetti. Si tratta in primis di una questione di conoscenza del programma e in secondo luogo, di coinvolgimento della società civile all'interno di esso. È emerso, dalle analisi dei programmi Interreg, che la formazione e l'informazione è troppo incentrata sui beneficiari effettivi del programma e non sui potenziali. Gli eventi organizzati, infatti, sono principalmente dedicati agli addetti ai lavori e non al grande pubblico. Oltre a ciò, è risultato che i partenariati legati ai progetti siano spesso troppo esclusivi e poco aperti nei confronti di soggetti esterni. Il lato del coinvolgimento e della consapevolezza nei programmi è strettamente legato alla questione promozione e comunicazione, poiché aumentando quella crescerebbe in proporzione anche il coinvolgimento e la consapevolezza. In ambito turistico un maggior

⁷⁸ <https://webalkans.eu/en/made-of-us/>

⁷⁹ <https://www.youtube.com/watch?v=zF0abvCC2nE&t=12574s>

coinvolgimento della società nei programmi di cooperazione significherebbe un migliore e vero contributo di valore all'interno dei progetti sviluppati e una completa interazione tra il mondo turistico e quello dei confini, che molto hanno da condividere. I partner dei progetti Interreg sono spesso poco diversificati e un aumento delle imprese turistiche nei partenariati significherebbe una maggiore coesione e un maggior successo in entrambe le parti.

3.4.1 ASOC (A Scuola di OpenCoesione)

Oltre alla promozione e la comunicazione, i programmi Interreg si avvalgono di altre metodologie per “arrivare” alle persone; in questo caso ci si riferisce agli studenti, stakeholders fondamentali, soprattutto per il futuro. Tra il 2013 e il 2014 è nato ASOC (A Scuola di OpenCoesione), un progetto che vede protagonisti gli studenti delle scuole medie e superiori in un percorso didattico di cittadinanza attiva e consapevole, che vede gli studenti monitorare i finanziamenti europei e nazionali attivi. Questo progetto permette ai giovani di scoprire come le politiche di coesione apportano dei cambiamenti nella loro città. Il progetto ha avuto il riconoscimento, in occasione dell'Open Government Partnership, come iniziativa esemplare di coinvolgimento della cittadinanza nei processi di policy⁸⁰. In particolare, vediamo protagonista Interreg Italia-Croazia nel 2021-2022, di cui alcuni progetti selezionati sono stati monitorati congiuntamente in maniera gemellata da coppie di scuole italiane e croate⁸¹. L'ultima novità introdotta nel Maggio 2022 in ASOC è stata la rubrica ASOC Stories, una condivisione mensile che espone l'impatto delle azioni di monitoraggio civico effettuate dagli studenti⁸². Si può dunque affermare che, a livello di coinvolgimento, tramite questa iniziativa gli studenti di scuole medie e superiori in futuro possano essere sempre più coinvolti e consapevoli dei programmi di cooperazione.

3.4.2 Coinvolgimento degli stakeholders

Per quanto riguarda il coinvolgimento degli stakeholders in generale è emerso che i beneficiari effettivi dei programmi partecipino in maniera adeguata all'interno del programma e dei progetti. Al contrario invece si è potuto notare come i potenziali beneficiari siano scarsamente coinvolti nella partecipazione ai programmi e di conseguenza ai progetti. Di base, ciò che organizza Interreg per coinvolgere il grande pubblico sono eventi informativi e formativi gratuiti e aperti pubblicizzati

⁸⁰ <https://www.ascoladiopencoesione.it/it/percorso-didattico>

⁸¹ <https://opencoesione.gov.it/it/news/conosciamo-i-vincitori-asoc-etc-interreg-italia-croazia/>

⁸² <https://www.ascoladiopencoesione.it/it/ASOC-Stories>

all'interno dei canali ufficiali del programma. Interreg si serve anche di infopoint aperti al pubblico e in stretta collaborazione con l'Autorità di gestione che fungono da primo punto di contatto con il per entrambi i tipi di beneficiari. Esistono anche degli organi intermedi come i GECT che si occupano di divulgare le informazioni e assistere le municipalità nella cooperazione transfrontaliera e nella partecipazione attiva ai programmi⁸³. Per il programma Interreg sarebbe ideale contare maggiormente sul sostegno delle singole municipalità dell'area del programma per poter sponsorizzare e divulgare in modo maggiore le informazioni e gli eventi programmati. Parallelamente c'è anche la necessità per Interreg di modernizzarsi nella tipologia degli eventi formativi ed informativi con lo scopo di arrivare in maniera più dinamica e innovativa al pubblico.

3.4.3 Proposte: Interreg Summer School

Riguardo al coinvolgimento dei più giovani, si auspica lo stesso impatto che ha avuto ASOC anche sulle Università, realtà colme di risorse intellettuali e sociali; di fatto le Università sono risultate al terzo posto per numerosità delle partecipazioni sulle tipologie di soggetti beneficiari dei progetti finanziati dalla CTE in Italia⁸⁴. Questo risultato evidenzia la potenzialità e l'interesse che Interreg offre alle Università, dalla creazione di reti di ricerca internazionali alla sempre più spinta collaborazione tra Università e imprese. Nei progetti analizzati, si è vista la frequente partecipazione delle Università, talvolta anche come lead partner, ruolo che in passato non era così frequente. A questo proposito, oltre ad auspicarsi una sempre più numerosa partecipazione ai progetti, sarebbe opportuno ampliare le attività di coinvolgimento all'interno degli atenei, proponendo agli studenti delle attività di scambio inerenti ai progetti e ai programmi, esperienza che potrebbe essere chiamata Interreg Summer School.

L'idea potrebbe essere quella di coinvolgere le aree di cooperazione altoadriatiche di Interreg Italia-Slovenia e Italia-Croazia e di selezionare dei poli universitari, che sarebbero le basi attorno alle quali gli studenti si spostano durante l'attività estiva. Gli studenti saranno selezionati da ogni polo universitario coinvolto e avranno la possibilità di vivere una esperienza accanto ad altri studenti internazionali all'insegna della collaborazione transfrontaliera e alla scoperta dell'operato di Interreg. L'attività didattica estiva consisterebbe in una scuola di euro progettazione per il turismo dove vengono formati gli studenti sui vari programmi di cooperazione assieme a studi di project management, marketing e destination management, per preparare gli studenti al supporto dei

⁸³ https://www.ita-slo.eu/sites/default/files/COMMUNICATION%20STRATEGY_IT_24052017_clean_F.pdf

⁸⁴ https://www.agenziacoesione.gov.it/news_istituzionali/universita-e-interreg/

partner nella realizzazione dei progetti. Lo scambio infatti andrebbe poi a concludersi con l'attività di supporto degli studenti ai vari stakeholders coinvolti nei progetti selezionati.

La partecipazione delle Università nei programmi di coesione territoriale è un'opportunità da cogliere e da valorizzare sempre di più, poiché le Università fertilizzano il territorio e suscitano energie ed inoltre sono in di fare rete creando ambienti dinamici e creativi. A tal proposito è opportuno citare il modello esemplare messa in atto dalla IAI (Iniziativa Adriatico Ionica): UniAdrion; è un network venutosi a creare tra le Università della macroarea adriatico-ionica e tra altri centri di ricerca con lo scopo di rafforzare la collaborazione internazionale, principalmente tramite iniziative di ricerca e di insegnamento, training, specializzazioni post diploma, scuole estive e progetti di ricerca comuni. Tra i membri del network naturalmente sono presenti anche Italia, Slovenia e Croazia, che potrebbero approfittare dell'influenza del programma già attivo e in cui già collaborano per inserire delle attività specifiche per la zona altoadriatica tramite i programmi Interreg. UniAdrion infatti già ha organizzato delle Summer School; nello specifico ne sono state organizzate due nei Balcani con tema mobilità e immigrazione e nell'estate 2022 ne è stata organizzata una ad Ancona con tema turismo sostenibile⁸⁵.

3.4.4 Proposte: Fiera dell'Alto Adriatico

All' interno della società, oltre alla forza motrice degli studenti, sarà opportuno coinvolgere in maniera più profonda anche i vari stakeholders, soprattutto le piccole e medie imprese che si occupano di turismo. Potenzialmente i beneficiari dei progetti Interreg e quindi dei fondi comunitari europei potrebbero essere tutti; dunque, è importante coinvolgere e informare la popolazione quanto possibile. Come è già stato fatto notare, gli eventi di formazione e informazione di Interreg sono principalmente rivolti ai beneficiari effettivi dei programmi; dunque, sarà significativo per i prossimi periodi di programmazione organizzare più eventi pubblici con lo scopo di presentare Interreg, chiarire come funziona e come potenzialmente tutti possano accedervi. L'ideale sarebbe organizzare con cadenza annuale degli eventi con format diverso rispetto a quello prettamente informativo precedentemente usato, con lo scopo di attrarre un pubblico differente. Un esempio potrebbe essere l'organizzazione di una serie di eventi specifici e differenziati, ognuno dedicato a un diverso settore di sviluppo: turismo, scienza, infrastrutture e così via, in modo che gli attori locali si sentano maggiormente coinvolti e interessati nel partecipare all'evento.

⁸⁵ <https://www.uniadrion.net/>

Sotto questo aspetto si presenta un'ulteriore proposta di evento specifico, con modello fiera, dedicato al turismo all'area transfrontaliera altoadriatica. Tale evento potrebbe essere promosso dai due programmi di cooperazione dell'Alto Adriatico: Interreg Italia-Slovenia e Italia-Croazia che, attraverso la realizzazione di esso, potrebbero dare spazio a tutti gli stakeholders interessati per mettersi in luce. Dalla ristorazione, all'ospitalità, alle proposte di mobilità multimodali a tutti i settori che il turismo può includere; gli attori locali di piccole medie imprese potrebbero in questo modo conoscersi e farsi conoscere, creando un clima coeso, un network fatto di sinergie e reti, che aiuterebbe l'Alto Adriatico ad affermarsi come forza unica nel mercato turistico europeo. L'occasione non esiterebbe a dare spazio ai vari progetti messi in atto dai precedenti programmi di cooperazione, che fungerebbero da modello per le varie imprese e i vari attori che ancora non si sono messi in gioco progettando un'idea insieme sfruttando le risorse e i fondi comunitari.

3.4.5 Proposte: Gemellaggio turistico Adriaticultura

In conclusione, tra le varie opportunità di miglioramento capitolate all'inizio della presente sezione della ricerca, al terzo punto "coinvolgimento della società civile", è stata aggiunta una specificazione che riguarda la necessità di aumentare la conoscenza reciproca tra il popolo appartenente alle aree di programmazione di Interreg Italia-Slovenia e Italia-Croazia, ovvero la popolazione altoadriatica. Tale specificazione viene esposta nel finale di questo elaborato, ma la sua importanza è di carattere essenziale. La questione di fondo è che dovrebbe essere creata un'opportunità di conoscenza più profonda tra queste popolazioni, perché essa sarà sempre alla base di qualsiasi forma di collaborazione di successo. La società, per avere una vera spinta di collaborazione, ha bisogno di sentirsi legata; pertanto, nell'ipotesi di volersi dare questa opportunità, tra gli strumenti che si possono utilizzare, il turismo sarebbe sicuramente il più funzionale. Esso permette al singolo di scoprire luoghi e persone nuove e di aprire la mente, accogliendo ciò che è diverso e allo stesso tempo favorendo l'economia. A questo proposito si riportano alcuni passi del libro "Repubblica di Venezia. Un viaggio insolito tra Italia, Slovenia, Croazia, Montenegro, Albania, Grecia e Cipro":

"Può il turismo farci sentire più uniti? Possiamo, attraverso un viaggio, scoprire che il nostro vicino ha tradizioni simili alle nostre, usa espressioni familiari o cucina piatti che ci pare di aver già assaggiato? In un'epoca in cui i confini sembrano essere tornati di moda e in cui i paesi si chiudono su sé stessi, queste guide vogliono scompigliare un po' le carte"

“Perché intraprendere un viaggio di questo tipo? Più che la nostalgia per le epoche che furono, a guidarci è la curiosità e la volontà di costruire ponti tra i popoli...Può darsi che all’interno di questo libro, quelli che per voi sono oggi degli <<stranieri>> diventeranno dei <<concittadini>>, mentre alcuni piatti, espressioni o tradizioni che pensavate di conoscere a memoria assumeranno un contorno più rotondo, più completo” (Vale, 2021:7-8)

Per questo motivo, il turismo dev’essere il motore dell’azione di conoscenza reciproca in Alto Adriatico. Le caratteristiche fisiche della zona focus in questo senso aiutano: nonostante ci sia un mare al centro che separa la maggior parte dell’Italia dalla Slovenia e dalla Croazia, tutte le località sulla costa sono esattamente disposte a specchio: si guardando anche se non si vedono. Potrebbe essere questo, infatti, lo slogan fondamentale della proposta di conoscenza reciproca *Adriaticultura: Guardami! Anche se non mi vedi.*

L’iniziativa è una proposta che riguarda tutte le località ad Est e Ovest che si affacciano sul Mare Adriatico settentrionale, che le vede protagoniste in un progetto di promozione turistica interna, una sorta di scambio tra città gemellate. Lo scambio potrebbe essere promosso all’interno di un progetto Interreg che vede collaborare insieme Italia- Slovenia e Italia-Croazia o in caso contrario implementato separatamente. Tale scambio prevede un sistema di gemellaggio tra due città che si “guardano”, l’idea è quella di proporre un regime reciproco di prezzi agevolati per una vacanza in quella destinazione. Chi può accedervi sono in particolare gli abitanti dei comuni coinvolti dal gemellaggio che avranno una tariffa speciale e inoltre, tutti gli abitanti delle zone di cooperazione coinvolte dal programma, per dare la possibilità a tutti di usufruire di questa offerta. Dunque, ci sarà un prezzo specialmente agevolato reciproco per le città gemellate e un prezzo agevolato per tutti gli abitanti dell’area in programma (comprese le città coinvolte dai gemellaggi nel caso gli abitanti volessero recarsi in un’altra città che non sia quella gemellata). Nello specifico i prezzi agevolati potranno riguardare i trasporti multimodali sostenibili, i ristoranti, le strutture ricettive, gli stabilimenti balneari, i musei e tutte le attività/imprese turistiche che, in qualità di stakeholders, accetteranno l’accordo dello scambio. Ogni municipalità coinvolta avrà il compito di stringere accordi con un numero sufficiente di stakeholders turistici in modo da garantire per l’ospite transfrontaliero la vacanza completa.

La particolarità e la strategicità di questa proposta stanno nel far conoscere le località gemellate da un target di turisti che possiamo definire “interni” e allo stesso tempo nel proseguire la lotta della destagionalizzazione turistica delle località coinvolte. Infatti, il piano tariffario agevolato sarà posto

in essere durante la stagione primaverile (Marzo-Aprile-Maggio) e quella autunnale (Settembre-Ottobre-Novembre), con un regime di 4 giorni di vacanza, entro i quali si può usufruire dei prezzi speciali. L'intero piano turistico di gemellaggio potrebbe essere gestito da un App che permetta agli utenti finali di visualizzare le località, il catalogo dei servizi offerti e infine, di prenotare la vacanza. Tramite l'app si potrà poi usufruire dei prezzi agevolati in loco durante la vacanza stessa. La natura dei gemellaggi potrebbe dipendere da molteplici fattori: innanzitutto dalla specularità delle due località, ma, oltre a ciò, si potrà fare riferimento a elementi di unione e somiglianza di tipo culturale, culinario, sportivo, geografico e via dicendo. Si ribadisce nuovamente la fondamentale importanza che una simile proposta o un qualsiasi altro progetto di approfondimento di conoscenza tra popoli potrebbe avere per la zona altoadriatica. Quella che per anni è stata una zona di conflitto potrebbe in futuro diventare una zona modello: un esempio di come tre paesi, con diverse peculiarità, specificità e unicità sappiano conoscersi e ritrovarsi, sostenersi turisticamente e collaborare con il fine di crescere e superare sfide comuni.

Conclusioni

Nel complesso la cooperazione transfrontaliera in Alto Adriatico tramite lo strumento Interreg ha dato buoni risultati, soprattutto in ambito turistico. Grazie ai progetti analizzati è emerso come la collaborazione abbia principalmente portato alla creazione e valorizzazione di nuovi prodotti turistici e alla promozione della multi-modalità come filosofia di spostamento. Le principali tre aree di miglioramento individuate inerenti al turismo sono state approfondite in questa parte di analisi e inoltre, sono state fornite delle idee sperimentali che potenzialmente potrebbero essere messe in atto nel futuro. Ciò che è emerso nell'ambito dei trasporti, è che i collegamenti ferroviari vanno necessariamente sviluppati, idealmente in un asse interno e uno costiero, in modo da collegare in maniera essenziale Italia, Slovenia e Croazia. Allo stesso modo i collegamenti marittimi dovranno essere nel focus dei progetti, auspicabilmente con la lotta per la destagionalizzazione delle linee, con l'aumento dei servizi e delle località coinvolte e a livello turistico-culturale con un'offerta di minicrociera in Alto Adriatico.

Il secondo punto debole individuato consiste nella promozione e comunicazione inerente al programma e ai progetti di Interreg, ma anche dal punto di vista delle località turistiche coinvolte, che non sfruttano a sufficienza la visibilità data dal programma. L'uso dei social, in particolare di Instagram, è diventato fondamentale nel mercato turistico odierno; pertanto, si ritiene fondamentale una modernizzazione nell'uso delle piattaforme social anche attraverso l'introduzione di figure come gli influencer. Oltre a ciò, si dovrà affiancare un aumento nell'uso di moltiplicatori di informazione per sponsorizzare i progetti, come potrebbero essere i portali turistici principali delle località e del paese. Di conseguenza anche le località coinvolte potrebbero sfruttare in maniera strategica la loro collaborazione con Interreg per valorizzarsi e crescere in ambito internazionale.

Il terzo punto analizzato riguarda il coinvolgimento degli stakeholders in generale nel programma Interreg, questione che influenza anche il turismo, poiché le aziende non essendo particolarmente coinvolte nelle attività, non possono approfittare dei vantaggi del programma. Interreg oggi coinvolge i giovanissimi con ASOC, ma nel mondo universitario potrebbe essere più presente, per esempio con delle scuole estive. I potenziali stakeholders più adulti invece, finora coinvolti con semplici eventi informativi e formativi, potrebbero essere resi partecipi in maniera più dinamica, tramite degli eventi specifici di settore o delle fiere dell'Alto Adriatico in cui Interreg, oltre a dare spazio alle varie imprese, si può porre come mediatore e modello tramite i suoi progetti. Infine, per rafforzare in profondità la cooperazione tra i tre stati dell'Alto Adriatico si è riflettuto

sulla conoscenza reciproca della popolazione, che potrebbe essere consolidata dal turismo, strumento di successo: attraverso dei gemellaggi turistici sostenuti da tariffe agevolate, la popolazione altoadriatica potrebbe conoscersi ancora più a fondo e aumentare le opportunità di scambio e la qualità della cooperazione.

Bibliografia

Bufon Milan and Minghi Julian. The Upper Adriatic borderland: From conflict to harmony. Source: GeoJournal, 2000, Vol. 52, No. 2, The New Europe (2000), pp. 119-127 Published by: Springer Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/41147542>

Castiglioni Benedetta, Puttilli Matteo, Tanca Marcello. OLTRE LA CONVENZIONE pensare, studiare, costruire il paesaggio vent'anni dopo (Sessione 3). Società di Studi Geografici Via San Gallo, 10 50129 – Firenze, 2021. (SESSIONE 3: Patrizia Battilani, Alessia Mariotti, Maria Giulia Silvagni I “paesaggi d’arte” come prodotto turistico fra co- costruzione e partecipazione pubblica. Il progetto RECOLOR, pp 151-156)
https://sbg2020paesaggio.files.wordpress.com/2021/09/oltre_la_convenzione_sessione3.pdf

De Vergottini Giuseppe, Cevolin Guglielmo, Piergigli Valeria, Russo Ivan. Coordinamento adriatico. Il territorio adriatico orizzonte storico, geografia del paesaggio, aspetti economici, giuridici e artistici. Volume III a cura di © 2019 by Edizioni Scientifiche Italiane s.p.a. 80121 Napoli, via Chiatamone 7

Galvani Adriana. Università di Bologna Dipartimento di Discipline Storiche, Antropologiche, Geografiche. L’Adriatico tra Est ed Ovest. Bologna Aprile 2012

Gasparini Alberto e Zago Moreno Relazioni transfrontaliere e turismo. Sinergie e strategie di cooperazione e sviluppo turistico nell’Alto Adriatico a cura di. Istituto Universitario Internazionale per gli Studi Europei Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali Università degli Studi di Trieste. Istituto Universitario Internazionale per gli Studi Europei Stampa: Grafica Goriziana, Gorizia 2011

Lollis Massimiliano, Stefano Soriani (relatore). Port Cooperation in the Upper Adriatic case. Tesi di laurea 2011/2012

Selva Orietta e Umek Dragan et al. Confini nel tempo. Un viaggio nella storia dell’Alto Adriatico attraverso le carte geografiche (secoli XVI-XX). Edizioni Università di Trieste, 2013

Soriani Stefano et al. L’articolazione territoriale dello spazio costiero. Il caso dell’Alto Adriatico. Libreria editrice Cafoscarina 2003

Vale Giovanni, EXTINGUISHED COUNTRIES Repubblica di Venezia. Un viaggio insolito tra Italia, Slovenia, Croazia, Montenegro, Albania, Grecia e Cipro. PAPER BOAT STORIES d.o.o. Zagabria, 2021

Sitografia

Articoli pervenuti in rete

Redazione Trieste All News, 2021. Turismo, FVG, Veneto ed Emilia-Romagna ancora insieme per promuovere l’Alto Adriatico
<https://www.triesteallnews.it/2021/06/turismo-fvg-veneto-ed-emilia-romagna-ancora-insieme-per-promuovere-lalto-adriatico/> (20.11.2022)

Zeno Saracino, 2018, Triesteneews, Treno Crossmoby, Pizzimenti: oltre 5000 passeggeri per Udine-Trieste-Lubiana

<https://www.triesteallnews.it/2018/12/treno-crossmoby-pizzimenti-oltre-5000-passeggeri-per-udine-trieste-lubiana/> (09.01.2023)

Redazione Ascoli, Faro di Roma 2021, Concluso il progetto Arca Adriatica, nasce Eat per promuovere il patrimonio marino dell'Adriatico e della tradizione marinara

<https://www.farodiroma.it/concluso-il-progetto-arca-adriatica-nasce-eat-per-promuovere-il-patrimonio-marino-delladriatico-e-della-tradizione-marinara/> (10.01.2023)

Redazione, Ravenna Today, 2021, Progetto "Arca Adriatica": 12 giornalisti italiani e stranieri in tour tra le bellezze di Cervia

<https://www.ravennatoday.it/cronaca/progetto--arca-adriatica-12-giornalisti-italiani-e-stranieri-in-tour-tra-le-bellezze-di-cervia.html> (10.01.2023)

Redazione, Il colibrì, 2022 <https://colibrimagazine.it/campobasso/la-conclusione-dei-progetti-excover-recolor-comune-campobasso-continua-nel-percorso-valorizzazione-delle-risorse-turistiche/> (10.01.2023)

Redazione, Osservatorio Balcani e Caucaso Transeuropa, Italia-Slovenia: il treno e gli autobus transfrontalieri, 2021

<https://www.balcanicaucaso.org/aree/Slovenia/Italia-Slovenia-il-treno-e-gli-autobus-transfrontalieri-214140> (16.01.2023)

Redazione, Osservatorio Balcani e Caucaso Transeuropa, Sempre più treni attraversano i confini in Europa, 2021

<https://www.balcanicaucaso.org/aree/Europa/Sempre-piu-treni-attraversano-i-confini-in-Europa-209507> (16.01.2023)

Il Piccolo, 2016, I pendolari di confine "costretti" al lavoro nero

<https://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2016/05/15/news/i-pendolari-di-confine-costretti-al-lavoro-nero-1.13477851> (16.01.2023)

Pagine web

Capitolo 1

Adriatic Ionian Euroregion, EUSAIR

<https://www.adriaticionianeuroregion.eu/uncategorized-it/eusair-the-european-union-strategy-for-the-adriatic-and-ionic-region/?lang=it> (15.10.2022)

COTER, Consorzio del Circuito Termale dell'Emilia-Romagna, Turismo e Vacanza Termale

<https://www.termemiliaromagna.it/turismo/> (20.11.2022)

Croazia.info, Terme in Croazia <https://www.croazia.info/cosa-vedere-croazia/terme-croazia/> (20.11.2022)

Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie, Gruppi GECT costituiti con partecipazione italiana

<https://www.affariregionali.it/attivita/aree-tematiche/attivita-internazionale/gruppi-europei-di-cooperazione-territoriale-gect/gruppi-gect-costituiti-con-partecipazione-italiana/> (15.10.2022)

FORUM AIC, Forum delle Camere di Commercio dell'Adriatico e dello Ionio <https://www.forumaic.org/> (15.10.2022)

Hotel Bernardin, Gli incantevoli tesori dell'Istria Slovenia

<https://www.hoteli-bernardin.si/it/destinazioni/istria-slovena> (20.11.2022)

Interreg Italia-Slovenija, PRIMIS - Presentazione comunità minoritarie: la Comunità Nazionale Italiana in Slovenia

<https://www.ita-slo.eu/it/tutte-le-notizie/news/primis-presentazione-comunita-minoritarie-la-comunita-nazionale-italiana> (20.11.2022)

Interreg, <https://interreg.eu/about-interreg/> (15.01.2023)

Interreg Italy-Croatia, <https://www.italy-croatia.eu/> (15.01.2023)

Interreg Italia-Slovenija, <https://www.ita-slo.eu/> (15.01.2023)

Interreg Slovenia-Croatia, <http://www.si-hr.eu/en2/> (10.10.2022)

Interreg ADRION, <https://www.adrioninterreg.eu/> (10.10.2022)

Note tematiche sull'Unione europea, Gruppi Europei di Cooperazione Territoriale (GECT) <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/it/sheet/94/gruppi-europei-di-cooperazione-territoriale-gect-> (15.10.2022)

North Adriatic Ports Association, <https://www.portsofnapa.com/> (16.01.2023)

Osservatorio Interregionale Cooperazione Sviluppo, <http://www.oics.it/> (16.10.2022)

Repubblica di Croazia, I Croati nella Repubblica Italiana

<https://mvep.gov.hr/notizie/i-croati-nella-repubblica-italiana/170975> (20.11.2022)

UniAdrion, <https://www.uniadrion.net/mission/> (16.01.2023)

Capitolo 2

Adriabike, La Ciclovía dell'Alto Adriatico, <http://adriabike.eu/> (05.12.2022) Adrijo official website <https://www.adrijo.eu/en/> (10.01.2023)

Agenzia per la Coesione Territoriale, I progetti faro dei programmi Interreg 2014-2020
https://www.agenziacoesione.gov.it/wp-content/uploads/2022/09/Progetti_Faro_Trasporti-e-mobilit%E2%80%A6.pdf (07.01.2023)

AICCRE, Federazione Friuli-Venezia Giulia, Mobilità sostenibile delle aree turistiche litorali e dell'entroterra transfrontaliero- Mobitour
<https://www.aiccre.fvg.it/2020/04/20/mobilita-sostenibile-delle-aree-turistiche-litorali-e-dellentroterra-transfrontaliero-mobitour/> (05.12.2022)

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Vivere Ancona, 2020
<https://www.vivereancona.it/2020/11/25/progetto-remember-il-patrimonio-culturale-come-leva-per-lo-sviluppo-sostenibile-delle-citt-portuali/861615/> (10.01.2023)

Comunità degli Italiani "Giuseppe Tartini" di Pirano, progetto tARTtini
<https://comunitapirano.com/sezioni/tartini/> (11.01.2023)

Discover Tartini, <https://www.discovertartini.eu/> (11.01.2023)

Interreg Italia-Slovenija, Progetti, <https://www.ita-slo.eu/it/progetti> (05.12.2022)

Interreg Italia-Slovenija, Interbike II Sviluppo delle connessioni multimodali lungo la ciclovie Adriabike
<https://www.ita-slo.eu/it/INTER%20BIKE%20II> (05.12.2022)

Interreg Italia-Slovenija, <https://www.bike-alpeadria.eu/> (05.12.2022)

Interreg Italia-Slovenija, Facciamo il punto!
http://coopterritoriale.regione.veneto.it/Italia-Slovenia/wp-content/uploads/2019/11/GOZZO.INTERBIKE.II_.pdf /07.01.2023)

Interreg Italia-Slovenija, Mobitour Mobilità sostenibile delle aree turistiche litorali e dell'entroterra transfrontaliero
<https://www.ita-slo.eu/it/mobitour> (05.12.2022)

Interreg Italia-Slovenija, mobilità sostenibile delle aree turistiche de dell'entroterra transfrontaliero
http://crossmobility.eu/wp-content/uploads/2019/07/MobiTour_Presentazione.pdf (05.12.2022)

Interreg Italia-Slovenija, Crossmoby Pianificazione della mobilità e servizi di trasporto passeggeri, sostenibili e transfrontalieri, all'insegna dell'intermodalità
<https://www.ita-slo.eu/it/crossmoby> (05.12.2022)

Interreg Italia-Slovenija Crossmoby, E-NEWSLETTER CROSSMOBY N 2, 2020
https://www.ita-slo.eu/sites/default/files/progetti/e-Newsletter%20n.%202_Crossmoby_ITA.pdf
(14.12.2022)

Interreg Italia-Slovenija Crossmoby, E-NEWSLETTER CROSSMOBY N 3, 2020

https://www.ita-slo.eu/sites/default/files/progetti/e-Newsletter%20n.%203_Crossmoby_ITA%20%20%20.pdf (14.12.2022)

Interreg Italia-Slovenija Crossmoby, E-NEWSLETTER CROSSMOBY N 4, 2021
https://www.ita-slo.eu/sites/default/files/progetti/e-Newsletter%20n.%204_Crossmoby_ITA.pdf
(14.12.2022)

Interreg Italia-Slovenija, PRIMIS Viaggio multiculturale tra Italia e Slovenia attraverso il prisma delle minoranze
<https://www.ita-slo.eu/it/primis> (14.12.2022)

Interreg Italia-Slovenija, PRIMIS, Newsletter 1, 2019
https://www.ita-slo.eu/sites/default/files/progetti/PRIMIS%20Newsletter%20%231_0.pdf
(09.01.2023)

Interreg Italia-Slovenija, PRIMIS, Newsletter 2, 2019
https://www.itaslo.eu/sites/default/files/progetti/Primis%20Newsletter%20%232%20mappa%20aggiornata_posodobljen%20zemljevid.pdf (09.01.2023)

Interreg Italia-Slovenija, PRIMIS, Newsletter 3, 2020
https://www.ita-slo.eu/sites/default/files/progetti/Primis%20Newsletter%20%233_0.pdf
(09.01.2023)

Interreg Italia-Slovenija, PRIMIS, Newsletter 4, 2020
https://www.ita-slo.eu/sites/default/files/progetti/Primis%20Newsletter%20%234_0.pdf
(09.01.2023)

Interreg Italia-Slovenija, PRIMIS, Newsletter 6, 2020
https://www.ita-slo.eu/sites/default/files/progetti/Primis%20Newsletter%20%236_FINAL_1.pdf
(09.01.2023)

Interreg Italia-Slovenija, tARTini Turismo culturale all'insegna di Giuseppe Tartini
<https://www.ita-slo.eu/it/tartini> (11.01.2023)

Interreg Italia-Slovenija, Tartini Newsletter n.1,
<https://www.ita-slo.eu/sites/default/files/progetti/NEWSLETTER%201%20-%20ITA%20Final.pdf>
(11.01.2023)

Interreg Italia-Slovenija, Tartini Newsletter n.2,
https://www.ita-slo.eu/sites/default/files/progetti/Tartini_Newsletter%202%20PDFV.pdf
(11.01.2023)

Interreg Italia-Slovenija, Tartini Newsletter n.3,
https://www.ita-slo.eu/sites/default/files/progetti/Tartini_Newsletter%203%20PDFV.pdf
(11.01.2023)

Interreg Italia-Slovenija, Discover Tartini final brochure
https://www.ita-slo.eu/sites/default/files/progetti/2019-12-16__Tartini%20final%20brochure%20IT.pdf (11.01.2023)

Interreg Italia-Slovenija, Piano di sviluppo transfrontaliero per la conservazione e la promozione del patrimonio culturale di Giuseppe Tartini
https://www.ita-slo.eu/sites/default/files/progetti/tARTini%20-%20D3_2_4%20Policy%20Guidelines%20FINAL%20-%20Italian%20version_4.pdf (11.01.2023)

Interreg Italia-Slovenija, PROGRAMMA INTERREG VI-A ITALIA – SLOVENIA 2021-2027
https://www.ita-slo.eu/sites/default/files/versone_ITALIANO_IP_ITA-SLO_clean__final_05082022.pdf (11.01.2023)

Interreg Italy-Croatia, Arca Adriatica, Protection, promotion and touristic valorisation of Adriatic maritime heritage
<https://www.italy-croatia.eu/web/arcaadriatica> (10.01.2023)

Interreg Italy-Croatia, WP2 – PROJECT COMMUNICATION AND CAPITALIZATION ACTIVITIES ACT. 2.2 – FINAL CONFERENCE
https://www.italycroatia.eu/documents/281799/0/D+2.2.1_LP_Final+conference+%281%29.pdf/05752287-c44b-bd26-aac6-44d82a40ca9a?t=1649767823808 (10.01.2023)

Interreg Italy-Croatia, WP3 - DEVELOPMENT OF THE CULTURAL-TOURISM DESTINATION ACT. 3.1 STRATEGIC DOCUMENTATION FOR THE DEVELOPMENT OF THE COMMON TOURISM DESTINATION
https://www.italy-croatia.eu/documents/281799/0/D+3.1.2_Master_Plan.pdf/66b40ca9-bfc6-efc4-5cc0-82970ed5f8fa?t=1649767203297 (10.01.2023)

Interreg Italy-Croatia, REMEMBER REstoring the MEMory of Adriatic ports sites. Maritime culture to foster Balanced tErritorial growth
<https://www.italy-croatia.eu/web/remember> (10.01.2023)

Interreg Italy-Croatia, Recolor, Newsletter number 6, 2022
<https://www.italy-croatia.eu/documents/283710/1358545/D2.3.1+Newsletter+No.6+-+EN.pdf/5a711106-9f26-def4-e1f5-d718312b36c9?t=1663436892504> (10.01.2023)

Interreg Italy-Croatia, MIMOSA, Maritime and multimodal sustainable passenger transport solutions and services <https://www.italy-croatia.eu/web/mimosa> (10.01.2023)

Interreg Italy-Croatia, MIMOSA Newsletter 1
https://www.italycroatia.eu/documents/2143550/3793970/MIMOSA_newsletter_1_FINAL_IT.pdf/e6fede92-bef0-f5e7-c2c1-37bd54776a3b?t=1625056121541 (10.01.2023)

Interreg Italy-Croatia, Mimosa Newsletter 2

https://www.italy-croatia.eu/documents/2143550/3793970/MIMOSA_newsletter_2_IT.pdf/10caae79-2168-a42b-ab76-0522bfa64ad0?t=1630394871944 (10.01.2023)

Interreg Italy-Croatia, Mimosa Newsletter 4

https://www.italy-croatia.eu/documents/2143550/3793970/Newsletter+4_IT.pdf/f0f887e4-d0e5-9820-78e8-2924d360b578?t=1664186738980 (10.01.2023)

Interreg Italy-Croatia, Remember, Report on tangible and intangible cultural heritage of involved ports

<https://www.italycroatia.eu/documents/284330/0/DEL+3.1.5+report+on+intangible+heritage+ALL+%281%29.pdf/74105cd4-e4f0-b7a9-db32-4abf78be0e66?t=1671016474037> (10.01.2023)

Interreg Italy-Croatia, RECOLOR, Reviving and Enhancing artworks and Landscapes Of the Adriatic

<https://www.italy-croatia.eu/web/recolor> (10.01.2023)

Interreg Italy-Croatia, ICARUS Intermodal Connections in Adriatic-Ionian Region to Upgrowth Seamless solutions for passenger <https://www.italy-croatia.eu/web/icarus> (10.01.2023)

Interreg Italy-Croatia Icarus 4th Newsletter, Final conference in Trieste 2021

https://www.italy-croatia.eu/documents/299521/0/ICARUS+Newsletter+%234_compressed+%281%29.pdf/9f124df0-8fc8-52c4-8fc4-7984fe7cea71?t=1658735166417 (10.01.2023)

Interreg Italy-Croatia, ICARUS FINAL PUBLICATION 2021 Intermodal Connections in Adriatic-Ionian Region to Upgrowth Seamless solutions for passenger

https://www.univiu.org/images/aauniviu2017/TeDIS/tedis_project/ICARUS_FINAL_PUBLICATION_stampa.pdf (10.01.2023)

Interreg Italy-Croatia, Interreg Programma 2021-2027

https://www.italy-croatia.eu/documents/4208634/5145597/INTERREG_Italy_Croatia_Programme_2021_2027-2.pdf/b5164d62-8395-df4c-deb6-3d00cbd2bd64?t=1669370447035 (10.01.2023)

PRIMIS: giornate di formazione. Marketing turistico Part 3

https://www.youtube.com/watch?v=fLgdm_RH7eE&t=596s (09.01.2023)

QT Quaderni di Tecnostruttura

http://quaderni.tecnostruttura.it/glossario/investimento_territoriale_integrato_iti/ (04.12.2022)

Regione Autonoma Friulia Venezia Giulia, Progetti e Bandi Europei, PRIMIS Viaggio multiculturale tra Italia e Slovenia attraverso il prisma delle minoranze

<https://www.regione.fvg.it/rafvfg/cms/RAFVG/cultura-sport/progetti-bandi-europei/FOGLIA8/> (14.12.2022)

Regione del Veneto, Programma di Cooperazione Transfrontaliera Italia - Croazia 2014-2020
<https://www.regione.veneto.it/web/programmi-comunitari/cte-italia-croazia> (10.01.2023)

Regione Istriana, A breve sarà disponibile la tessera intelligente VIA ISTRA che offre molti vantaggi per gli amanti dell'Istria e i suoi visitatori, 2022
<https://www.istra-istria.hr/it/articoli/regione-istriana-novita/13669/a-breve-sara-disponibile-la-tessera-intelligente-via-istra-che-offre-molti-vantaggi-per-gli-amanti-dellistria-e-i-suoi-visitatori/>(10.01.2023)

Capitolo 3

Agenzia per la Coesione Territoriale, Le Università e Interreg: una collaborazione che si intensifica e può ancora essere migliorata
https://www.agenziacoesione.gov.it/news_istituzionali/universita-e-interreg/(22.01.2023)

A Scuola di Open Coesione, <https://www.ascuoladiopencoesione.it/it/didattica/2122/ETC>
(22.01.2023)

AvioNews, World Aeronautical Press Agency
<https://www.avionews.it/it/item/1071626-adria-airways-ripristina-il-volo-roma-lubiana.html>
(16.01.2023)

Blog UniCusano <https://www.unicusano.it/blog/didattica/master/content-creator-cosa-fa/>
(18.01.2023)

Città di Chioggia, PROGETTO SU.TR.A - INTERREG ITALIA CROAZIA
<https://www.chioggia.org/index.php?area=84&menu=3&page=311&idnotizia=951&lingua=4>
(16.01.2023)

Comune di Cervia, Arca Adriatica <https://www.comunecervia.it/aree-tematiche/europa-e-relazioni-internazionali/scheda-progetto/ArcaAdriatica.html> (18.01.2023)

Comune di Cervia, Ti racconto Arca Adriatica
<https://www.comunecervia.it/citta/notizie/notizia/ti-raccontoarca-adriatica.html>(18.01.2023)

Croaziainfo.it. Autobus Croazia <https://www.croaziainfo.it/autobus.html> (15.01.2023)

Croazia piena di vita <https://croatia.hr/it-it> (18.01.2023)

Direct Ferries
https://www.directferries.it/traghetti_da_italia_per_slovenia.htm#:~:text=Esistono%20%20ferry%20routes%20attive,effettuata%20%20volte%20al%20giorno
<https://www.croazia.info/traghetti-croazia/> (16.01.2023)

European Commission, Trans-European Transport Network (TEN-T)
https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en (16.01.2023)

Flixbus, Mappa <https://www.flixbus.it/tratte-autobus> (15.01.2023)

Giro, Eventi e Turismo in Friuli-Venezia Giulia, Collegamenti transfrontalieri: per l'estate 2022 treni, bus e vettori mare verso Austria, Slovenia e Croazia, sempre accessibili alle bici
<https://www.girofvg.com/collegamenti-transfrontalieri-2022-bici/> (16.01.2023)

I feel Slovenia <https://www.slovenia.info/it> (18.01.2023)

I feel Slovenia, In Slovenia con l'aereo
<https://www.slovenia.info/it/itinerari-suggeriti/arrivo-in-slovenia-e-in-giro-per-la-slovenia/in-slovenia-con-l-aereo> (16.01.2023)

I feel Slovenia, In Slovenia con l'autobus
<https://www.slovenia.info/it/itinerari-suggeriti/arrivo-in-slovenia-e-in-giro-per-la-slovenia/in-slovenia-con-l-autobus> (15.01.2023)

Interreg Italia-Slovenija, Communication Strategy
https://www.itaslo.eu/sites/default/files/COMMUNICATION%20STRATEGY_IT_24052017_clean_F.pdf (22.01.2023)

Interreg Italia-Slovenija, Notizie <https://www.ita-slo.eu/it/tutte-le-notizie/news/presentate-le-nuove-linee-guida-le-attivita-di-comunicazione-dei-progetti> (16.01.2023)

Interreg Volunteer Youth <https://www.interregyouth.com/> (18.01.2023)

Istra <https://www.istra.hr/it/search?s=interreg> (18.01.2023)

North Adriatic Ports Association <https://www.portsofnapa.com/eu-projects> (16.01.2023)

Sito Ufficiale di Informazione Turistica di Cervia, Milano Marittima, Pinarella e Tagliata, Le nuove installazioni di Arca Adriatica a Cervia
<https://www.turismo.comunecervia.it/it/notizie-e-comunicati/2021/le-nuove-installazioni-di-arca-adriatica-a-cervia#null> (18.01.2023)

Vacanza in Croazia, Come arrivare in Croazia in aereo, traghetto e auto
<https://www.vacanzaincroazia.it/come-arrivare-in-croazia/> (16.01.2023)

We Balkans <https://webalkans.eu/en/> (18.01.2023)

We Balkans, Made of us <https://webalkans.eu/en/made-of-us/> (18.01.2023)

Open Coesione, Conosciamo i vincitori ASOC ETC Interreg Italia-Croazia
<https://opencoesione.gov.it/it/news/conosciamo-i-vincitori-asoc-etc-interreg-italia-croazia/> (22.01.2023)

UniAdrion, Mission <https://www.uniadrion.net/mission/> (22.01.2023)

Youtube, COMUNICARE INTERREG <https://www.youtube.com/watch?v=zF0abvCC2nE&t=12574s>
(18.01.2023)