



Blue economy nella pianificazione terra-mare: un approccio sistemico intersettoriale green oriented

Blue economy and land sea planning: a green oriented systemic sectoral approach

MARIA CORONATO

Università degli Studi di Roma "Tor Vergata"; maria.coronato@uniroma2.it

Riassunto

Gli oceani, i mari e le aree costiere costituiscono una componente integrata ed essenziale dell'ecosistema terrestre. Gli Stati si sono impegnati, durante la Conferenza di Rio +20, "a proteggere e a ripristinare la salute, la produttività e la resilienza di questo complesso ecosistemico [...]" (ONU, 2012 § 158). La stessa Conferenza indica, inoltre, la *green economy* quale modello da seguire per lo sviluppo sostenibile (ONU, 2012 § 56), anche in attuazione della Agenda 21 e del Millennium Development Goals (ONU, 2012 § 57).

Green economy e *blue economy* si incontrano quindi nel promuovere una crescita sostenibile, mettendo la prima a disposizione della seconda, tecnologie e strumenti capaci di generare azioni competitive e sostenibili.

Tuttavia, se da un lato occorre guardare alla conservazione e alla tutela del mare, dall'altro va misurato il suo potenziale impiego in termini di consumo delle sue risorse. Il mantenere un equilibrio tra i due aspetti è condizione essenziale per gestire in modo sostenibile mari e coste, attraverso un processo di pianificazione integrata terra-mare capace di combinare competitività e sostenibilità all'interno di regioni definite funzionali (Zunica, 1986; Prezioso, 2015; Kyvelou, 2017; CEMAT, 2017) caratterizzate da complesse relazioni (flussi economici globali, cambiamento climatico, pressione naturale ed antropica, ecc.).

Data l'interdipendenza dei settori economici della *blue economy* (turismo, energia, commercio, acquacultura, risorse marine, ecc.) – che utilizzano luoghi e infrastrutture condivisibili (porti, reti di distribuzione dell'energia elettrica, ecc.) – diventa prioritario per la Commissione Europea il bisogno di una pianificazione integrata dello spazio marittimo, che stimoli nuovi investimenti e nuova occupazione.

Abstract

Oceans, seas and coastal areas are an integrated and essential component of the Earth's ecosystem. At the Rio +20 Conference, the states committed themselves "to protecting and restoring the health, productivity and resilience of this ecosystem complex [...]" (UN, 2012 § 158). The same Conference also indicates the green economy as a model to be followed for sustainable development (UN, 2012 § 56), also in implementation of Agenda 21 and the Millennium Development Goals (UN, 2012 § 57).

Therefore, the Green Economy and the Blue Economy meet with the objective of promoting sustainable development, putting the first at the disposal of the latter, technologies and tools able to produce competitive and sustainable actions.

However, while it is necessary to look at the conservation and protection of the sea, on the other, its potential use must be measured in terms of consumption of its resources. Maintaining a balance between the two aspects is an essential condition for the sustainable management of seas and coasts, through an integrated land-sea planning process able to combine competitiveness and sustainability within defined functional regions (Zunica, 1986; Prezioso, 2015; Kyvelou, 2017; CEMAT, 2017) characterized by complex relationships (global economic flows, climate change, natural and anthropic pressure, etc.).

Given the interdependence of the economic sectors of the blue economy (tourism, energy, trade, aquaculture, marine resources, etc.) – which use shared places and infrastructures (ports, electricity distribution networks, etc.) – becomes a priority for the European Commission the need for integrated planning of maritime space, able to stimulate new investments and new jobs.

A partire dall'analisi dei principali contributi scientifici e con il supporto di documenti europei, in cui *green* e *blue economy* sono definiti parte del medesimo processo di pianificazione terra-mare, il paper analizzerà l'impatto economico, occupazionale ed ambientale generato da un approccio sistemico intersettoriale alla blue economy.

Parole chiave

Pianificazione integrazione terra-mare, Macro-regione, Governance, Blue economy, Green economy

Starting from the analysis of the main scientific contributions and with the support of European documents, in which green and blue economy are defined as part of the same land-sea planning process, the paper will analyze the economic, occupational and environmental impact generated by an approach systemic intersectorial to the blue economy.

Keywords

Land-sea integrate plan, Macro-regions, Governance, Blue economy, Green economy

1. La coesistenza della *blue* e *green economy* nella pianificazione integrata terra-mare: il quadro europeo

L'innalzamento del livello dei mari, l'inquinamento, l'aumento della temperatura dell'acqua e la frequenza di fenomeni meteorologici estremi hanno spostato le attività economiche verso nuove zone modificando gli ecosistemi marini (CE, 2008). Inoltre, l'uso crescente delle zone marittime, unito agli effetti dei cambiamenti climatici, delle calamità naturali e dell'erosione, esercita pressioni sulle risorse marine tali da rendere necessaria una gestione terra-mare attraverso una pianificazione integrata dello spazio terrestre e di quello marittimo, almeno a scala europea, che superi i confini amministrativi di ciascuno Stato membro (D'Orazio *et al.*, 2017).

Secondo la Direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino (CE, 2008a), gli Stati membri sono tenuti a cooperare qualora condividano una regione o sotto-regione marittima e ad avvalersi, al fine di un migliore coordinamento, delle strutture regionali esistenti. Tuttavia, se da un punto di vista politico la pianificazione deve superare il confine amministrativo, da un punto di vista economico-ambientale è da superare l'approccio settoriale all'utilizzo delle risorse del mare alla base di politiche (energetica, ambientale, turismo, ecc.) talvolta non coerenti tra loro. Una pianificazione integrata dello spazio marittimo creerebbe un coordinamento settoriale tale da aumentare l'efficacia e la coerenza delle politiche dell'Unione europea (UE) e nazionali con una riduzione dei costi generati dalla mancanza di coordinamento

(CE, 2008a). Infine, un quadro di pianificazione stabile e condiviso, oltre che effetti positivi sull'ambiente, ha l'ambizione di generare stabilità (economica e giuridica) e quindi attrarre investimenti nei settori *blue economy* (turismo, energia, commercio, acquacultura e risorse marine, ecc.), potenziando la capacità dell'Europa di attirare anche capitali stranieri.

Queste evidenze sono state poste come base della pianificazione dello spazio marittimo considerato «[...] un processo pubblico di analisi e pianificazione della distribuzione spaziale e temporale delle attività umane nelle zone marine in vista del conseguimento di obiettivi economici, ambientali e sociali il cui obiettivo finale è di elaborare piani per determinare l'utilizzo dello spazio marittimo e permettere usi diversi del mare» (CE, 2013, p. 1). Nel 2014, il Consiglio Europeo istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo in cui dichiara che (art. 16): «Le attività marine e costiere sono spesso strettamente correlate. Al fine di promuovere l'uso sostenibile dello spazio marittimo, la relativa pianificazione dovrebbe tenere conto delle interazioni terra-mare. Per tale motivo, la pianificazione dello spazio marittimo può essere molto utile per determinare gli orientamenti riguardanti la gestione sostenibile e integrata delle attività umane in mare, la conservazione dell'ambiente di vita, la fragilità degli ecosistemi costieri, l'erosione e i fattori sociali ed economici. La pianificazione dello spazio marittimo dovrebbe essere finalizzata all'integrazione della dimensione marittima di alcuni usi o attività costiere e delle rispettive incidenze, consentendo in ultima analisi una visione integrata e strategica» (CE, 2014).

Queste premesse sono coerenti con la Strategia Europe 2020 nella misura in cui la *blue economy* accompagna la creazione di nuova occupazione, innovazione e sostiene azioni di sviluppo sostenibile.

Superare l'approccio settoriale nelle attività marittime e il condizionamento dei confini politici nazionali, guardare al principio della coesione – che guida l'UE – trovano ulteriore riscontro nella Territorial Agenda per EU 2020, ove si legge: «Maritime activities are essential for territorial cohesion in Europe. The Marine Strategy Framework Directive and EU Integrated Maritime Policy call for coordinated actions from Member States on maritime spatial planning. Such planning should be integrated into the existing planning systems to enable harmonious and sustainable development of a land-sea continuum» (Informal Ministerial Meeting of Ministers responsible for Spatial Planning and Territorial Development, 2011, p. 55). Le Regioni europee, soprattutto quelle marittime, sono pertanto invitate, nell'orizzonte 2020 e post, a combinare l'approccio sostenibile delle attività economiche – che sostiene modelli di *green economy* – con i settori della *blue economy*, sfruttando i vantaggi competitivi offerti dall'operatività macro-regionale (Prezioso *et al.*, 2016), attraverso cui si chiede ai settori economici della *blue economy* di organizzarsi secondo un modello sostenibile *green oriented*, interdipendente, integrato nelle competenze e nelle infrastrutture (interoperabilità terra-mare), capace di supportare azioni sostenibili nei processi economici settoriali.

2. Blue e green economy per una rinnovata competitività: impatto economico, occupazionale ed ambientale

La geografia propria dell'Europa marittima rappresenta un capitale territoriale *blue* iniziale alimentato dalle interazioni tra attività marittime e attività terrestri: le attività di *blue economy* non si limitano alle sole aree costiere o alle isole, poichè anche le regioni senza sbocco sul mare ne beneficiano in forza degli scambi di beni e servizi. A tal proposito la Figura 1 evidenzia come l'impatto delle attività di *blue economy* vada oltre la sola zona costiera spingendosi anche nelle aree più interne, come in Italia.

Se da un lato questo genera una maggiore interazione economica, dall'altro aumenta la pressione sull'ambiente marino. I rischi e le opportunità della *blue economy* appaiono legati ai flussi globali, ai cambiamenti climatici e al sovrasfruttamento delle risorse. Appare evidente, nel Mare del Nord ad esempio, come l'alta performance economica dei grandi hub portuali europei influenzi l'ecosistema marino. Lo stesso accade in Italia, Portogallo e Grecia soprattutto in prossimità dei porti principali. Gli impatti che ne derivano (economico, ambientale e sociale) sono da considerare nelle scelte di pianificazione territoriale, soprattutto nella misura in cui la pianificazione dello spazio marittimo diviene strumento di organizzazione del capitale territoriale *blue* – costruito su azioni di valorizzazione delle diversità territoriali¹ – condizionando i risultati delle scelte di policy.

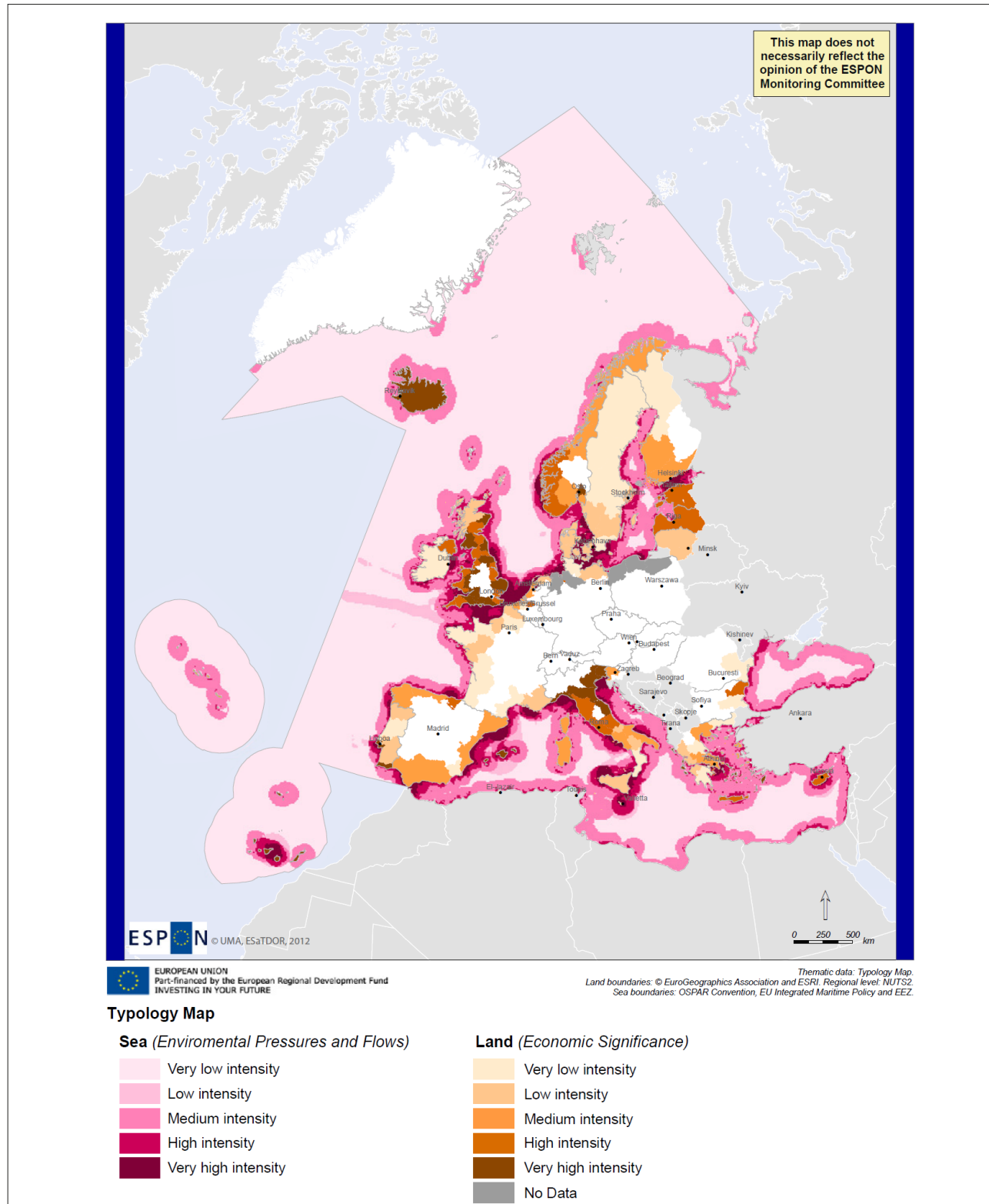
Se da un lato la *green economy* si avvia ad essere un modello di sviluppo economico che contempla anche le dimensioni sociale, ambientale e culturale alla luce del capitale territoriale potenziale georeferenziato (Coronato, 2016), la *blue economy* – inserita in un contesto di pianificazione integrata dello spazio marittimo che ne misura, in modo tutt'altro che omogeneo, limiti e potenzialità – ne diventa un "settore economico" che comprende ovviamente l'intera filiera delle attività produttive che caratterizzano l'economia del mare².

L'interazione terra – mare, che nel quadro europeo sostiene i settori della *blue economy* organizzati secondo modelli *green oriented*, favorisce il passaggio ad un paradigma economico sostenibile, capace di migliorare sia la salute dell'ecosistema marino e costiero (con una riduzione dei rischi ambientali), sia il valore in termini di produzione di ecoservizi, generando un aumento di

1 Ad esempio, il settore energetico della *blue growth* (energia eolica offshore, energia delle maree, energia delle onde o energia termica degli oceani) è organizzato sulla base delle diversità proprie di ciascun territorio: le aree esposte all'Oceano Atlantico hanno grande potenziale per la potenza delle onde, la regione del Mare del Nord è particolarmente adatta per l'energia eolica, ecc.

2 Settori tradizionali: acquacoltura, pesca, industria di trasformazione del pesce, trasporto marittimo, porti, magazzinaggio e progetti idrici, costruzione e riparazione navale, turismo costiero, estrazione di petrolio e gas; settori emergenti: dissalazione, protezione costiera e ambientale, energia eolica *offshore*, *ocean energy blue* bioeconomia/biotecnologia.

FIGURA 1 – Interazione terra-mare



FONTE: ESPON 2018, p. 9

benessere per i cittadini e le attività economiche sostenibili, anche in termini di nuova occupazione (*green e blue job*).

Gli impatti delle scelte di pianificazione integrata terra – mare nei diversi settori della *blue economy* vanno dunque misurati al fine di costruire azioni di policy competitive e sostenibili. A tale scopo, la Commissione Europea (2012), nel progetto “Scenarios and Drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts”, per ciascuna macro-regione marittima europea (Baltico, Mare del Nord, Mediterraneo, Mar Nero, Atlantico, Ar-

tico) misura la presenza/assenza di impatto (economico, occupazionale, ambientale) nei settori del trasporto marittimo a corto raggio, acquacoltura, biotecnologia, energia eolica offshore, turismo e yachting, protezione delle coste.

In Tabella 1, sulla base delle analisi settoriali condotte per ciascuna macroregione marittima europea, si è costruita una matrice impatto/settore della macro regione mediterranea: ad un impatto economico positivo nel trasporto marittimo a corto raggio corrisponde un impatto ambientale negativo, confermando quanto già

TABELLA 1 – Impatto economico, sociale ed ambientale dei settori della *blue growth* nella macroregione Mediterranea

Impatto	Indicatore	Settori Blue Growth					
		Trasporto marittimo a corto raggio	Acquacoltura	Biotecnologia	Energia eolica offshore	Turismo e yachting	Protezione/Regolamentazione delle coste
Impatto economico	Quota di mercato	+'	-'	+'	0		
	Valore aggiunto		+'	+'			
	Potenziale esportazione				0		
	Turismo costiero					-'	
	Yachting					+'	
	Sport nautici					0	
	Budget per la sicurezza						++'
	Opportunità nell'export						0
Impatto occupazionale	Occupati	-'	0(+)	0/+		-'	
	Occupati diretti				+'		0
	Catena del valore				0		0
Impatto ambientale	Natural Habitants	-'				--'	
	Consumo di energia	-'				--'	
	vita acquatica	-'				--'	
	Livello di CO2		0/+	+'			-'
	Qualità dell'acqua		-/+'	0/+			
	Domanda energetica		-'	+'			
	Domanda di acqua		-'	+'			
	Riduzione di CO2				0		
	Fauna				0		0
	Disturbii del suolo				0		-'
Legenda:	++': impatto molto positivo						
	+': impatto positivo						
	0: assenza di impatto						
	-': impatto negativo						
	--': impatto molto negativo						

FONTE: Elaborazione dell'A. su dati della Commissione Europea (2012)*

* European Commission (2012), Scenarios and Drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts, disponibile su <https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/system/files/Blue%20Growth%20Final%20Report%2013092012.pdf>.

evidenziato in Figura 1, ove alla grande attività portuale corrisponde un alto consumo di risorse naturali marittime; i settori della acquacoltura e delle biotecnologie hanno un generale impatto positivo; turismo e yachting producono invece un impatto, soprattutto ambientale, negativo e non si prevede un aumento di occupazione (i cui valori già sono tuttavia positivi); la protezione delle coste appare infine un settore su cui investire nonostante la maggiore produzione di CO2 attesa.

In Italia, lo studio di Unioncamere (2017) mostra che sono quasi 200 mila le imprese dell'economia del mare pari al 3,1% del totale ed il valore aggiunto prodotto dalla *blue economy* è arrivato nel 2016 a 43 miliardi di euro, pari al 3% del totale nazionale. Guardando invece alla forza lavoro, la *blue economy* conta oltre 800 mila occupati, pari al 3,5% dell'occupazione complessiva nazionale³. Ancora più importante si rivela la capacità di sostenere proprio l'occupazione, considerando che dal 2011 al 2016 il numero di lavoratori nella *blue economy* è aumentato di quasi 3 punti percentuali a fronte di una sostanziale tendenza al rallentamento nel resto dell'economia.

Nelle Figure 2 e 3 sono riportati l'andamento del numero di imprese e di occupati nei settori della blue economy negli anni 2013-2016. È evidente un costante aumento del numero di imprese impegnate nella ricerca, regolamentazione e tutela ambientale, a cui segue un aumento, seppur più modesto, delle attività legate al tempo libero. Di contro il settore (tradizionale) della cantieristica risente dell'obsolescenza delle infrastrutture portuali nazionali, che sono causa della bassa competitività del sistema portuale nazionale caratterizzato dalla mancanza di visione sistemica (MIT, 2016). Tali evidenze trovano conferma anche nel numero di occupati per ciascun settore, in crescita nella ricerca e tutela ambientale così come nella movimentazione di merci e passeggeri. L'industria delle estrazioni marine, dopo il decremento subito nel 2014, ha ripreso a crescere, seppur solo per gli occupati e non per numero di imprese. Al 2018, il trend settoriale potrebbe nuovamente invertirsi.

L'andamento sicuramente positivo della *blue economy*, per durare nel tempo, necessita però di combinare la competitività raggiunta con i vincoli della sostenibilità, anche sfruttando la domanda sempre maggiore

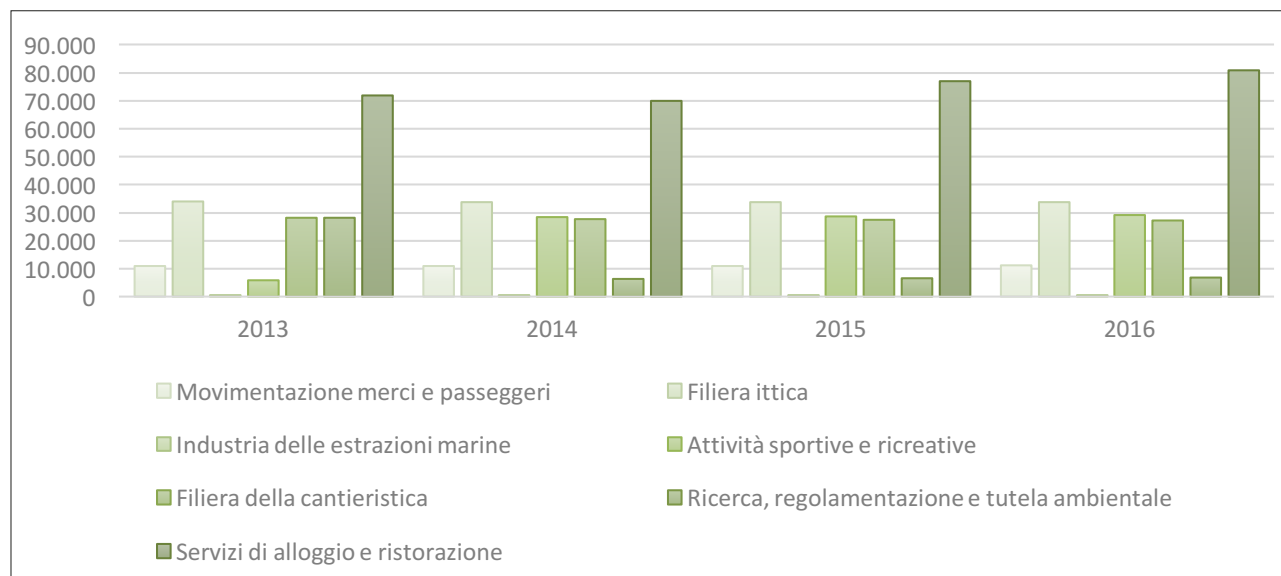
di consumi *green oriented*, chiedendo, così come è già emerso in termini di numero di imprese e di occupati, un maggiore investimento in innovazione e ricerca (prodotti e processi sempre a minor impatto ambientale)⁴, non solo per qualificare i servizi offerti ai clienti – come nel caso del turismo sostenibile – ma anche per ridurre l'impatto ambientale di processi produttivi legati ad esempio alla cantieristica o al trasporto, sia di merci che di persone. Per la sostenibilità ambientale, centrale è il tema dell'eco-efficienza dei porti (e di conseguenza della gestione dei rifiuti, bonifica, riduzione delle emissioni atmosferiche, ecc.), cui associare sistemi di certificazione ambientali portuali, secondo il modello adottato dalle imprese che, per non uscire dal mercato e rispondere ai sempre maggiori vincoli ambientali, cercano di riorientare 'a monte' le proprie produzioni in chiave *green*, concentrandosi sulla fase iniziale del processo produttivo, in modo tale da riuscire a far viaggiare i positivi effetti che ne scaturiscono lungo l'intera catena fino ad arrivare al prodotto.

Se però si supera l'approccio settoriale alla *blue economy* – i cui risultati sono sicuramente incoraggianti in termini di occupazione, valore aggiunto ed investimenti in innovazione e ricerca per produrre minori impatto ambientale – per adottare un approccio sistemico, è evidente che per promuovere la crescita sostenibile delle attività marittime da un lato, e l'uso sostenibile delle risorse marine dall'altro, è necessario dotarsi di un quadro che consente di attuare efficacemente la pianificazione dello spazio marittimo nelle acque nazionali (e non). Se da un lato è dunque necessaria una pianificazione integrata, dall'altro occorre che le politiche nel loro complesso vadano oltre la logica del settore e si misurino tra loro in termini di obiettivi, misure e azioni. È stato dimostrato (CE, 2014; D'Orazio *et al.*, 2017) che la Regolamentazione delle attività marittime in particolare, attraverso una pianificazione integrata (Direttiva 2014/89/UE), consente sia un vantaggio economico – occupazionale, sia una crescita eco-sostenibile della *blue economy*, capace di ridurre i costi della ricerca spe-

³ Unioncamere (2017).

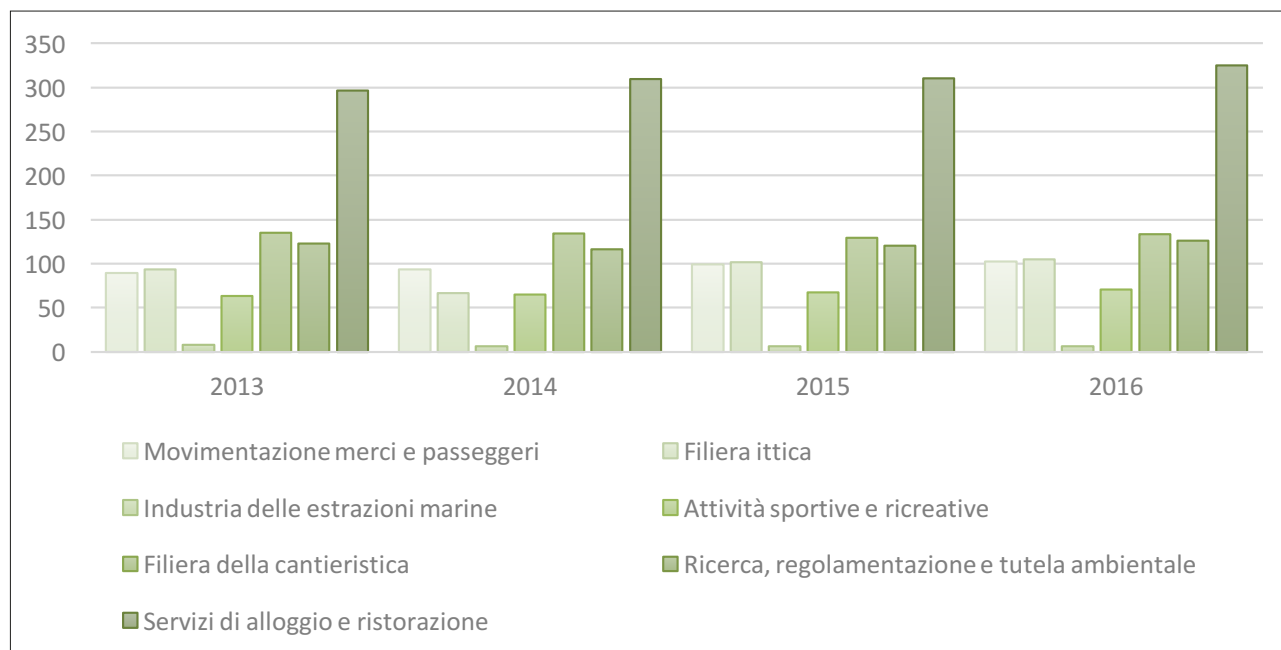
⁴ Molti investimenti in innovazione e ricerca sono riconducibili alle attività connesse ai consumi energetici verosimilmente spiegabile con il fatto che gli input rappresentano il primo anello della catena produttiva, con effetti moltiplicativi a cascata su quelli successivi.

FIGURA 2 – Numero delle imprese della *blue growth* in Italia



FONTE: Elaborazione dell'A. su dati Unioncamere (2013-2017)

FIGURA 3 – Occupati nei settori *blue economy*



FONTE: Elaborazione dell'A. su dati Unioncamere (2013-2017)

rimentale, i costi di transazione e le spese amministrative ed operative, migliorando al tempo stesso la certezza di cui hanno bisogno le PMI per investire.

Sul piano operativo, ciascuno Stato UE ha elaborato una strategia terra – mare integrata a basso impatto ambientale da cui partire per poter avviare un processo virtuoso legato alla implementazione e gestione dei settori *blue growth*. A tal fine, lo Stato italiano, per mezzo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha elaborato il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (MIT, 2016) in cui, nel trasformare gli elementi strategici del Piano in obiettivi specifici si sono seguiti alcuni orientamenti di policy comuni a tutta la programmazione del sistema nazionale dei trasporti, ed in particolare:

- attenzione e priorità a tutti i segmenti del traffico portuale in ragione della loro capacità di contribuire alla crescita economica e sociale;
- attenzione e priorità alla manutenzione e messa in sicurezza di un patrimonio infrastrutturale spesso obsoleto;
- attenzione e priorità all'innovazione ed allo sviluppo tecnologico a supporto della integrazione terra-mare;

puntando a superare “l'individualismo portuale”.

L'efficacia del processo produttivo va misurato, quindi, guardando contemporaneamente alla competitività e alla sostenibilità. A tale proposito, lo studio del MIT ha messo in luce le criticità del sistema portuale italiano, che, in qualche modo, rallentano o bloccano il potenziale di sviluppo della *blue economy*:

1. bassa competitività del sistema portuale italiano per carenza di infrastrutture fisiche con forti impatti sull'export, che attualmente è una delle poche voci di bilancio pubblico in aumento;
2. perdita di competitività del sistema portuale italiano nel segmento del transhipment rispetto ad altri Paesi del Mediterraneo, dal Marocco a Malta e più recentemente alla Grecia, con conseguente calo del traffico dei porti di riferimento del settore, a vantaggio di altri scali concorrenti;
3. presenza di una programmazione locale spesso lontana dai reali bisogni del mercato e de-responsabilizzata sul piano degli effettivi ritorni degli investimenti;

4. ritardo nazionale nel potenziare i sistemi portuali alla luce del gigantismo navale con conseguenze sui porti gateway e/o di transhipment, e quelli regionali con traffico *feeder*;
5. incremento delle quote di mercato dei sistemi portuali del Nord Europa sui traffici tra Paesi extra-UE ed Italia. Scelte queste legate agli operatori economici che guardano all'efficienza complessiva della catena del trasporto, all'affidabilità nei tempi di consegna e, solo in ultima istanza, alla distanza;
6. la contemporanea presenza di decisori pubblici e privati negli organismi gestionali delle singole Autorità Portuali ha contribuito, infine, ad alimentare il rischio di sovrapposizione tra interessi, pur legittimi, di natura privata e/o aziendale ed obiettivi pubblici, rendendo più difficile e meno trasparente la definizione di un unico disegno strategico di respiro nazionale.

L'investimento nel sistema portuale e nell'ottimizzazione della catena logistica (collegamenti con l'entroterra e multimodali), superando quindi le criticità emerse dallo studio del MIT, non può prescindere dall'essere coerente con le “Guida Verde per la sostenibilità” dell'*Environmental Sea Ports Organisation* (ESPO, 2012)⁵ promuovendo ed investendo, ad esempio, in fonti alternative (es: *cold ironing*).

Sostenibilità e protezione ambientale sono dunque legati agli aspetti economici e ugualmente prioritari in ciascun settore della *blue economy*, in particolare se la si pone come elemento di raccordo per la cooperazione e lo scambio di buone pratiche tra le macro-regioni marittime (Mediterranea, Baltica, Artica, Mare del Nord, Mar Nero, Atlantica).

3. Conclusioni

Supportare azioni sistemiche di pianificazione terra-mare è l'elemento chiave per generare uno sviluppo sostenibile di lungo periodo. Se da un lato la *blue economy* vede crescere il numero delle imprese e l'occupazione, dall'altro occorre investire sia in tecnologie capaci di ridurre gli impatti ambientali di un sistema produttivo

⁵ Ulteriori specifiche su <https://www.espo.be/>.

vo e logistico troppo spesso obsoleto, sia nel processo di regolamentazione e di policy dell'intera filiera di *blue growth*. Una possibile risposta è offerta dagli investimenti in attività legate alla *green economy* costruiti su precise norme ambientali, secondo una logica inter-settoriale (es: energie rinnovabili) nell'ambito di un approccio sistemico *policy oriented* (es: politica energetica) e di *governance* (organizzativa, produttiva, procedurale). Questo percorso permette di stimare, nel breve periodo, un ritorno in termini di minori costi ambientali e, nel medio e lungo periodo, un ritorno economico mirato generato da una domanda sempre più *green oriented* che tende ad escludere dal mercato imprese che non rispondono ai vincoli sempre più stringenti della normativa ambientale. L'interpretazione del-

la *green economy* in una ottica sistemica ne permette l'implementazione pratica nei porti e nelle coste; supportata coerentemente dall'approccio, a sua volta sistemico, proprio della pianificazione integrata terra-mare e delle strategie di collegamento tra porti. A tale scopo un meccanismo di *soft governance*, capace di superare i confini amministrativi (dietro cui si cela "l'individualismo portuale"), trasversale alle fasi del processo di pianificazione, trova un utile appoggio nei sempre più diffusi modelli di network – ad esempio attivi negli ambiti marittimi del Nord Europa, formalizzati o meno – che coinvolgono nella *green-blue growth* attori politici intermedi capaci di collegare obiettivi di policy (ambientale, economica, sociale, culturale) con obiettivi economico settoriali e sociali.

Riferimenti bibliografici

- CEMAT (2017), Functional Areas in Member States of the Council of Europe, 17th Conference, Bucharest, <https://www.coe.int/en/web/conference-ministers-spatial-planning/17th-cemat>.
- Commissione Europea (2008), *Comunicazione della Commissione – Tabella di marcia per la pianificazione dello spazio marittimo: definizione di principi comuni nell'UE*, COM/2008/0791 def.
- Commissione Europea (2008a), Direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino (2008/56/CE).
- Commissione Europea (2013), Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo e la gestione integrata delle zone costiere, COM/2013/0133 final – 2013/0074 (COD).
- Commissione Europea (2012), *Scenarios and Drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts*, disponibile su <https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/system/files/Blue%20Growth%20Final%20Report%2013092012.pdf>.
- Commissione Europea (2014), *Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni “L'innovazione nell'economia blu: realizzare il potenziale di crescita e di occupazione dei nostri mari e dei nostri oceani”* (COM/2014/0254 final).
- Commissione Europea (2014a), *Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo* 2014/89/UE.
- Coronato M. (2016), *La green economy quale possibile modello per preservare il capitale territoriale potenziale*, in: Prezioso M, Coronato M, D'Orazio A., *Green economy e capitale territoriale. Dalla ricerca geografico economica proposta di metodi, indicatori, strumenti*, Pàtron, Bologna, pp. 62-72.
- D'Orazio A., Prezioso M. (2017), *Surfing Multiple Dimensions: An Integrated Approach in Maritime Spatial Planning*, in: Kitsiou D., Karydis M. (eds.), *Marine Spatial Planning: Methodologies, Environmental Issues and Current Trends*, Nova Science Publishing, New York, pp. 115-154.
- ESPO (2012), Guida Verde. Verso l'eccellenza nella gestione e nella sostenibilità ambientale dei porti, disponibile su https://www.ecoport.com/assets/files/common/publications/Italian_translation_of_the_ESPO_Green_Guide.pdf.
- ESPON 2020 (2018), *Opportunities and threats for territorial cohesion: Blue Growth and Urban Poverty*, disponibile su file:///C:/Documenti/Mariella/ARTICOLI/in%20review/AIC%202017/revisione%2018_10_2018/nuovo%20materiale/ESPON_Opportunities-and-threats-for-territorial-cohesion_blue-growth-and-urban-poverty_0.pdf.
- Kyvelou S. (2017), “*Maritime Spatial Planning as Evolving Policy in Europe: Attitudes, Challenges and Trends*”, *European Quarterly of Political Attitudes and Mentalities*, Vol. 6, n. 3, pp. 1-14.
- Informal Ministerial Meeting of ministers responsible for Spatial Planning and Territorial Development (2011), *Territorial Agenda of the European Union 2020: Towards an Inclusive Smart and Sustainable Europe of Diverse Regions*, Agreed 19th May 2012, Godollo, Hungary.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2016), *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica*, disponibile su http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=23291.
- Prezioso M., Coronato M., D'Orazio A. (2016), *Green economy e capitale territoriale. Dalla ricerca geografico economica proposta di metodi, indicatori, strumenti*, Pàtron, Bologna.
- Prezioso M. (2015), “Blue cross-border evidence: quale resilienza alla continuità territoriale e all'organizzazione economica

poli-centrica”, in: Comenale Pinto M.M. (a cura di), *La continuità territoriale della Sardegna. Passeggeri e merci, low cost e turismo*, Quaderni della Rivista del Diritto della navigazione, Aracne, Roma, pp. 89-116.

Unioncamere 2013, *Secondo rapporto sull'economia del mare*, disponibile su <http://www.unioncamere.gov.it/P42A2512C2507S144/rapporto-unioncamere-sull-economia-del-mare-2013.htm>.

Unioncamere 2014, *Terzo Rapporto sull'economia del mare*, disponibile su <http://www.unioncamere.gov.it/>

[P42A2511C2507S144/rapporto-unioncamere-sull-economia-del-mare-2014.htm](http://www.unioncamere.gov.it/P42A2511C2507S144/rapporto-unioncamere-sull-economia-del-mare-2014.htm).

Unioncamere 2015, *Quarto rapporto sull'economia del mare*, disponibile su <http://www.unioncamere.gov.it/P42A2672C2507S144/rapporto-unioncamere-sull-economia-del-mare-2015.htm>.

Unioncamere 2016, *Quinto rapporto sull'economia del mare*, disponibile su <http://www.unioncamere.gov.it/P42A3097C2507S144/-rapporto-unioncamere-sull-economia-del-mare-2016.htm>.

Unioncamere 2017, *Sesto rapporto sull'economia del mare*, disponibile su <http://www.unioncamere.gov.it/P42A3525C2507S144/rapporto-unioncamere-sull-economia-del-mare-2017.htm>.

United Nation (2012), *The future we want*, disponibile su http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/66/288&Lang=E.

ZUNICA M. (1986), “Per un approccio con l'interfaccia terra-mare”, *Quaderni del Dipartimento di Geografia Padova*, Padova.