



## GLOBALIZZARE LA RISORSA MARE

L'azione condotta da comunità scientifiche, organizzazioni non governative, governi e associazioni ambientaliste e cittadini i termini "ecocompatibilità, sviluppo sostenibile, difesa dell'ambiente sono, ormai, diventati patrimonio del vivere quotidiano e sempre più si vanno sostanzializzando nei comportamenti.

Ma ogni medaglia, come ha il suo fronte, così ha, anche, il suo retro, per cui l'obiettivo di realizzare gli aspetti dello sviluppo deve essere vissuto in maniera differente rispetto al passato.

La risorsa mare è una sola immensa ricchezza, sia pure articolata in molte sfaccettature; per realizzare un modello di sviluppo sostenibile occorre una visione globale ed unitaria, che racchiuda in sé le varie tessere di questo affascinante mosaico.

Turismo, pesca, attività economiche tradizionali (traffici, porti, cantieristica, crociere, ecc.), difesa del habitat naturale, diporto e portualità turistica vanno tra loro opportunamente miscelati ed integrati in un correlato quadro di insieme.

L'interesse di Mareamico va concentrato su questi aspetti dell'economia marittima, integrandoli con quelli che finora sono stati i suoi più naturali campi di intervento.

L'ultimo stralcio di marzo 1999 del Piano Generale Trasporti ha richiamato tali argomenti, correlando il quadro dello sviluppo infrastrutturale con quello degli aspetti ambientali da tutelare.

La ricerca del CNEL di aprile 99 sul tema: "Traffici e Mediterraneo", evidenziando l'apporto sostanzioso all'economia mondiale da parte del comparto marittimo portuale, ha tracciato le linee di uno sviluppo sostenibile in questa area.

L'associazione porti Italiani, nel corso della sua ultima assemblea di maggio 99, nel trattare gli aspetti più naturali dell'economia portuale, ha posto in risalto il ruolo della portualità, che, attraverso una moderna interpretazione del proprio water-front, deve assolvere alla funzione di equilibrare "porto, città, retroterra" in un unico contesto teso a realizzare un modello di sviluppo sostenibile.

Il V programma quadro della Comunità da ampio spazio al settore delle attività marittime, trovando elementi di riferimento con gli aspetti dell'ambiente e della ecocompatibilità del territorio.



Ciò non pertanto, nell'azione governativa ed amministrativa le competenze gestionali, i piani di sviluppo, gli interventi finanziari continuano a essere vissuti in maniera autonoma per singolo settore senza istituire un percorso comune e coordinato per l'intero comparto mare.

Molto spesso, anzi, la mancanza di un'azione comune origina conflitti di competenza, sovrapposizioni di intervento ed altre distorsioni con il risultato di rallentare o, addirittura in alcuni casi, di vanificare l'obiettivo dello sviluppo.

Basti pensare ad alcune competenze suddivise tra Ministero dell'Ambiente e quello dei Trasporti (escavazione dei siti portuali ed il piano disinquinamento, recentemente, approvato dal Ministero dell'Ambiente).

La soluzione ottimale resta sempre quella della istituzione di un Ministero del Mare che raccolga in sé l'intera materia, articolandola –sia pure in una visione federale – in ambito Regionale o pluriregionale.

Gli orientamenti della politica Nazionale lasciano poco spazio a tale ipotesi, che comunque va caldeggiata.

In mancanza occorre individuare un differente percorso che tenda alla globalizzazione della realtà attraverso forme sostitutive di provvedimenti amministrativi o legislativi che possono essere individuati o nella creazione di un'Autorità Centrale, che raccordi l'intera materia, ramificata con unità di bacino a carattere Regionale o pluriregionali, o quantomeno ad una rigida articolazione delle "Conferenze di servizi" per disciplinare e coordinare le diverse competenze in materia.

L'argomento è di una tale rilevanza per il paese, che presenta i suoi 8000 chilometri di costa come una risorsa sottoutilizzata e scoordinata, che la comunità di Mareamico non può non fare propria l'esigenza di globalizzare nel suo insieme la risorsa mare e perseguire l'obiettivo di impegnare le autorità di governo a definire un quadro comune e coordinato di interventi attraverso il varo di provvedimenti di governo o legislativi del tipo di quelli indicato o comunque di diversa forma che sostanzialmente perseguono l'obiettivo del coordinamento e della unicità di percorso.

Dott. ENRICO TOTARO - COGESI S.r.l. - Napoli

**MAREAMICO** - 10° Rassegna del mare

Promozione e valorizzazione delle coste:

turismo, pesca e conservazione dell'ambiente

Terrasini 27 – 29 maggio 1999



### GLOBALIZZARE LA RISORSA MARE

Maggio 1999

Per l'azione condotta da comunità scientifiche, organizzazioni non governative, governi e associazioni ambientaliste e cittadini i termini "ecocompatibilità, sviluppo sostenibile, difesa dell'ambiente sono, ormai, diventati patrimonio del vivere quotidiano e sempre più si vanno sostanzializzando nei comportamenti.

Ma ogni medaglia, come ha il suo fronte, così ha, anche, il suo retro, per cui l'obiettivo di realizzare gli aspetti dello sviluppo deve essere vissuto in maniera differente rispetto al passato.

La risorsa mare è una sola immensa ricchezza, sia pure articolata in molte sfaccettature; per realizzare un modello di sviluppo sostenibile occorre una visione globale ed unitaria, che racchiuda in sé le varie tessere di questo affascinante mosaico.

Turismo, pesca, attività economiche tradizionali (traffici, porti, cantieristica, crociere, ecc.), difesa del habitat naturale, diporto e portualità turistica vanno tra loro opportunamente miscelati ed integrati in un correlato quadro di insieme.

Tuttora questi diversi segmenti dell'economia marittima continuano ad essere trattati in maniera indipendente l'uno dall'altro, per cui si continua a parlare, ad esempio, di un piano generale dei trasporti, di un piano per la pesca, del turismo nautico ecc., senza che si cerchi di realizzare un coordinamento tra tali comparti che presentano la comune caratteristica che il mare è, e resta, la loro principale risorsa.

Si avvertono dei segnali, in questi ultimi tempi, che indicano un tentativo di collegamento quanto meno a livello di Ministeri ed anche di associazioni di categoria.

L'ultima stato di avanzamento-stralcio del piano generale dei Trasporti, che indica le linee guida di sviluppo, è stato redatto tra Ministero dei Trasporti, Ministero dell'Ambiente, Ministero dei lavori pubblici.

Un tentativo, quantomeno a livello governativo di realizzare una forma di coordinamento, in tema di aspetti tra loro interconnessi.

L'interesse di Mareamico va concentrato sugli aspetti dell'economia marittima, integrandoli con quelli che finora sono stati i suoi più naturali campi di intervento.

L'ultimo stralcio di aprile 1999 del Piano Generale Trasporti ha richiamato tali argomenti, correlando il quadro dello sviluppo infrastrutturale con quello degli aspetti ambientali da tutelare.



La ricerca del CNEL di aprile 99 sul tema: "Traffici e Mediterraneo", evidenziano l'apporto sostanzioso all'economia mondiale da parte del comparto marittimo portuale, ha tracciato le linee di uno sviluppo sostenibile in questa area.

L'associazione porti Italiani, nel corso della sua ultima assemblea di maggio 99, nel trattare gli aspetti più naturali dell'economia portuale, ha posto in risalto il ruolo della portualità, che, attraverso una moderna interpretazione del proprio water-front, deve assolvere alla funzione di equilibrare "porto, città, retroterra" in un unico contesto teso a realizzare un modello di sviluppo sostenibile.

Il V programma quadro della Comunità da ampio spazio al settore delle attività marittime, trovando elementi di riferimento con gli aspetti dell'ambiente e dalla ecocompatibilità del territorio.

### Piano Generale dei Trasporti

Il rapporto aprile 99 è stato elaborato dalla collaborazione tra il servizio pianificazione e programmazione del Ministero dei Trasporti e della navigazione in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e dei Lavori Pubblici.

Per la prima volta l'aspetto ambientale viene trattato in particolare attenzione, individuando percorsi ed obiettivi che tengono conto degli accordi di stato.

L'Italia non appare in condizioni particolarmente drammatiche in rapporto agli altri Paesi. Ma il trend di crescita delle emissioni nei Trasporti è rilevantissimo.

La riduzione delle emissioni di anidride carbonica da conseguirsi tra il 2008 e il 2012 è pari al 6,5% rispetto al 1990, al 22% rispetto ai valori attuali ma del 30% rispetto a quelli tendenziali al 2010. Negli scenari nazionali elaborati in vista delle necessarie riduzioni di CO<sub>2</sub>, la riduzione nei trasporti viene considerata prioritaria rispetto ad altri settori, come l'industriale e il domestico.

Nel PGT saranno valutati i costi delle diverse opzioni per conseguire gli obiettivi di Kyoto e si valuteranno gli effetti dell'attuale politica di elevata tassazione del trasporto stradale e di sussidio alle modalità alternative.

Per la riduzione dell'inquinamento transfrontaliero o la prevenzione dei cambiamenti climatici attraverso la riduzione dei gas con effetto serra, è possibile identificare obiettivi globali quantificati. Per altri fattori, occorrerà invece definire obiettivi specifici partendo dalle peculiarità territoriali.



Nella prima fase di approssimazione gli obiettivi ambientali, da perseguire sono individuati:

nel rispetto degli standard di qualità dell'aria, i livelli di rumore, soprattutto nelle aree ad alta densità abitativa, ma anche lungo le direttrici di traffico.

Nel rapporto tra la rete infrastrutturale e la rete ecologica nazionale, formata dai parchi, dalle aree protette e dai corridoi ecologici che le connettono, finalizzati alla conservazione della biodiversità, alla minimizzazione del consumo di spazio e dall'effetto di barriera.

Il quadro di riferimento ambientale al quale vanno rapportate le politiche e gli interventi infrastrutturali comprende fattori diversi, alcuni dei quali dipendono dall'insieme delle norme e degli standard di qualità ambientale definiti dalla normativa comunitaria e nazionale, altri da accordi internazionali, altri da politiche di protezione ambientale connesse alla valorizzazione del territorio e delle sue risorse naturalistiche e paesaggistiche.

Nel Mezzogiorno gli interventi del PGT vanno interpretati come strumenti idonei a favorire lo sviluppo economico, soprattutto nell'attuale fase di globalizzazione dei mercati e di centralità del Mediterraneo, con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo e di favorire l'insediamento di nuove attività da altre regioni del Paese e dall'estero.

Nei paesi della sponda del mediterraneo si è registrato un drastico rallentamento del tasso di crescita del PIL, facendo diminuire il reddito pro capite, mentre il mancato sviluppo industriale ha determinato la conseguenza che l'area dipenda dalle materie prime minerarie ed agricole e l'industria manifatturiera stenta a decollare.

Il movimento commerciale si sviluppa da Nord a Sud.

Il turismo ha subito conseguenze negative dell'instabilità politica e sociale.

La situazione determinatasi ha prodotto l'incremento di forti flussi migratori in direzione dell'Europa.

Di contro, gli analisti stimano che il traffico Containers nel prossimo decennio registrerà un trend di crescita del 7% annui, ma nel 2008 l'offerta portuale salirà di circa tre volte, attestandosi al 123 % di incremento finale.

Ciò potrà produrre in particolare nel Mezzogiorno una possibile sovracapacità a causa della crescita dell'offerta portuale; la necessità, quindi, di una integrazione dei servizi per i diversi scali.



La politica comunitaria dei trasporti è fortemente orientata verso la ricerca di soluzioni per il riequilibrio modale a favore del mezzo su rotaia, soprattutto per quanto riguarda il trasporto delle merci.

Una delle iniziative più recenti in tal senso ha riguardato la creazione di corridoi ferroviari aperti per il traffico delle merci. Il primo corridoio riguarda il collegamento nord-sud fra i porti del baltico e quelli del Mediterraneo, passando attraverso le principali aree industriali europee e italiane.

A cui fa riscontro la politica nazionale in ordine al Trasporto marittimo con un'attenzione particolare al trasporto delle persone.

Il trasporto marittimo riguarda soprattutto i collegamenti con le isole maggiori, anche se in prospettiva l'introduzione di mezzi ad alta velocità potrebbe consentire lo sviluppo di tratte a lunga percorrenza sulle direttrici nord – sud del Tirreno e dell'adriatico, in valida alternativa ai mezzi privati su gomma, al treno e all'aereo, ossia fare del cabotaggio una modalità complementare. Ulteriori sviluppi potrebbero essere causati dal miglioramento della gestione dei porti grazie alle nuove leggi e dal probabile ingresso di nuovi operatori a seguito della liberalizzazione del cabotaggio su scala europea, avvenuta nel gennaio 1999.

#### **Crociéristica e nautica da diporto**

La crocieristica e la nautica da diporto sono ormai un mercato a dimensione globale in fortissima crescita. L'elevata concentrazione geografica tende ad aumentare la competitività sia tra gli scali italiani, sia rispetto a quelli esteri. Sono in corso investimenti per potenziare le stazioni marittime in diversi porti. Il mercato è dominato da poche, grandi compagnie turistiche internazionali che operano su scala mondiale. Gioca dunque un ruolo particolare la competitività dei costi di attracco e di sosta, al tipologia dei collegamenti disponibili, la vicinanza con i centri turistici. La gestione delle stazioni marittime tende ad avvicinarsi sempre più a quella aeroportuale.

In rapporto con gli altri paesi del Mediterraneo, l'Italia è in forte ritardo sul mercato della nautica da diporto. Sebbene siano in corso investimenti per la costruzione e il potenziamento di molti porti lungo le nostre coste, è necessario promuovere più che la costruzione di porticcioli turistici soprattutto nel Mezzogiorno, riconvertire vecchi scali pescherecci e commerciali non più idonei a tali funzione.

Questa realizzazione comporterà un incremento delle attività economiche di carattere marittime portuali con conseguenza notevoli incremento dei livelli occupazionali.

In tale discorso va inserita tutta la parte di turismo culturale con la realizzazione nelle aree dismesse di centri di cultura marinara, di musei e biblioteche del mare, di acquari ed in generale di strutture per il tempo libero.



Convegno CNEL 27/4/1999

### Traffici e Mediterraneo

La conferma di questi dati economici viene dal contenuto di questo convegno che ha evidenziato l'importanza dei traffici commerciali nell'area Mediterranea e la ricaduta in termini economici ed occupazionali in un comparto che da tempo presenta sempre un trend di crescita.

Il bacino Mediterraneo, con un ruolo di primo piano nello scenario mondiale dei trasporti marittimi, domanda merci ed esporta valore aggiunto con un saldo positivo – in termini assoluti e di tonnellaggio movimentato – rispetto a Nord America e Oceania e mostra un andamento dei flussi tendenzialmente crescente.

Sia nel 1994 e sia nel 1998 il totale delle tonnellate esportate dal bacino Mediterraneo è stato di 102 milioni di tonnellate, per il 2004 le previsioni indicano un totale di 134 milioni, mentre in valore (miliardi di dollari '95) le cifre sono rispettivamente 110, 146 e 205 pur non comprendendo l'America Latina e l'Africa. Per quanto concerne le merci importate le quantità sono passate da 237, a 256, a 323 milioni di tonnellate nei tre anni considerati e da 117, a 160 a 227 il loro valore in miliardi di dollari.

Il gap in termini di quantità tra import ed export tende ad aumentare ma va detto che il rapporto tra il valore medio dei beni esportati e di quelli importati è tendenzialmente stabile nel tempo e favorevole ai primi (1204 dollari americani il valore medio della merce esportata contro 672 di quella importata nel 1994 e rispettivamente 1655 e 829 nel 1998, 1722 e 910 nel 2004).

Va anche detto che se si considerano l'insieme dei traffici via mare che interessano il Mediterraneo, le stime prevedono una accelerazione degli scambi ad un tasso di crescita medio annuo del 4.12% tra il 1998 e il 2004, rispetto al 2.17% del periodo tra il 1994 e il 1998.

L'Italia, infine, risulta avere una posizione di assoluto e consolidato rilievo in questo panorama e compare come protagonista, già nel 1994, in quattro tra le prime dieci direttrici di traffico in termini di quantità che riguardano come origine e destinazione i paesi mediterranei e continuerà a esserlo secondo le previsioni al 2004.

Tra i dati evidenziati dalla ricerca, va anche ricordato il ruolo dei containers, che, pur significativo, non sempre e non da solo può assumersi come indice dello sviluppo portuale. Tale componente dei traffici dovrebbe assestarsi nel 2004 a circa il 14%; peraltro questa modalità di trasporto possiede un elevato valore aggiunto in termini di merci trasportate e un potenziale di cambiamento e gestione della logistica,



consente di standardizzare costi e operazioni di sbarco-imbarco, facilita i controlli, riduce i tempi di stazionamento e, non ultimo favorisce lo sviluppo dell'intermodalità.

Il rafforzamento del sistema marittimo del Mediterraneo passa attraverso l'attività di *transshipment*, "il punto focale della sua concreta attuazione è strettamente dipendente dalla politica che sapranno esprimere i diversi Paesi Mediterranei in tema di portualità" e tra essi l'Italia. In questo senso è assolutamente necessaria un'approfondita conoscenza del mercato e delle sue prospettive, conoscenza su cui basare la scelta delle più opportune politiche di sviluppo.



38° Assemblea dell'Associazione Porti Italiani

Nel caso della relazione annuale dei maggiori porti Italiani nell'affrontare i temi specifici del comparto portuale è stata trattata una parte relativa rapporto tra città e porto.

I maggiori porti Italiani sedi di autorità portuali hanno ricevuto dalle leggi di riforma portuale 84/94 e successive integrazioni, un rafforzamento delle competenze in materia urbanistica con il diritto-dovere di dotare il proprio territorio di un piano regolatore.

L'aver inserito questo tema del ruolo della città di mare appare in termine di confronto assai interessante ed in linea con quelle politiche di sviluppo sostenibile e di interpretazione tra ambiente ed economia.

Nel 1998 il movimento complessivo di merci trasportate per vie marittime ha superato nel Paese i 475 milioni di tonnellate (3,5% in più rispetto all'anno 1997), ove i prodotti petroliferi sono circa 238,5 milioni di tonnellate e le altre merci superano 236,5 milioni di tonnellate. In base a dati forniti dalle autorità portuali ed alcune Capitanerie per il 1998 il movimento dei contenitori nei principali porti nazionali ha superato nel complesso i 5,9 milioni di TEU, contrassegnando un incremento rispetto al 1997 di circa il 18%.

I risultati positivi raggiunti, che hanno naturalmente prodotto un aumento delle occasioni di lavoro, sono da ascrivere in buona parte, oltre all'affermarsi delle pratiche di trashipment, ai nuovi assetti imposti dalla legge di riforma portuale, che hanno consentito l'innervamento nei porti di nuova imprenditorialità.

Porto e città costituiscono una entità economico-territoriale integrata, in conseguenza di un sistema urbano efficiente; la città, che diviene piazza d'affari e di terziario marittimo, trae vantaggio dalle attività dirette ed indotte generate dal porto, lo scalo trae vantaggio dalla città; questa sinergia rappresenta fattore di attrazione e stabilizzazione di flussi di merci e di business.

Le trasformazioni territoriali, indotte dalle delocalizzazioni industriali, possono essere utilizzate a vantaggio del complesso economico-territoriale della città o regione portuale. Attraverso le opportunità offerte dal riuso del water-front di città portuali e zone costiere limitrofe, o alla riconversione di aree dismesse dalle industrie di base in aree adibite o da adibire alle nuove tecniche di movimentazione ed alle nuove concezioni della logistica, da collegare alle attività portuali.



#### Il V Programma quadro

Il programma dedica grande attenzione alla risorsa mare e condizione, ancora più importante, la collega alle altre attività economiche e sociali. Come si ricava dalle azioni chiave che caratterizzano il piano.

#### QUALITA' DELLA VITA E GESTIONE DELLE RISORSE UMANE

- 1) Salute, alimentazione e fattori ambientali;
- 2) Controllo delle malattie infettive;
- 3) La "fabbrica della cellula";
- 4) Ambiente e salute;
- 5) **Gestione sostenibile dell'agricoltura, pesca e silvicoltura, incluso lo sviluppo integrato dello spazio rurale;**
- 6) Invecchiamento della popolazione.

#### SOCIETA' DELL'INFORMAZIONE A MISURA D'UOMO

- 1) Sistemi e servizi per i cittadini;
- 2) Nuovi metodi di lavoro e commercio elettronico;
- 3) Contenuti e strumenti multimediali;
- 4) Tecnologie ed infrastrutture di base.

#### CRESCITA COMPETITIVA E SOSTENIBILE

- 1) Prodotti, processi e organizzazione innovativi;
- 2) **Mobilità sostenibile ed intermodalità**
- 3) **Trasporti terrestri e tecnologie del mare;**
- 4) Tecnologie e infrastrutture di base.



#### ENERGIA, AMBIENTE E SVILUPPO SOSTENIBILE

- 1) Gestione sostenibile e qualità delle acque;
- 2) Cambiamento globale clima e biodiversità;
- 3) Gestione sostenibile degli ecosistemi marini;**
- 4) La città del futuro e il patrimonio culturale;
- 5) Energia pulita;
- 6) Energia economica ed efficiente per un Europa competitiva.

#### RIPARTIZIONE FINANZIARIA DEL V PQ

(posizione comune del consiglio 12/2/98)

1) PRIMA AZIONE	10.039 MECU
- qualità della vita e gestione delle risorse viventi	2.239
- una società dell'informazione a misura d'uomo	3.363
- crescita competitiva e sostenibile	2.389
- energia ambiente e sviluppo sostenibile	2.048
2) SECONDA AZIONE	458 MECU
3) TERZA AZIONE	350 MECU
4) QUARTA AZIONE	1.205 MECU
	TOTALE 12.052 MECU



### La pesca

In funzione del nuovo modello di sviluppo sostenibile, nell'andamento di una fascia costiera non ancora adeguatamente utilizzata in funzione del rilancio ambientale e culturale, le attività della pesca vanno considerate in una logica moderna.

Si verrebbe, così, a raggiungere un effetto sinergico sommando ai tradizionali valori dello specifico settore del turismo in linea con gli orientamenti dell'Unione Europea, che sollecitano per le regioni meridionali uno sviluppo legato al turismo sostenibile, i contenuti delle attività sia tradizionali, sia innovative della pesca e quelle legate al terziario (deposito, trasporto, logistica, ecc.)

Oggi il comparto della pesca è guardato con particolare interesse a livello europeo, consolidandosi una tendenza già affermata negli anni passati.

La gestione delle zone di pesca deve avvalersi di analisi scientifiche precise.

Dal 1983 la ricerca, sostenuta dall'Unione Europea, viene coordinata in seno a programmi quadro. Questi comprendono generalmente un programma basato specificamente sulle questioni alieutiche e di acquacoltura quali FAR (1987-1991) previsti dal II Programma Quadro AIR (1990-1994) dal III e FAIR (1994-1998) dal IV.

Il V Programma Quadro che copre il periodo 1998-2002 considera suo principale fulcro il miglioramento della competitività e dell'occupazione nelle zone rurali e litoranee.

Per quanto riguarda il nostro paese si va sempre più consolidando l'orientamento di affiancare ai tradizionali interventi a favore della pesca, nuove possibilità di sostegno e di sviluppo al comparto, così si va affermando la diffusione dell'ittioturismo, in analogia con l'agriturismo, la possibilità di consentire nel periodo del fermo biologico la utilizzazione delle barche da pesca per percorsi turistici e manifestazioni di esperienza di pesca, utilizzando la competenza e la professionalità del personale di bordo.

Per realizzare l'obiettivo di collegare in maniera coordinata tale potenziale messo di intervento è necessario uno sforzo comune e sinergico di istituzioni, forze locali, associazioni di categoria e di imprenditorialità convinte sulla necessità di spingere verso il traguardo della rivalutazione della "risorsa mare" con particolare interesse al comparto della pesca e delle attività collegate.

Gli obiettivi e le finalità dell'azione vanno identificati in un serie di elementi interconnessi e finalizzati allo sviluppo e all'affermazione del valore economico della risorsa mare:



- 1) progettare attività compatibili per un'area limitante la fascia costiera con notevoli peculiarità e produttività soprattutto nel comparto alimentare collegato alla risorsa mare e all'attività di pesca;
- 2) promuovere lo sviluppo dell'ittioturismo in collaborazione con il movimento cooperativistico esistente nell'area;
- 3) svolgere attività di ricerca in chiave di sviluppo sostenibile per la gestione integrata della fascia costiera, dell'attività di pesca, dell'acquacoltura, del turismo nautico, della nautica da diporto;
- 4) progettare il recupero e il miglioramento, di strutture edilizie e aree inutilizzate, dismesse, o sottoutilizzate che necessitano di riconversione e ammodernamento per realizzare progetti integrati nel comparto della pesca;
- 5) istituire e gestire uno sportello per lo sviluppo dell'impresa e delle cooperative, esistenti nell'area, per l'individuazione di adeguati progetti di formazione collegati alla gestione integrata della fascia costiera e della pesca;
- 6) progettare e gestire insieme con le istituzioni e le imprese locali piani di formazione professionali permanenti;
- 7) procedere all'aggiornamento dei lavoratori impiegati o meno per una possibile riconversione occupazionale; nonché alla formazione di nuove figure professionali e/o collegate al mare.



### Conclusioni

Lo scenario esaminato evidenzia l'importanza della risorsa mare come entità globale e dei singoli comparti che agiscono in tale contesto.

La logica vorrebbe che questo grande bacino di ricchezza, di potenzialità umana, di inventiva e di creatività sia raccolta in un contesto unitario, dove attraverso una visione sinergica e raccolta si propone gli obiettivi dello sviluppo e del miglioramento della realtà.

Ciò non pertanto, nell'azione governativa ed amministrativa le competenze gestionali, i piani di sviluppo, gli interventi finanziari continuano a essere vissuti in maniera autonoma per singolo settore senza istituire un percorso comune e coordinato per l'intero comparto mare.

Molto spesso, anzi, la mancanza di un'azione comune origina conflitti di competenza, sovrapposizioni di intervento ed altre distorsioni con il risultato di rallentare o, addirittura in alcuni casi, di vanificare l'obiettivo dello sviluppo.

Basti pensare ad alcune competenze suddivise tra Ministero dell'Ambiente e quello dei Trasporti (escavazione dei siti portuali ed il piano disinquinamento, recentemente, approvato dal Ministero dell'Ambiente).

La soluzione ottimale resta sempre quella della istituzione di un Ministero del Mare che raccolga in sé l'intera materia, articolandola –sia pure in una visione federale – in ambito Regionale o pluriregionale.

Gli orientamenti della politica Nazionale lasciano poco spazio a tale ipotesi, che comunque va caldeggiata.

In mancanza occorre individuare un differente percorso che tenda alla globalizzazione della realtà attraverso provvedimenti amministrativi o legislativi che possono essere individuati o nella creazione di un Autorità Centrale, che raccordi l'intera materia, ramificata con unità di bacino a carattere Regionale o pluriregionali, o quantomeno ad una rigida articolazione delle "Conferenze di servizi" per disciplinare e coordinare le diverse competenze in materia.

L'argomento è di una tale rilevanza per il paese, che presenta i suoi 8000 chilometri di costa come una risorsa sottoutilizzata e scoordinata, che la comunità di Mareamico non può non fare propria l'esigenza di globalizzare nel suo insieme la risorsa mare e perseguire l'obiettivo di impegnare le autorità di governo a definire un quadro comune e coordinato di interventi attraverso il varo di provvedimenti di governo o legislativi del tipo di quelli indicato o comunque di diversa forma che sostanzialmente perseguono l'obiettivo del coordinamento e della unicità di percorso.

Napoli 20 maggio 1999